

DINKELSBÜHL - FEUCHTWANGEN

Samstag, 23.10.21

Spatenstich für Feuchtwangens Westtangente

Gestern war offizieller Baustart – Bürgermeister Patrick Ruh bezeichnet die künftige Kreisstraße als einen „Meilenstein für die Stadtentwicklung“



Beim Spatenstich (von links nach rechts): Die Stadträte Thomas Heidecker und Jürgen Ströhlein, zweiter Bürgermeister Walter Soldner, Diakon Dietmar Illner, dritter Bürgermeister Herbert Lindörfer, Stadtrat Werner Hirsch, Planer Willi Heller, die Stadträte Hans Schmeißer und Angela Beck, Bürgermeister Patrick Ruh und Landrat Dr. Jürgen Ludwig, die Stadträte Heidi Kubatz und Georg Sperling, Bauunternehmer Frank Hähnlein sowie die beiden Stadträte Maximilian von Jacobs und Friedrich Probst. Foto: Rebecca Weber

FEUCHTWANGEN (kie) – Startschuss für den Bau der Westtangente in Feuchtwangen: Am gestrigen Freitag erfolgte symbolisch der erste Spatenstich. Damit hat der Bau der neuen Entlastungsstraße nach über 20-jähriger Planungszeit und mehreren juristischen Auseinandersetzungen nun offiziell begonnen.

Als „Meilenstein für die Stadtentwicklung“ bezeichnete Bürgermeister Patrick Ruh den Baustart für die Westtangente laut einer Pressemitteilung. In den vergangenen Jahrzehnten ist die Dinkelsbühler Straße laut Schilderung des Rathauschefs immer mehr mit dem Ortskern verwachsen und zusammen mit der Einkaufsmeile ein beliebtes Ziel für die Bürgerinnen und Bürger geworden.

„Mit der neuen Kreisstraße können wir für die vielen Anwohner an

der Dinkelsbühler und Crailsheimer Straße nun endlich die lang ersehnte Verkehrsentslastung schaffen und so gleichzeitig auch einen wahren Qualitätsschub für unsere Stadt erzielen“, wird Feuchtwangens Rathauschef zitiert.

Über zwei Jahrzehnte liege der Ursprung des Projekts inzwischen zurück. Der erste Stadtratsbeschluss erfolgte im Jahr 2001, wie Ruh in Erinnerung rief. „Mehrere juristische Auseinandersetzungen mit der Nachbarschaft und seitens der Bahn haben in der Folge immer wieder zu Verzögerungen geführt“, schilderte der Bürgermeister.

Auch politisch sei der Bau der neuen Kreisstraße immer wieder höchst umstritten gewesen, jedoch innerhalb des Stadtrats stets gut und sachlich diskutiert worden. „Letztendlich war unser einziger Fehler bei den Planungen, die neue Trasse zu

nächst als Ortsstraße anstatt wie jetzt als Kreisstraße zu klassifizieren“, äußerte Ruh und sprach insbesondere dem Landkreis, dem städtischen Tiefbauamt, dem Ingenieurbüro und der Baufirma seinen Dank für die gute Unterstützung und Arbeit aus.

Landrat Dr. Jürgen Ludwig begrüßte die Stadt, „diese wichtige Maßnahme nun tatsächlich umzusetzen“. Nun ist es Dr. Ludwig zufolge wichtig, alle Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen und sachlich von der Westtangente zu überzeugen.

Der Landrat selbst zeigte sich laut der Pressemitteilung zuversichtlich, dass sich die 64. Kreisstraße im Landkreis nach Fertigstellung harmonisch in das Landschaftsbild einfügen und in Zukunft auch gut von den Verkehrsteilnehmern angenommen wird.

Die rund 2,3 Kilometer lange Westtangente wird an den Kreisverkehr Schopflocher Straße am Feuchtwanger Ortseingang nahe der Tankstelle anbinden und westlich von Feuchtwangen an die Daimlerstraße anknüpfen. Neu gebaut werde hierbei der erste Trassenabschnitt ab dem Kreisverkehr Schopflocher Straße bis zur Sommerauer Straße mit einer Länge von rund 1,6 Kilometern und einer Fahrbahnbreite von 6,5 Metern.

