Presse – Ausschnitt FLZ - Neustadt - Uffenheim vom 24.08.2016

Relikt aus Postkutschenzeit soll moderner Straße weichen

In Deutenheim regt sich Widerstand – Bürgerversammlung

DEUTENHEIM (fla) – Ein „Relikt aus der Postkutschenzeit" soll verschwinden, so ist es der Wille des Staatlichen Bauamts Ansbach. Doch viele Deutenheimer wollen offenbar auch in Zukunft nicht darauf verzichten – auf die engen Kurven der steilen Steige vor ihrer Haustür. Das wurde bei einer Bürgerversammlung im Deutenheimer Dorfhaus deutlich.

Wie bereits mehrfach berichtet, schreitet der Ausbau der Staatsstraße 2253 in der Nord-Süd-Durchquerung des Landkreises weiter voran. Nachdem der Abschnitt Berolzheim-Bad Windsheim nun fertiggestellt ist, soll der Abschnitt nördlich von Berolzheim einschließlich Bau einer Ortsumgehung von, Rüdisbronn (1,8 Millionen Euro) folgen. Und dann ist die Deutenheimer Steige an der Reihe – ein Projekt, das rund zwei Millionen Euro kosten soll.

Das Staatliche Bauamt Ansbach und das Sachgebiet Naturschutz der Regierung von Mittelfranken in Person von Werner Ott und Günter Nisi lieferten den Deutenheimern am Montagabend zunächst draußen auf dem Acker, danach im Gemeindehaus eine umfassende Darstellung des Straßenbauprojekts.

Fünf unterschiedliche Trassenführungen hatten die Straßenbauer anfangs ins Spiel gebracht und geprüft, bis schließlich eine Variante als machbar übrig blieb.

Dabei ging es vor allem um zwei Problemkreise. Die neue Straße durchquert zunächst den Osingwald und führt durch Bereiche, die als Vogelschutzgebiet ausgewiesen sind, in dem Tiere leben, die unter Artenschutz stehen (beispielsweise Fledermäuse), und die außerdem als Teil des Naturparks Steigerwald Schutz genießen. Straßenbautechnisch ist das Hauptproblem, dass ein Höhenunterschied von 70 Metern überwunden werden muss, ohne dass die neue Straße zu steil ausfällt. Die alte Trasse weist teilweise eine Steigung bis zu elf Prozent auf. Vertretbar sind nach Ansicht der Straßenbauer maximal acht Prozent.

Den Begriff „Relikt aus der Postkutschenzeit" verwendete Werner Ott vom Staatlichen Bauamt: Die „koperneckische" Steige stamme aus dem vergangenen Jahrhundert, man wolle jetzt eine moderne Straßenführung schaffen.

15 Meter tiefe Einschnitte erforderlich

Die nun als mögliche Variante vorgestellte Lösung orientiert sich oben auf der Höhe weitgehend an der alten Streckenführung, um dann in weiten Kurven nach links in Richtung Ehegrund abzuschwenken und im Tal 150 Meter westlich von Deutenheim in einem Kreisverkehr auf die Staatsstraße 2256 zu stoßen. Die alte Trasse soll auf drei bis 3,50 Meter rückgebaut werden, um künftig als Radweg und Erschließungsweg für Feld und Wald zu dienen. Um die Steigung auf maximal acht Prozent abflachen zu können, sind Geländeaufschüttungen und Einschnitte bis zu 15 Metern Tiefe erforderlich. Für den Ausgleich der erforderlichen Eingriffe in die Landschaft müssen 4,5 Hektar Fläche anderswo ökologisch aufgewertet werden. Darauf wies Günter Nisi von der Bezirksregierung hin, der zuvor detailreich erklärt hatte, welche Hindernisse der Natur-, Landschafts- und Artenschutz den Straßenbauern in dieser „erhaltenswerten Landschaft" in den Weg stellt und diese zu Kompromissen zwingt.

Einige Deutenheimer hatten derweilen ganz andere Dinge im Kopf. „Die Straße geht mitten durch meinen Acker", beklagte eine Bäuerin. „Alle reden davon, dass der Flächenverbrauch gestoppt werden soll", sagte ein anderer. „Warum baut man nicht auf der alten Trasse?" Und ein Dritter argumentierte: „Ich bin 42 Jahre über die Steige zur Arbeit gefahren. Nie ist etwas passiert." Ein Vierter: „Beschränkt die Straße auf 7,5 Tonnen, dann haben wir die Lkw weg." Ein Weiterer: „Verwendet nicht den Begriff ‚Ortsumgehung', weil kein Verkehr aus dem Ort herausgenommen wird." Und ein Letzter: „Ich fürchte, wir erreichen künftig unsere Felder nicht mehr."

Bürgermeister Reinhold Klein, der schon befürchtet hatte, der Zorn der Deutenheimer (er ist selbst einer) könnte sich allzu heftig entladen, versuchte die Gemüter zu beruhigen. Die Staatsstraße habe eine überregionale Bedeutung, argumentierte er. Schon sein Vater sei vor 50 Jahren kritisiert worden, dass der Ausbau der Steige damals im Rahmen der Dorferneuerung nicht realisiert worden sei. Er wolle selbst nicht erleben, „dass unsere Enkel uns noch vorwerfen, die Straße verhindert zu haben". Eine solche Chance komme frühestens in 20 bis 40 Jahren wieder. Für die Bürgerwünsche habe er in Ansbach gekämpft und sich dort deswegen unbeliebt gemacht. Doch letztlich gebe es Gesetze und Recht, dem man sich zu beugen habe.

Auch Werner Ott schob noch einige Gründe nach, die für den Ausbau sprechen: Pendler wollten vernünftig zur Arbeit kommen, Schulbusse und Lastwagen, auch der landwirtschaftliche Verkehr und die Radfahrer bräuchten eine moderne Streckenführung. Außerdem falle die zu enge Einmündung in die Steige in Deutenheim weg. Das landwirtschaftliche Wegenetz werde so angepasst, dass die Felder und der Wald weiterhin erreichbar sind.

Nun ist der Sugenheimer Gemeinderat am Zug. Er muss dem Planentwurf zustimmen, damit in die Detailplanung eingestiegen werden kann. Ist diese fertig, muss laut Werner Ott die Regierung zustimmen. Daran schließt sich 2017 die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens an, in dem Betroffene und Träger öffentlicher Belange erneut ihre Einwände vorbringen können. Dann erfolgt der Planfeststellungsbeschluss. Ott: „Wenn alles glatt läuft und nicht geklagt wird, kann 2020 der Straßenbau beginnen."

Ott kündigte an, dass das Bauamt ab sofort versuchen werde, Tauschflächen zu erwerben, um den Ausgleichsbedarf von 4,5 Hektar befriedigen zu können. Verkaufswillige sollten sich im Amt melden.

Am Ende war Bürgermeister Klein erleichtert, dass die Bürgerversammlung nicht aus dem Ruder gelaufen war und das emotionsbeladene Thema relativ sachlich abgehandelt wurde. Doch er machte auch klar, dass er sich im Gemeinderat für einen zukunftsträchtigen Ausbau der Steige einsetzen werde.

Werner Ott erklärt den Deutenheimern vor Ort den Verlauf der neuen Trasse, die in kleinteiliger Landschaft 70 Höhenmeter überwinden muss.F.: Frank Lauer

Grün ist die alte Trasse der Staatsstraße in dem Plan eingezeichnet. Die neue Streckenführung verläuft von der Ortsumgehung Rüdisbronn hinunter in den Ehegrund und stößt dort auf einen Kreisverkehr an der Staatsstraße 2256.