

Landrat, Oberbürgermeister und Bauamt wollen keine Ampel

Auch wenn die Berliner Finanzwächter die ampelfreie Variante für „höchst unwirtschaftlich halten“, bevorzugen die Weißenburger nach wie vor die teurere Lösung

WEISSENBURG/BERLIN – Der Bundesrechnungshof hat, wie in unserem gestrigen Politikteil kurz berichtet, den Umbau der sogenannten Hörnleinkreuzung in Weißenburg gerügt. In seinem Jahresbericht wirft der Bundesrechnungshof dem Staatlichen Bauamt Ansbach und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor, dass der höhenungleiche Ausbau in höchstem Maße unwirtschaftlich ist. Eine wesentlich günstigere Variante brächte denselben Effekt. Vor Ort gibt es heftige Zweifel an dieser Aussage ...

Die Hauptkritik des Bundesrechnungshofes: Das BMVI halte ohne Nachweis der Wirtschaftlichkeit daran fest, die Hörnleinkreuzung aufwendig auszubauen, was für den Bund Mehrkosten in Höhe von rund zehn Millionen Euro bedeute. Der Bundesrechnungshof prüfte deshalb die Planung für den Ausbau der Kreuzung erneut und stellte fest, dass sich die Straßenbauverwaltung Ansbach bereits im Jahr 2003 nach einer Voruntersuchung darauf festgelegt hatte, die Kreuzung höhenungleich (so nennen das die Straßenplaner) auszubauen.

Dazu soll, wie mehrfach berichtet, die B 2 mit zwei Fahrstreifen in einem Trog unter der kreuzenden Straße geführt werden. Die Planung mit 14

neuen Bauwerken, einer Grundwasserwanne und Betriebstechnik sowie einem darüber liegenden Kreisverkehr ist sehr aufwendig, die Baukosten allein für den Kreuzungsbereich werden auf 16,6 Millionen Euro geschätzt. Insgesamt geht man derzeit von 37 Millionen Euro für den Umbau aus. Die Straßenbauverwaltung in Ansbach hält dennoch am höhenungleichen Ausbau der Kreuzung fest. Alternativen hierzu würden dagegen nicht berücksichtigt, wirft der Rechnungshof der Behörde vor.

Insbesondere sei eine Optimierung der bestehenden höhengleichen Kreuzung überhaupt nicht in Erwägung gezogen worden. Diese sei dem Rechnungshof zufolge aber möglich, wenn die kreuzenden Straßen verbreitert würden und eine zeitgemäße Ampelanlage, mit der Linksabbieger sicher geführt werden, installiert werde. Die Straßenbauverwaltung habe zudem nicht geprüft, ob die von ihr vorgeschlagene Optimierung die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität überhaupt hinreichend verbessern würde.

Weil der Bundesrechnungshof den höhenungleichen Ausbau der Kreuzung als „deutlich zu aufwendig und unwirtschaftlich“ bewertete, empfahl er dem BMVI, eine Optimierung der bestehenden Kreuzung zu untersuchen

und die erheblichen Einsparpotenziale bei den Bau- und Erhaltungskosten zu nutzen. Nach der Untersuchung musste das BMVI dem Rechnungshof zufolge einräumen, dass durch die Optimierung der Kreuzung mit vier Fahrstreifen und einer Ampelanlage mit gesicherter Führung der Linksabbieger eine ausreichende Verkehrsqualität erzielt werden könne und zudem Kosten eingespart werden können.

Diese Optimierung würde lediglich 3,7 Millionen Euro kosten und habe keine Einschränkung der Verkehrssicherheit zur Folge. Das Fazit des Rechnungshofes: „Die höhengleiche Kreuzung mit gesicherter Führung der Linksabbieger erfüllt die hohen Ansprüche an die Verkehrssicherheit vollumfänglich.“

OB und Landrat haben Zweifel

An dieser Aussage haben Landrat Gerhard Wägemann und Oberbürgermeister Jürgen Schröppel, die gestern die Stellungnahme des Bundesrechnungshofes in unserer Zeitung lasen, allerdings erhebliche Zweifel. Wägemann ist sich nach wie vor sicher: „Die höhenungleiche Variante ist die einzige, die alle Forderungen des Bundes an eine Bundesstraße erfüllt.“ Nur der höhenfreie Ausbau habe die erhoffte Wirkung, den Verkehr fließen zu lassen und Unfälle zu vermeiden. Die

Hörnleinkreuzung ist der einzige noch verbliebene Unfallschwerpunkt im Landkreis.

Wie Wägemann und Schröppel die Stellungnahme des Bundesrechnungshofes bewerten? Für den Landkreis ist sie nicht mehr als eine Meinung, die von „Theoretikern am grünen Tisch“ geäußert wurde. Diese würden die Situation vor Ort nicht kennen und nur Zahlen miteinander vergleichen. Wägemann ist sich sicher, dass die vorgeschlagene und billigere Alternative längst nicht die gleiche Wirksamkeit hat: „Wir haben uns richtig entschieden und wollen weiterhin den höhenfreien Ausbau.“ Obwohl dieser auch für den Landkreis, der sich daran beteiligen muss, natürlich wesentlich höhere Kosten nach sich zieht. In welcher Höhe, das könne derzeit noch nicht genau gesagt werden, weil die Verkehrszählung noch aussteht, nach der die Kosten umgelegt werden.