Fertigstellung bis Juli 2023

Bereits im August hatte Feuchtwangens Stadtrat mit einem einstimmigen Beschluss den Auftrag an ein ortsansässiges Unternehmen zum Angebotspreis in Höhe von knapp 4,09 Millionen Euro vergeben. Die geplante Bauzeit bis Juli 2023 kann die Firma nach Aussage ihres

Technischen Leiters, Ralf Puchinger, einhalten.

Neben dem Straßenbau umfassen die Arbeiten auch den Um- und Ausbau der anliegenden Kreuzungen und der begleitenden Rad- und Feldwege sowie den Neubau einer Fußgängerunterführung und eines Regenrückhaltebeckens. In diesem Jahr sollen noch sogenannte Amphibienleiteneinrichtungen mit insgesamt 13 Amphibientunneln geschaffen werden. Bereits erfolgreich abgeschlossen sind die Arbeiten am neuen, höhengleichen Bahnübergang sowie die Verlegung einer Gashochdruckleitung.

Die Gesamtkosten einschließlich bereits getätigter Vorsorgemaßnahmen belaufen sich nach gegenwärtiger Planung auf knapp 7,31 Millionen Euro. Bei einer Förderquote von 60 Prozent liegt der Eigenanteil der Stadt bei rund vier Millionen Euro.

FLZ - DKB

Westtangente sorgt für Diskussionen im Rat

Wolfgang Hauf (Grüne): Vorläufig auf Eis legen – Hans-Heinrich Unger (SPD): Projekt zügig realisieren – Jürgen Kiderlen (CSU): Gute Entwicklung der Stadt anstreben

VON PETER SENNFELDER

FEUCHTWANGEN – Einstimmig hat der Feuchtwanger Rat die Haushaltssatzung der Stadt für 2021 erlassen. Der Etat schließt – unter Einbeziehung des Erfolgs- und Vermögensplans der Werke – mit einem Gesamtvolumen von knapp 70.806 Millionen Euro ab.

Der Verwaltungsteil hat in Einnahmen und Ausgaben eine Größenordnung von gut 29,062 Millionen, der Vermögenssatz eine solche von nahezu 21,876 Millionen Euro. Laut Kämmerer Bernd Hippelein wird der jeweilige Gesamtbetrag der Kredite zur Finanzierung von Ausgaben im Vermögenshaushalt auf gut 7,597 Millionen Euro und von Ausgaben nach dem Vermögensplan der Werke auf 3,0 Millionen Euro festgesetzt.

Die Summe der Verpflichtungsermächtigungen beläuft sich im Vermögenssatz auf 18,108 Millionen Euro, im Vermögensplan der Werke wurden keine Verpflichtungsermächtigungen aufgenommen. Die Grundsteuerhebsätze für Land- und forstwirtschaftliche Betriebe, aber auch für die Grundstücke betragen nach wie vor 360 Prozent, für die Gewerbesteuer bleibt der Hebesatz bei 340 Prozent. Die einzelnen Positionen des diesjährigen Haushalts hatte der Stadtrat, wie berichtet, bereits in früherer Sitzung beschlossen.

In den Haushaltsreden erntete die Kämmerer Dank für die engagierte Arbeit. Lob gab es auch für die Stadtochtersgesellschaft einen vorbildlichen Schritt in Richtung Energieeffizienz.

Jürgen Kiderlen (CSU) begrüßte ausdrücklich die Investitionen in die Schulen und Kindergärten. Diese Bereiche seien auch für eine künftige gute Entwicklung der Kreuzgangstadt sehr wichtig. Der Haushalt beinhaltet wichtige Projekte. Allerdings könnten wohl nicht alle vorgesehe-



Nahezu fertiggestellt ist bereits ein höhengleicher Bahnübergang, der für die Westtangente am südlichen Stadtrand von Feuchtwangen gebaut worden ist. Lediglich die Signaltechnik fehlt noch. Foto: Peter Sennfelder

nen Maßnahmen auch in diesem Jahr umgesetzt werden.

