



Presse – Ausschnitt Weißenburger Tagblatt vom 30.06.2022

Bauamt hält an Anhebung fest

BÄRENLOCH Abteilungsleiter Andreas Fechner sprach im Stadtrat von einem „relativ schonenden Vorgehen“.



Foto: Robert Renner

Der Umbau der Bärenlochstrecke ist weiterhin heftig umstritten. Abteilungsleiter Andreas Fechner stellte jetzt im Stadtrat den Stand der Dinge vor und begründete, warum sich das Staatliche Bauamt für das Höherlegen der Fahrbahn entschieden hat.

WEISSENBURG - Die geplante Erneuerung der Staatsstraße 2228 zwischen der Bundesstraße 13 und Oberhochstatt hat Andreas Fechner vom Staatlichen Bauamt Ansbach im Weißenburger Stadtrat vorgestellt. Wie und wann es weitergeht, hängt auch von der Stadt ab, die sich zum Ausbau der Abzweigung zur Wülzburg positionieren muss.

Wegen dieser zusätzlichen Aufgabe wurde der umstrittene Umbau verschoben, machte der Abteilungsleiter nun deutlich. Baubeginn sollte eigentlich schon in diesem Sommer sein. Das hatte unsere Zeitung im Januar berichtet. Damals gab Fechner auch bekannt, dass die Fahrbahn im Bärenloch um bis zu 1,8 Meter höhergelegt werden soll. Das und die Tatsache, dass am Ostende des Fürstenwaldes für einen Kurvenausbau Bäume gerodet worden waren, erregte die Gemüter heftig.

Zahlreiche Leserbriefe, aber auch ein Online-Petition, die mittlerweile über 1700 Unterzeichner hat, waren die Folge. Im April verkündete das Staatliche Bauamt dann, das Vorhaben im Zusammenhang mit dem Umbau an der Wülzburg-Abzweigung nochmals überdenken zu wollen.

Grüne und ÖDP sprachen sich gegen das Vorhaben aus. Und die SPD beantragte, im Stadtrat mit einer Resolution den Ausbau abzulehnen. Eine naturverträglichere Variante solle gesucht werden. Das Papier stand nun auf der Tagesordnung des Stadtrats, und Andreas Fechner, dessen Präsentation sowie weitere Informationen auf der Internetseite der Ansbacher Behörde zu finden sind, ließ keinen Zweifel daran, dass aus Sicht des Ansbacher Bauamtes aus Sicherheitsgründen etwas getan werden muss.

Zum einen gebe es „Georisiken“, an nicht bewachsenen Stellen der Bärenlochböschung. Die Folge sei Steinschlag, und zwar etwa zweimal pro Jahr. Und es gebe Wildwechselspuren, wo sich ebenfalls kein Bewuchs halte, was das Steinschlagrisiko erhöhe. Dass Autofahrer immer wieder äußerten, sie hätten dort noch nie Steine auf der Fahrbahn gesehen, liege daran, dass die Brocken schnellstmöglich entfernt würden.

Neben der vom Straßenbauamt favorisierten Lösung gibt es nach Darstellung des Abteilungsleiters weitere Alternativen, die aber ihm und seinen Kollegen nicht tauglich erscheinen. So könnte eine Stützwand neben der Straße hochgezogen werden. Dazu müsste aber die Böschung teilweise abgetragen werden, was man nicht wolle. Außerdem „sieht das nicht so toll aus“, sagte Fechner.

Unschöne Alternativen

Eine Vernagelung mit zusätzlichem Spritzbetonauftrag halte zwar auf jeden Fall, „aber das ist halt Spritzbeton“, macht er die Optik deutlich. „Ganz nett“ sehe hingegen eine Hangsicherung mit einer sogenannten Zyklopenwand aus: Große Steinquader werden treppenartig aufgeschichtet. Auch dazu sind aber Eingriffe in den Hang nötig. Bei einer Sicherung mit Felsnägeln und Maschendraht würden sich an nicht bewachsenen Stellen weiterhin Steine lösen. Und zusätzlich ein Jutetuch als Humusersatz aufzubringen, das spritzbegrünt werde, scheidet aus, weil die Böschung an den fraglichen Stellen zu steil sei.