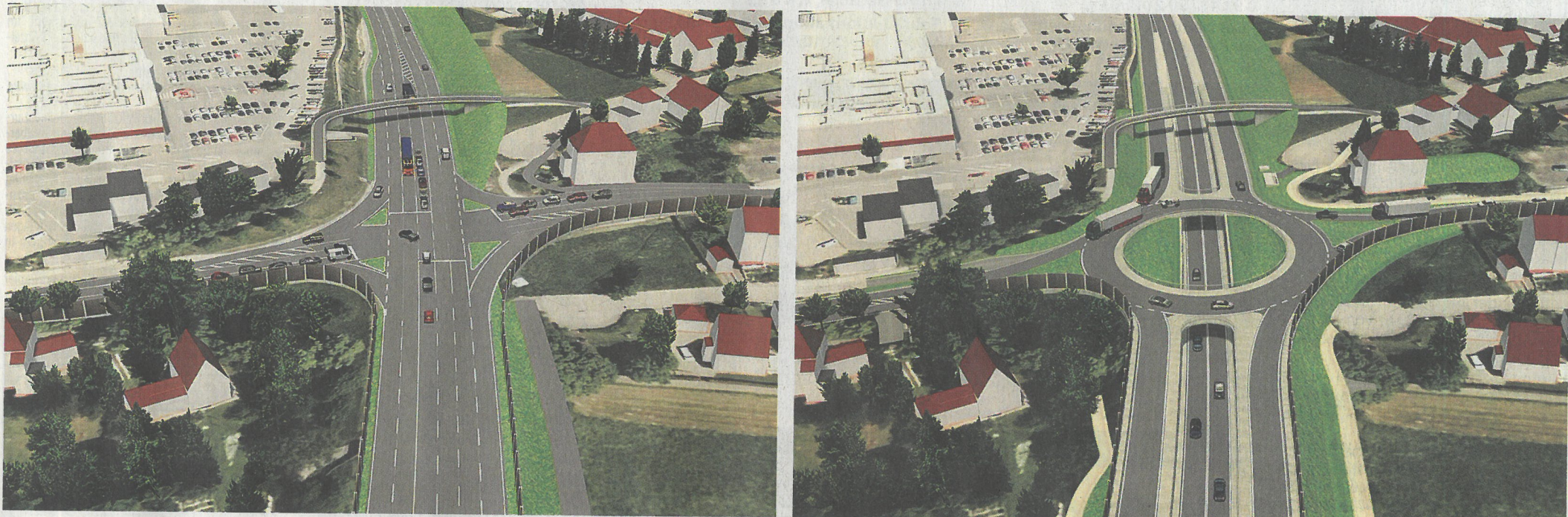
Auch wenn der Bundesrechnungshof, wie er in seiner Stellungnahme schreibt, erwartet, dass das BMVI den Ausbau der Kreuzung an den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ausrichtet, halten Wägemann und Schröppel am ampelfreien Ausbau der Kreuzung fest: „Wir wollen die beste Lösung.“ Andernfalls wäre die Hörnleinkreuzung zwischen Nürnberg und Augsburg das einzige

Nadelöhr auf der gesamten B 2. Aus diesem Grund glaubt auch der Landrat nicht, dass das Bundesverkehrsministerium, das ja bereits grünes Licht für die ampelfreie Variante gegeben habe, sich vom Bundesrechnungshof noch einmal umstimmen lasse: „Hier muss die Politik die Entscheidung treffen, und das mit voller Verantwortung.“ Alles andere wäre aus Wägemanns Sicht „verrückt“. Schröppel ergänzt: „Selbst Innenminister Herrmann und Verkehrsminister Dobrindt waren für unsere Variante.“

Heinrich Schmitt, Leiter des Staatlichen Bauamts in Ansbach, ist einer Meinung und weiß nicht recht, was er mit der Stellungnahme des Bundesrechnungshofes anfangen soll. Auch, weil er in seinem bisherigen Berufsleben noch nie mit einer derartigen Stellungnahme konfrontiert war.

Die Hörnleinkreuzung müsse schon allein deshalb kreuzungsfrei werden, weil sie inzwischen die einzige Unfallschwerpunktstelle in Weißenburg-Gunzenhausen sei und nur durch einen ampelfreien Umbau entschärft werden könne. Deshalb habe das Bundesverkehrsministerium ja bereits grünes Licht gegeben. Ratschläge, dass moderne Ampeln das Problem genauso lösen könnten, hält Schmitt für wenig zielführend: „Das sind ja Binsenweisheiten, wir haben hier nur moderne Ampeln.“

MARKUS STEINER



Höhengleicher oder höhenungleicher Ausbau der Hörnleinkreuzung? Für den Bundesrechnungshof liegt die Antwort auf der Hand: Die deutlich günstigere Variante ist der Ausbau auf einer Ebene mit Ampeln. Den höhenungleichen Ausbau mit einer tiefer gelegten B 2 und einem darüber liegendem Kreisverkehr hält der Bundesrechnungshof für „in höchstem Maße unwirtschaftlich“.

Grafiken: Staatliches Bauamt