Mehr Einsparungen hätte sich Wolfgang Hauf für „Wir für Feuchtwangen – Bündnis 90/Die Grünen“ gewünscht. So wäre es gerechtfertigt gewesen, die Westtangente zumindest auf Eis zu legen und die hierfür eingeplante Million nicht zwangs-läufig schon 2021 auszugeben. Den Flächenfraß und die Ausgaben für den Interfranken-Park lehne man ab, den Ausbau der Radwege hätte man für dieses Geld forcieren können.

Laut Hans-Heinrich Unger (SPD) hätten sich die Schulden der Kommune einschließlich der Verbindlichkeiten bei den Beteiligungen An-

fang 2021 auf 17,9 Millionen Euro summiert, was gut sechs Millionen Euro mehr als im Vergleich zu 2019 seien. Andererseits schrumpften die Rücklagen. Es gelte, bei den Investitionsprioritäten zu setzen. Wichtig sei weiterhin die Schaffung be-

zahlbaren Wohnraums mit der Ausweisung entsprechender Baugebiete. Das Risiko, das die Stadt 2020 mit dem alternativen Kreuzgangprogramm eingegangen sei, habe sich gelohnt. Auch heuer sollte man auf die Festspitze setzen.

Die SPD stehe zur beschlossenen Erweiterung des Industriegebiets in Feuchtwangen und zum Interfranken-Park, die Westtangente sollte

zügig realisiert werden. Klimaschutzkonzept und -manager sowie die Besetzung der Stelle für Integration und Inklusion müssten dringend angegangen werden.

Thomas Ackermann von „Wir wollen Wandel“ drängte darauf, die Vor-

haben Huppmann-Banse-Areal und „Krone“-Gebäude zügig voranzubringen. Ein neues Konzept für den Stadtbus werde gebraucht. Der Erhalt der Jugendherberge und die Freibadsanierung seien bedeutende Aufgaben. Aus dem Rathaus erwarte er mehr Transparenz.

In Feuchtwangen würden weitere Baugebiete benötigt, aber auch die Nachfrage nach Gewerbeflächen sei

zu befriedigen. Sehr wichtig sei der Neubau der Landschule, die auch Kindern aus der Kernstadt offen stehen sollte. Auch er plädierte für ein Klimaschutzkonzept und für einen -manager, schloss Thomas Ackermann.

Werner Hirsch von der Unabhängigen Bürgerschaft wies darauf hin, dass man – auch wenn sparsam gearbeitet werde – begonnene Maßnahmen zu Ende bringen müsse. Allerdings gelte es, künftig bei der Umsetzung von Projekten mehr auf Prioritäten zu achten und abzuzwängen. „Was zeitnah zu erledigen ist und was wir noch aufschieben können“.

VG Ansbach erklärt sich als „sachlich unzuständig“

Über die Klage gegen die Baugenehmigung für den bereits fertigen Bahnübergang in Feuchtwangens Süden soll der Bayerische Verwaltungsgerichtshof entscheiden



Noch dient der alte Bahnübergang (vorne rechts) landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern zum Queren der Gleise. Später soll die Westtangente dann wenige Meter nördlich davon über die Schienen führen – und zwar dort, wo der neue Übergang bereits betoniert ist. Foto: Peter Zumach

VON PETER ZUMACH

FEUCHTWANGEN – Weitgehend abgeschlossen sind die Arbeiten am Bahnübergang in Feuchtwangens Süden. Allerdings ist noch eine Klage dagegen anhängig. Den Termin dafür sagte das Verwaltungsgericht (VG) Ansbach unlängst ohne Begründung ab. Wie die FLZ aber anschließend erfahren hat, sieht sich das VG als „sachlich unzuständig“.

In der Folge wurde das Verfahren jetzt ohne mündliche Verhandlung an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) verwiesen. Und dieser Beschluss der 10. Kammer am VG Ansbach ist „unanfechtbar“.