Daher soll die Fahrbahn auf einer Länge von rund 400 Metern um bis zu 1,8 Meter angehoben werden. Neben der Straße entstünden Mul-

den für herabfallende Steine, und die Steigung, die aktuell zwischen sieben und 9,2 Prozent variiert, wird einheitlich auf 8,6 Prozent gebracht.

Bei der Fürstenwaldkurve nannte Fechner einen zu kleinen Kurvenradius und schlechte Sichtverhältnisse im Sommer als Defizite. In den vergangenen zehn Jahren seien dort zehn Unfälle registriert worden, von einem Unfallschwerpunkt könne man also nicht sprechen. Dennoch wolle man den Kurvenradius abflachen, um die Waldausfahrt sicherer zu machen.

Fünf Unfälle in zehn Jahren hat es an der Abzweigung zur Wülzburg gegeben. Dort sei ebenfalls der Kurvenradius zu klein, es gebe keine Linksabbiegerspur, die Knotenpunktform sei ungewöhnlich und die Bushaltestelle an der Einmündung sei nicht ausgebaut. Vor allem aber: „Man sieht nicht viel“, machte Fechner deutlich.

Das Sichtfeld müsse freigemacht werden, sodass Verkehrsteilnehmer von der Wülzburg kommend sowohl ins Bärenloch als auch in Fahrtrichtung Oberhochstatt weit genug blicken könnten. Für einen richtlinien-

konformen Ausbau mit einem jeweils senkrechten Anschluss der Straßen zur Wülzburg und zum Schotterwerk sei allerdings erheblicher Grunderwerb nötig. Würde man die Kreuzung belassen und lediglich das Sichtfeld freimachen, bliebe eine problematische Querungssituation.

Andreas Fechner zufolge muss der Stadtrat nun festlegen, welche Kreuzungsform er haben will. Die Alternative dazu sei nichts zu machen. Der Abteilungsleiter: „Nix machen ist immer die schlechteste Variante.“

Hernach werde weiter geplant, es erfolge eine Abstimmung mit dem Naturschutz, der Grunderwerb werde geklärt und eine Kostenvereinbarung zwischen Bauamt und Stadt müsse für den Kreuzungsausbau getroffen werden. Um den Jahreswechsel könnte die Ausschreibung erfolgen, sodass ein Baubeginn Anfang 2023 möglich wäre. Der gesamte Bereich, der umgebaut und erneuert werden soll und auf dem täglich über 4000 Fahrzeuge rollen, davon rund 200 Schwerlasten, ist dreieinhalb Kilometer lang. Die Fahrbahn misst sechs Meter Breite. Und dabei bleibt es auch, versicherte Fechner.

Neben der Böschungssicherung im Bärenloch soll zwischen der Einfahrt am ehemaligen Sigwartskeller und Oberhochstatt die Asphaltdecke erneuert werden. Inklusiv der Entschärfung der sogenannten Fürstenwaldkurve wurden die Gesamtkosten 2021 auf 1,7 Millionen Euro geschätzt, damals noch ohne den Ausbau der Einmündung zur Wülzburg.

Mit dem Bund Naturschutz hat es nach den Worten des Abteilungsleiters bereits im Februar eine Besprechung gegeben, bei der keine nennenswerten Einwände geäußert worden seien. Für das Bärenloch liege seit Juli 2019 eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vor und es gebe eine Rodungserlaubnis. Für den Umbau der Wülzburg-Abzweigung müssten aber noch die Träger öffentlicher Belange beteiligt, eine saP gemacht und der Grund erworben werden.

Für alle anderen Bereiche sei all das schon geschehen. Die Fläche für den Umbau der Fürstenwaldkurve wurde Fechner zufolge bereits vor rund 40 Jahren im Zuge einer Flurbereinigung gekauft. **ROBERT RENNER**