



Presse – Ausschnitt Weißenburger Tagblatt vom 28.10.2023



Foto: Robert Renner

Nach mehr als einem Jahrzehnt Planung scheint ein Baubeginn an der Hörnlein-Kreuzung nun zumindest in Sichtweite zu sein.

Der Hörnlein-Kreisel ist in Sichtweite

UMBAUPLÄNE In zwei bis drei Jahren könnte die meistbefahrenste Kreuzung des Landkreises umgebaut werden.

WEISSENBURG - „Das wird die größte Baustelle, die der Landkreis je gesehen hat. Da brauchen wir nicht drum herumreden“, stellte Weissenburgs Oberbürgermeister Jürgen Schröppel (SPD) in der Sitzung des Kreisausschusses fest. Es ging um die Hörnlein-Kreuzung und deren Ausbau.

Ein Projekt, das seit mehr als zehn Jahren diskutiert wird, das aber nun auf der Zielgeraden ist. Also zumindest gemessen an der Zeitschiene dieses Mammutprojekts.

Zwei bis drei Jahre dürften noch vergehen, bis an einer der verkehrsreichsten Kreuzungen Westmittelfrankens die Bagger anrücken. Weitere drei Jahre Bauzeit und die Hörnlein-Kreuzung ist ein Hörnlein-Kreisel, unter dem die B2 hindurchfließt. Das jedenfalls ist das Szenario für Ende des Jahrzehnts (*weitere Details zu den Planungen auf Seite 7*).

Allzu viele Hürden muss das Projekt für seine Realisierung nicht mehr nehmen. Im Frühjahr 2024 steht der Planfeststellungstermin bei der Regierung von Mittelfranken an. Danach sollte man zeitnah Baurecht haben, was grünes Licht für die Kostenberechnung und Ausführungsplanung gibt, die die Voraussetzung für die Ausschreibung aller Gewerke ist.

Einer der spannenden Momente dürfte die Kostenprüfung des Bundes sein. Denn einstweilen gibt es für die Maßnahme nur eine Kostenschät-

zung aus dem Jahr 2012, die 2016 mal auf 16, später auf 25 Millionen Euro aktualisiert wurde. Ein Wert, der längst Makulatur sein dürfte.

ÖDP-Kreisrat Reinhard Ebert warf im Kreisausschuss forsch 40 Millionen Euro als Kostenmarke in den Raum. Der Leiter des Staatlichen Bauamts Ansbach, Heinrich Schmidt, wollte dem nicht widersprechen. „Das könnte schon in etwa hinkommen“, räumt er ein.

Eine Menge Geld, das zu knapp 70 Prozent vom Bund aufgebracht werden muss. 30 Prozent bleiben am Landkreis hängen, was einen zweistelligen Millionenbetrag bedeuten dürfte. Für diesen Anteil dürfte man Fördergelder bekommen, die sich Schätzungen von Schmidt zufolge auf 75 bis 80 Prozent belaufen sollten. Die finanzielle Belastung dürfte für den Landkreis – gemessen an den Ausmaßen des Projekts – relativ überschaubar bleiben.

Für den Bund gilt das nicht, weswegen man in Berlin nach der Kostenrechnung das Projekt noch mal unter die Lupe nehmen wird. Dass es hier ein Veto gibt, gilt aber trotzdem als eher unwahrscheinlich. Immerhin wurde das Projekt dort schon mal eifrig diskutiert und – nach einigem Hin und Her – am Ende durchgewunken.

Und das Staatliche Bauamt hatte bei der Präsentation in der Sitzung

schon auch ein paar Argumente für den Bau mitgebracht. Es handelt sich bei der B2 immerhin um eine der bedeutendsten Verkehrsrouten im Freistaat, die die zweitgrößte Stadt (Nürnberg) und die drittgrößte Stadt (Augsburg) mit der größten Stadt (München) verbinden.

Die Belastung auf der Trasse ist im Verhältnis zu einer normalen Bundesstraße fast doppelt so groß und man rechnet mit einem weiteren Ansteigen. Man geht für das Jahr 2023 von 21 300 Autos aus, die innerhalb von 24 Stunden auf der B2 unterwegs sind, hinzukommen rund 12 700 von der B13 aus Eichstätt und 11 500 von der WUG1, die aus Weißenburg auf die Kreuzung führt. Jede Menge Blech, das sich da in das Nadelöhr Hörnlein-Kreuzung presst.

Und das nicht ohne Folgen. In den Stoßzeiten kommt es bereits jetzt zu erheblichen Rückstauungen. Zudem ist die Kreuzung „seit 20 Jahren durchgehend ein Unfallschwerpunkt“, wie das Bauamt feststellte. In der Zeit von 2018 bis 2022 ereigneten sich 32 Unfälle an dieser Stelle.

Das liege vor allem daran, dass die Linksabbieger durch den Gegenverkehr müssten und keine eigene Grünphase haben. Das sei aufgrund des Verkehrsdrucks nicht zu machen, erklärte Planer Christoph Eichler. Es würden sich sonst noch erheblichere Rückstauungen ergeben.

Wie außergewöhnlich die Situation an der Kreuzung ist, sieht man daran, dass es sich um die einzige B-2-Ampel auf den 150 Kilometern zwischen Nürnberg und Augsburg handelt. „Es wäre aus meiner Sicht Schilda hoch drei, wenn wir jetzt dafür sorgen würden, dass die einzigen beiden Nadelöhre zwischen Augsburg und Nürnberg bei uns sind. Das kann ja wohl nicht sein“, sprach sich Schröppel für die Baumaßnahme an der Hörnlein-Kreuzung und der Dietfurter Umgehung aus.

Er antwortete damit auf einen Antrag der ÖDP, die im Kreisausschuss versuchte, das Projekt zu Fall zu bringen. „Das ist einfach nicht mehr zeitgemäß, so etwas zu bauen. Das ist keine Verkehrswende, das ist rückwärts“, hatte Kreisrat Ebert die Ausbaupläne scharf kritisiert.

Er fand im Kreisausschuss damit keine Mehrheit, allerdings zwei Mitstreiter. Renate Peiffer und Björn Grünsteidel von den Grünen stimmten ebenfalls gegen die Pläne. Das ändert zwar nichts am Fortgang des Projekts, aber dürfte wohl als Zeichen zu verstehen sein. Als eines allerdings, auf das sich nicht alle Grünen verständigen können. Im Weißenburger Stadtrat positionierten sich die Grünen-Räte für die Umgehung. Dafür waren hier die drei Freien Wähler und der parteilose Victor Rother gegen den Ausbau. **JAN STEPHAN**