Zur Erinnerung: Über den neuen, höhengleichen Bahnübergang soll später einmal die Westtangente verlaufen, deren Trasse vom Kreisverkehr an der Dinkelsbühler Straße über die Daimlerstraße bis hin zum Kreisel an der Staatsstraße 1066 bei Sommerau geplant ist. Für die Baugenehmigung des Übergangs ist die Regierung von Oberbayern zuständig, die im August 2019 grünes Licht dafür gab. Dagegen hat wiederum der Eigentümer eines nahen Anwesens geklagt. Nachdem trotzdem die Bauarbeiten im Januar dieses Jahres gestartet worden sind, versuchte der Kläger diese per zusätzlichem Eilantrag noch zu stoppen. Doch diesen lehnte das VG Ansbach damals ab.

Beschluss wurde nach der „Abladung“ bekannt

Am Dienstag dieser Woche sollte nun eigentlich das Hauptsacheverfahren bei der 10. Kammer am VG in Ansbach über die Bühne gehen. Jedoch informierte VG-Sprecher Dr. Timm Waldmann die FLZ auf Anfrage am Vortag von der „Abladung“, ohne dabei Gründe zu nennen (die FLZ berichtete). Später wurde jedoch bekannt, dass diese „Abladung“ mit einem Beschluss einhergeht, demzufolge der Rechtsstreit „an den sachlich zuständigen Bayerischen Verwaltungsgerichtshof verwiesen“ wird.

„Die gerichtliche Zuständigkeit war im vorliegenden Fall nicht einfach zu beurteilen“, teilte Dr. Waldmann jetzt auf Nachfrage mit. Hintergrund sei die Zuständigkeitsregelung der Verwaltungsgerichtsordnung, „wonach erstinstanzlich der Bayerische Verwaltungsgerichtshof zuständig ist, wenn es um den Bau oder die Änderung von Strecken der öffentlichen Eisenbahn geht“. Und da habe der frühere „Betreiber“ (Red.: die BayernBahn GmbH) zwar eine sogenannte „Stilllegungsgenehmigung“ bekommen, doch sei aus Sicht der Kammer „die Eigenschaft der Gleise als öffentliche Verkehrsfläche“ dadurch nicht entfallen. Darüber hinaus gebe es einen neuen „Betreiber“ (Red.: die Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft) mit einer Unternehmensgenehmigung zum Betrieb der Strecke. Somit sei das VG Ansbach abschließend zu der Überzeugung gelangt, „dass eine öffentliche Eisenbahn vorliegt und demnach der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in erster Instanz zuständig ist“.

Parteien müssen nicht selbst tätig werden

V1 SA / Feu-Südwesth.

Eilantrag gestern abgelehnt

Kläger wollte Baustopp am Bahnübergang in Feuchtwangens Süden – Hauptsacheverfahren im Februar

FEUCHTWANGEN – Einen Eilantrag für einen Baustopp am Bahnübergang in Feuchtwangens Süden hat das Verwaltungsgericht (VG) Ansbach gestern abgelehnt: Bürgermeister Patrick Ruh sprach von einer „positiven Nachricht“. Zudem gab er bekannt, dass das Gericht zur Verhandlung im Hauptsacheverfahren für den 23. Februar geladen hat.

Hintergrund ist der in der Kreuzgangstadt viel diskutierte Bau einer Westtangente vom Kreisverkehr im Osten des Ortsteils Sommerau über die Daimlerstraße im Industriegebiet bis hin zum Kreisel der B25 mit der Schopflocher Straße. Wie berichtet, soll diese Tangente die Craillsheimer und Dinkelsbühler Straße vor allem vom Schwerverkehr entlasten.

Nun wurde unlängst mit den beiden für den höhengleichen Bahnübergang begonnen, über den

die Trasse verläuft. Dieser wird etwas nördlich vom bisherigen Übergang angelegt. Die Schienen sind schon ausgebaut, der Untergrund wird verdichtet.

Wie Ruh am gestrigen Freitag in Erinnerung rief, hat die für dieses Verfahren zuständige Regierung von Oberbayern mit dem Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2019 die Baugenehmigung für den Bahnübergang erteilt. Dagegen klagte jedoch der Eigentümer eines nahen Anwesens noch im August des selben Jahres (darüber soll am 23. Februar verhandelt werden).

