Presse – Ausschnitt FLZ - Neustadt - Uffenheim vom 18.11.2016

Wortmeldung aus Zwiesel

Oberbayerischer Landtagsabgeordneter Markus Ganserer kritisiert Deutenheimer Ausbaupläne

Für ein paar Stunden sah das Gebiet rund um die Deutenheimer Steige unlängst wieder einmal zauberhaft aus: Der leichte Schneefall vor wenigen Tagen konnte allerdings trotz des optischen Zuckergusses nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Zustand der Straße nach wie vor sehr zu wünschen übrig lässt. Doch um den seit langem anvisierten Umbau tobt mittlerweile ein handfester politischer Streit. Foto: Petra Lauer

SUGENHEIM (pat) – Zug um Zug wird die sogenannte Deutenheimer Steige – ein Teilstück der Staatsstraße 2253 beim Sugenheimer Teilort Deutenheim – zum größten Straßenbau-Zankapfel des Landkreises. In die Diskussion zu den Ausbauplänen des staatlichen Bauamtes schaltet sich nun auch noch der Grünen-Landtagsabgeordnete Markus Ganserer aus dem Bayerischen Wald mit ein.

In einer Pressemitteilung schreibt der diplomierte Wald- und Forstwirt, dass der geplante Ausbau des Straßenabschnitts „wegen der enormen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen bereits deutlich in der Kritik gestanden habe" – nicht nur bei seiner Partei im hiesigen Landkreis, sondern auch bei vielen Deutenheimer Bürgern. Tatsächlich hatten sich in der jüngeren Vergangenheit zahlreiche Ortsteilbewohner gegen die vom staatlichen Bauamt vorgeschlagene Trasse ausgesprochen, die zu viel Fläche verschlinge. Zu Wort meldeten sich dabei unter anderem etliche Landwirte, die ihren Grund nicht kampflos abgeben wollen, sowie Naturschützer, die sich für einen konsequenten Schutz der im Umfeld der Steige beheimateten Tier- und Pflanzenwelt – inklusive eines Vogelschutzgebietes – starkmachen (die FLZ berichtete). Ulrike Taukert, Kreisvorsitzende der Grünen, bekräftigte diesen Standpunkt gegenüber der FLZ: „Da wird viel zu viel wertvolle Fläche unnötig verbraucht." Akzeptabel sei lediglich der Neubau unter Verwendung der bisherigen Trasse. Demgegenüber hatte das Straßenbauamt vor allem konstruktive Gründe sowie die Verkehrssicherheit für ihre neue Trassenplanung angeführt. Unter anderem die Kurvenradien seien auf der bestehenden Trasse nicht den Vorgaben entsprechend zu gestalten.

Neue Trasse soll 4,7 Millionen Euro kosten

In vielen zurückliegenden Gemeinderatssitzungen war das Thema aufgegriffen und debattiert worden – der Gemeinderat hatte sich dabei zuletzt mehrheitlich für die Neubaupläne des Bauamtes ausgesprochen.

Wie Ganserer schreibt, habe er auf eine konkrete Anfrage hin von der bayerischen Staatsregierung nun erfahren, dass nicht mehr der Flächenverbrauch alleine das Projekt fragwürdig erscheinen lasse, sondern vor allem auch die enormen Kostensteigerungen. Demnach rechne die Staatsregierung mit rund 4,7 Millionen Euro für die Realisierung des Ausbaus – bisher sei lediglich von etwa zwei Millionen die Rede gewesen.

Für Sugenheims Bürgermeister Reinhold Klein, von der FLZ im Vorfeld der jüngsten Gemeinderatssitzung befragt, kommt diese Aussage etwas überraschend. „Aus meiner Sicht kann es bislang noch überhaupt keine ernsthafte Kostenschätzung geben, weil die Trasse schließlich noch nicht feststeht", so Klein. Ähnlich äußert sich auch der CSU-Stimmkreisabgeordnete Hans Herold: „Von einer Kostenberechnung habe ich noch keine Kenntnis."

Allerdings bestätigt seitens des Staatlichen Bauamts dessen leitender Baudirektor Heinrich Schmidt die Aussage Ganserers: „Ja, das stimmt, diese 4,7 Millionen Euro sind bei der derzeitigen Planung unsere vorläufige Kostenschätzung." Wundern dürfe man sich darüber allerdings nicht, so Schmidt, denn die von Ganserer ebenfalls zitierten ursprünglich angenommenen Baukosten von rund zwei Millionen Euro „stammen aus dem Jahr 2008", so Schmidt. Seitdem sei vieles teuer geworden – Entwässerung und Erdarbeiten führte er als Beispiele an.

Hans Herold weiß von den unterschiedlichen Ansichten und der Stimmung in Deutenheim. Er habe deshalb für den kommenden Montag, 21. November, alle Beteiligten zu einer Aussprache ins Sugenheimer Rathaus eingeladen. Sowohl Grundstücksbesitzer als auch das Staatliche Bauamt, die Sugenheimer Lokalpolitiker und die Umweltschützer seien dazu eingeladen. „Ich bin dabei, aber ich bin nicht Gastgeber", betonte Reinhold Klein, der noch längst nicht von einer endgültigen Trassenfestlegung ausgeht. „Noch befinden wir uns auf der Ebene des Austauschs."

Achse von Bad Windsheim in den Steigerwald

Wie Ganserer schreibt, habe die Staatsregierung bezüglich der Staatsstraße 2253 ihm gegenüber von einer „direkten Verbindung" zwischen den Mittelzentren Bad Windsheim und Kitzingen gesprochen. Für Reinhold Klein ist dies barer Unsinn: „Also zwischen Bad Windsheim und Kitzingen gibt es andere, bessere Möglichkeiten. Da muss man nun wirklich nicht über die Steige. Es geht eher um die Verbindung zwischen Bad Windsheim und dem Steigerwald."

Als ein weiteres Argument, das gegen einen Neubau der Trasse spre-

che, nennt Ganserer die geringe Verkehrsbelastung auf der Strecke. Laut einer Zählstelle bei Berolzheim komme man auf nur etwa 1500 Autos pro Tag – eine Zahl, die Baudirektor Schmidt „so in etwa“ durchaus bestätigt. Dennoch sei der Ausbau in der vorläufigen Ausbauplanung positiv bewertet und als wichtige Verkehrsachse eingestuft worden.

Auf die Frage, ob man angesichts des Widerstands in Deutenheim einen Ausbau auf der Linienführung der bestehenden Trasse nicht doch in Erwägung ziehen kann, will Schmidt dies zum derzeitigen Zeitpunkt nicht kategorisch ausschließen. Allerdings sei er nach wie vor davon überzeugt, dass es im Ort eine Mehrheit für die Pläne des Bauamtes gebe, „sich aber, wie man das ja kennt, diejenigen, die dagegen sind, fast immer lauter artikulieren als die anderen“. Zum anderen gibt er zu bedenken, dass der Ausbau auf der alten Trasse „wohl nicht billiger kommen“ werde, und dass die Autofahrer dann „bei einer Steigung von acht Prozent auf gerader Linie in den Ort hineinfahren. So baut man heute eigentlich nicht mehr“. Eine solche Straßenführung sei vor allem angesichts der „problematischen Einmündung unten“ vor allem eines: riskant.