



Presse – Ausschnitt FLZ - Neustadt - Uffenheim vom 21.02.2018

Misstrauen bleibt

Bauamt informiert in Emskirchen über B8-Pläne

VON PATRICK LAUER

EMSKIRCHEN – Das tiefe Misstrauen der Emskirchener war nur in Nebensätzen zu spüren – der Umgangston blieb höflich. Doch Werner Ott, Straßenausbaubeauftragter beim Staatlichen Bauamt in Ansbach, merkte sehr wohl, dass er in Sachen B8-Ausbau am Montagabend in der Emskirchener Bürgerhalle kein Heimspiel hatte: Prompt „würzte“ er seine insgesamt eher trockenen Ausführungen immer wieder mit einer Prise Humor.

Doch abgesehen davon, dass der ausgewiesene Straßenbaufachmann Ott nicht unbedingt als Unterhaltungskünstler durchgeht – seine Charmeoﬀensive wäre wohl auch unerhört verhallt, hätte er den Peter Alexander geben können. Ihm sei durchaus klar, so Ott vor rund 80 Interessierten, „dass die Emskirchener durch die vielen Baustellen in der jüngeren Vergangenheit stark gelitten“ hätten. Folgerichtig werde man sich bei der nächsten Ausbauphase der Bundesstraße 8 „bemühen, die Belastungen so gering wie möglich zu halten“.

Der Reihe nach: Nach einigen einführenden Worten der stellvertretenden Bürgermeisterin – Sandra Winkelspecht hatte kurzfristig für den erkrankten Harald Kempe einspringen müssen – schilderte Ott die weiteren Ausbaupläne seines Amtes. Man habe, so betonte er, „aus der Erfahrung gelernt“, dass es ratsam sei, „die Bürger möglichst frühzeitig zu beteiligen und die Projekte vorzustellen“. Tatsächlich war dem Bauamt vorgeworfen worden, bei den bisherigen Ausbaumaßnahmen zu spät und nur unzureichend über die Bauphase und die damit einhergehenden Umleitungs-Belastungen informiert zu haben.

Die bevorstehenden Bauphasen – zumindest jene, die den Bereich

Emskirchen unmittelbar berühren – haben drei Schwerpunkte. So soll der im Arbeitstitel als „östlich von Emskirchen“ bezeichnete Bereich nach dem Durchstich unter der Bahnstrecke dreispurig bergauf bis zur Abzweigung nach Hagenbüchach geführt werden. Die dortige Kreuzung soll „höhenfrei“ gestaltet werden, was bedeutet, dass die B8 nicht mehr unmittelbar gekreuzt, sondern mittels Rampen und Brückenbauwerk überquert wird und auch mittels „Schleife“ auf die Bundesstraße 8 ein- und von der Bundesstraße 8 abgefahren wird. Einige Meter weiter, bei Plankstatt, werde die B8 dann untertunnelt, um einem örtlichen Viehzüchter (Schafe) die Fortführung seines Betriebs zu ermöglichen.

Unfallträchtige Kreuzung soll überspannt werden

Ein weiterer Schwerpunkt liegt westlich von Emskirchen – erneut im Bereich der Wulkersdorfer Brücke: Die dortige Kreuzung (Ott: „Hat sich als unfallträchtig erwiesen“) wird ebenfalls mit einem Brückenbauwerk und einer Ein- und Ausfädelschleife gestaltet, wobei diesmal nicht nur die Bundesstraße, sondern gleich noch die unmittelbar daneben liegende Bahnlinie überspannt wird. Als Besonderheit kommt in diesem Fall noch ein parallel zur Bundesstraße verlaufender Wirtschaftsweg hinzu, der den Landwirten die problemlose Erschließung der angrenzenden Felder ermöglichen soll und im Übrigen Radlern und Fußgängern zur Verfügung steht.

Soweit die Pläne des Staatlichen Bauamtes, die allerdings, wie Ott mehrfach betonte, noch längst nicht endgültig seien. Für jeden Abschnitt stünden zunächst die Planfeststellungsverfahren an. Jenes für den östlichen Bereich könne wohl 2018 beginnen, jenes für die Kreuzung an der Wulkersdorfer Brücke eher ein Jahr danach. Mit dem Beginn der



Die Gretchenfrage: Wird diese Auf- und Abfahrt der B8 von und nach Emskirchen – ein paar Meter weiter geht es links ab nach Hagenbüchach – so rege genutzt, dass sich die Gemeinde am Umbau beteiligen muss? Foto: Patrick Lauer

Baumaßnahmen sei dann rund drei Jahre später zu rechnen. Frühestens.

Bernd Rauscher, CSU-Fraktions-sprecher im Emskirchener Gemeinderat, war es, der den Finger in die aus Sicht des Gremiums am meisten schmerzende Wunde legte: Weil eine Verkehrszählung aus dem Jahre 2015 ergeben hatte, dass bei der auszubauenden Kreuzung im östlichen Bereich mehr als 20 Prozent der Verkehrsteilnehmer die Auf- und Abfahrt aus oder nach Emskirchen nutzten, sei die Gemeinde nach aktueller Gesetzeslage an den Ausbaukosten für diesen Straßenarm zu beteiligen. Die Ergebnisse dieser Zählung jedoch, so Rauscher, würden seitens der Gemeindeverwaltung „massiv angezweifelt“ – ähnlich äußerten sich auch weitere Versammlungsteilnehmer.

Ott zeigte Verständnis, erklärte aber auch, man werde jetzt „nicht so

lange zählen können, bis das Ergebnis passt“. Eine weitere Zählung vor Projektbeginn sei jedoch zwischen Ostern und Pfingsten noch vorgesehen, zumal das Bauamt – und er persönlich – gar kein Interesse an einer Emskirchener Kostenbeteiligung (nach Abzug aller Zuschüsse rund 250 000 Euro) hätten – im Gegenteil: „Ohne die könnte ich Ihnen das Projekt viel leichter nahebringen.“

Weitere Bedenken bezüglich des Ausbaus („Rennstrecke für Lkw“, „Massiver Eingriff in die Natur“, „überdimensionierter Ausbau“) versuchte Ott zum einen mit dem Verweis auf die ab dem kommenden Juli geltende Bundesstraßenmaut für Lastwagen sowie dem „erheblichen Verbesserungsbedarf auf der gesamten wichtigen Verkehrsachse in die Metropolregion“ zu zerstreuen. Für seine Behörde stünden drei Kriterien im Vordergrund: „Sichere Kreuzungen, die Leistungsfähigkeit der Trasse und sichere Überholmöglichkeiten“. Die Kritik der Naturschützer sei verständlich, doch für Grundsatzzurückführungen, so Ott, Artenschutzrechtliche Prüfungen, Ausgleichsflächen und landschaftspflegerische Maßnahmen seien natürlich notwendig.

Und die Umleitungen? Emskirchens Verwaltungsleiter Jochen Satzinger hatte diese Frage gleich zu Anfang der Aussprache gestellt, denn nach den Baumaßnahmen des vergangenen Jahres dürfe „die Belastungsfähigkeit der Bürger und Geschäftsleute nahezu erschöpft sein“. Ott nahm's zur Kenntnis und sagte den eingangs zitierten Satz von den Belastungen, die man „so gering wie möglich“ halten wollte. Das Misstrauen der Emskirchener wurde dadurch nicht geringer.