Sofortige Vollziehbarkeit Anfang 2020 angeordnet

Wegen der „aufschiebenden Wirkung“ dieser Klage reichte die Stadt dann ihrerseits einen Eilantrag auf die sofortige Vollziehbarkeit ihres Baurechts ein. Und diese sofortige Vollziehbarkeit ordnete die Regie-

rung wiederum am 20. Februar 2020 an. In der Folge starteten die Vorbereitungen für den Bau des Bahnübergangs.

Indes sei der gestern vom VG abgelehnte Eilantrag gegen diese sofortige Vollziehbarkeit auf den 21. Januar dieses Jahres – also „elf Monate später“ – datiert, sagte der Bürgermeister und sprach vom insgesamt „fünften juristischen Angriff gegen die Westtangente“. Auf eine politische Bewertung verzichtete Ruh gestern allerdings – mit der Begründung, dass das Hauptsacheverfahren noch anhängig ist.

Dieses laufende Verfahren ist auch eines von mehreren Argumenten der Stadträte von „Wir für Feuchtwangen“ – Bündnis 90/Die Grünen sowie der Gruppe „Wir wollen Wandel“, die bei den Gremiumssitzungen in jüngerer Vergangenheit gegen den Start der Arbeiten für die Westtangente gestimmt haben. PETER ZUMACH



Die Arbeiten am umstrittenen Bahnübergang haben schon begonnen: Die Schienen sind ausgebaut, der Untergrund wird verdichtet. F.: Peter Sennfelder

Bahnübergang wird nach Norden verlegt

Arbeiten an der West-Tangente beginnen am kommenden Montag – Bäume müssen weichen – Trassenverlauf ist zum Teil schon abgesteckt

FEUCHTWANGEN – Die Arbeiten für den Bau der West-Tangente starten am kommenden Montag: Wie Bürgermeister Patrick Ruh jetzt im Bau- und Verkehrsausschuss (BVA) bekannt gab, soll als erste Maßnahme der Bahnübergang in Angriff genommen werden.

Hier werde eine auf Gleisbau spezialisierte Fachfirma mit Sitz in Crailsheim die künftig höhengleiche Querung verkehrstüchtig anlegen, hieß es ergänzend seitens des Tiefbauamts. Dabei müsse der Übergang infolge des künftigen Straßenverlaufs um 15 Meter nach Norden in Richtung Freibad verlegt werden.

Derweil vergab der BVA mehrheitlich die Rodungsarbeiten zur Baufeldfreimachung für die Trassenführung zum Angebotspreis von 22544 Euro. Nicht dafür stimmten die Mitglieder der Fraktion „Wir für Feuchtwangen“ – Bündnis 90/Die Grünen. „Weil wir die Rodungen ablehnen“, legte Wolfgang Hauf den Standpunkt seiner Fraktion dar, dem sich Michael Nowakowitsch von der Gruppe „Wir wollen Wandel – Stimme für Feuchtwangen“ anschloss.

Indessen müssten die Arbeiten aufgrund der einzuhaltenden Naturschutztermine im Vorgriff auf die Hauptmaßnahme bis Ende Februar erledigt sein, hieß es zum Zeitplan. Einen Schwerpunkt bilde der Bereich des Mosbacher Wegs mit der Einmündung des Esbacher Wegs und dem Heckenweiher. Alle betroffenen Bäume seien bereits markiert worden. Auch der Trassenverlauf sei zum Teil schon abgesteckt. Ebenfalls im Vorgriff auf die Gesamtmaßnahme seien im Areal um den Bahnübergang Schutzzäune für die dort vorkommende Eidechsenpopulation installiert worden.



Umfangreiche Rodungsmaßnahmen mit der Fällung von Bäumen – wie hier an Mosbacher Weg/Esbacher Weg und Heckenweiher – müssen für die Freilegung des Baufelds bis Ende Februar ausgeführt werden. Foto: Herbert Dinkel

Mit dem Beginn der eigentlichen straßenbaulichen Hauptarbeiten rechnet das Bauamt „nicht vor dem Herbst“, zumal auch noch ein „Brückenbauwerk für Fußgänger und

Reiter“ im Trassenverlauf angelegt werden müsse. Um das Baufeld frei zu halten, werden einige Straßensperrungen erforderlich sein. Betroffen sind, wie es hieß, der Radweg nach Kaltenbronn, der Mosbacher Weg sowie die Zufahrt vom Kreisverkehr an der Dinkelsbühler Straße bis zur Baustelle. Schließlich werde auch die

Verlegung einer Hauptgasleitung – soweit sie den Bereich des Baufelds tangiert – zu berücksichtigen sein. Dafür sei allerdings der Versorger verantwortlich. HERBERT DINKEL

VIGAI Fern (Südwestfalen)

Der Leser hat das Wort

Alle hier veröffentlichten Meinungen stellen nicht die Ansicht der Redaktion dar, sondern die des Einsenders. Briefe mit einer Länge von mehr als 35 Zeilen (zu je 33 Anschlägen) werden nicht veröffentlicht. Wir behalten uns das Recht vor, die Zuschrift zu kürzen. Falls sich ein

Leserbrief auf einen bestimmten Artikel bezieht, sollte die Zuschrift nicht später als eine Woche nach Veröffentlichung des Zeitungsbeitrages in der FLZ-Redaktion eingehen. Bitte geben Sie Ihre Telefonnummer an, damit die Leserschrift von Ihnen bestätigt werden kann.

Nicht zukunftsfähig

Betrifft: „Planungen für Gasleitungsnetz im Sulzachgrund“ in der FLZ vom 9. November.

Erdgas ist in seiner Umweltbilanz zwar etwas besser als Heizöl, aber die CO₂-Emissionen liegen mit 240g / kWh Wärme immer noch sehr hoch und damit nur rund 20 % unter der Klimabelastung von Heizöl. Ab 2021 wird Erdgas deshalb auch mit einem steigenden CO₂-Preis beaufschlagt. Es ist eben leider kein zukunftsfähiger und nachhaltiger Energieträger. Das sind nur die erneuerbaren Energien. Eine gute Dämmung des Hauses und die Deckung des Restbedarfs an Wärme über eine Wärmepumpe mit erneuerbarem Strom, Holz, Geothermie oder ein effizientes Nahwärmenetz – das ist wirklich nachhaltig. Die Aussicht mit Wasserstoff zu heizen als grünes Gas, wie es Bürgermeister Ruh beschreibt, ist theoretisch möglich. Wasserstoff ist aber der Champagner der Energiewende. Man kann ihn verheizen – aber das kostet aufgrund des enormen Energiebedarfs bei der Herstellung und dem Transport seinen Preis. Vor- und Nachteile sollten für die Anwohner auf den Tisch. Im Jahr 2020 und folgende im größeren Stil in eine fossile Infrastruktur zu investieren, ist aus meiner Sicht weder zukunftsfähig noch nachhaltig.

Martin Stümpfig
Feuchtwangen

(Anmerk. d. Red.: MdL Martin Stümpfig ist Sprecher für Energie und Klimaschutz der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Bayerischen Landtag)

„Wir sind real“

Betrifft: Leserbrief „Kleiner Sonnenstrahl“ von Emil Naser in der FLZ vom 10. November.

Es gibt ja Menschen, die an Erscheinungen glauben. Als Mitglied von „Wir wollen Wandel“ e.V. kann ich aber versichern: Uns gibt es! Wir sind real.

Eine Behauptung des Leserbrief-Autors ist auch falsch. Wir von WwW sind der Meinung, dass Feuchtwangen unbedingt eine Bundesstraßenumgehung braucht. Eine echte Umgehung, nach dem Vorbild von zum Beispiel ganz aktuell Greiselbach und dem gesamten südlichen Abschnitt der B25. Momentan kann man an dem Beispiel Lehengütingen beobachten, wie man so einen Prozess besser bestreitet.

Richtig ist, dass wir der vor Jahrzehnten geplanten, halbherzigen und dennoch kostenintensiven Lösung einer Kreisstraße durch das mittlerweile entwickelte Industriegebiet Feuchtwangens ablehnend gegenüberstehen. In diesem Sinne seien dem Autor noch viele Sommerabende im Schwarzwald zu wünschen. Aber bitte die dazugehörigen Son-

nenstrahlen dort an Ort und Stelle lassen. Wir in Franken sind doch auch so schon recht sonnenverwöhnt.

Thomas Messner
Feuchtwangen

Tränen in den Augen

Betrifft: Artikel „In Stein gemeißelte Verbundenheit“ in der FLZ vom 5. November.

Dinkelsbühl ist ein Kleinod und eine liebenswerte Stadt ... heißt es... Allerdings weniger für Menschen mit Behinderung, sei es gehbehindert, mit Stock oder Rollstuhl.

Ich überlege zweimal, ob ich mit meiner Tochter, die auf einen Rollstuhl angewiesen ist, ins Zentrum laufe. Dort versuche ich jede Möglichkeit zu nutzen, um ihr das Geholpere erträglich zu machen.

Mir stehen die Tränen in den Augen über so viel Ignoranz der Abschlussklasse 1960. Es sei dahingestellt, ob die Platten ein Übel für die Augen waren oder nicht. Aber – sie waren ein kleines Stückchen mehr Barrierefreiheit!

Im Bayerischen ist der Begriff „abwatschen“ sehr geläufig. Ich hoffe, dass den vielen, so vorbildlich engagierten Menschen, die sich an dieser Aktion beteiligt haben, noch lange die Wangen glühen! Und zwar rechts und links!

Christina Ziegler
Dinkelsbühl

VIGUI FEU - Südwest

Wachstumswahn

Betrifft: Leserbrief „Gegen alles“ in der FLZ vom 13. Oktober.

Helmut Schwarz personalisiert Probleme, bietet in meinen Augen sachlich wenig. Kritik an der Ostumgehung soll etwa mit Verweis auf Knoblauchkröten lächerlich gemacht werden. BILD lässt grüßen. Paul Beitzer wird seit Langem mit unterschwelligem Hohn überossen. Man kann sich denken, wer sich da wohl nicht zufällig unvornehm mit Kritik an dieser Machart zurückhält. Obwohl man sich als politisch Andersdenkender unabhängig von Parteigedöns auch mal vor den Menschen Paul Beitzer stellen kann. Demokratie ist für alle da, geht alle an. Er und andere sind nicht gegen alles, sondern für alles. Sie wollen den Erhalt der Umwelt, damit wir Menschen körperlich unverehrt, als Art weiterhin erhalten bleiben. Jeder klimaaufgeheizte Tag und Klimatope sensibilisiert zunehmend weit mehr Menschen, als Helmut Schwarz lieb sein mag. Die Natur stellt die Quittung schon heute aus. Vorwärts immer, rückwärts nimmer! Je größer, je doller! Dieser Wachstumswahn auch gewisser Politiker geht auf unsere und unserer Kinder Kosten. Wir brauchen umweltbewusste Verkehrspolitik für die Zukunft, nicht für die Auto-Lobby. Der Paule mache bitte unverdrossen weiter.

Johannes Haverkämper
Dinkelsbühl

Ressourcen schwinden

Betrifft: Leserbrief „Bemerkenswert“ vom 20. Oktober.

Umweltminister Glauber steht nicht allein mit der Befürchtung der drohenden Wasserknappheit, wie er dieser Tage mahnte. Durch weite-

Der Leser hat das Wort

Alle hier veröffentlichten Meinungen stellen nicht die Ansicht der Redaktion dar, sondern die des Einsenders. Briefe mit einer Länge von mehr als 35 Zeilen (zu je 33 Anschlägen) werden nicht veröffentlicht. Wir behalten uns das Recht vor, die Zuschrift zu kürzen. Falls sich ein

Leserbrief auf einen bestimmten Artikel bezieht, sollte die Zuschrift nicht später als eine Woche nach Veröffentlichung des Zeitungsbeitrages in der FLZ-Redaktion eingehen. Bitte geben Sie Ihre Telefonnummer an, damit die Leserschrift von Ihnen bestätigt werden kann.

ren Straßenbau und Flächenfraß entsteht ebenfalls Oberflächenwasserverlust und sinkendes Grundwasser.

Statt endlich jetzt in der Coronakrise umzudenken, eventuell glücklich zu sein, dass die B-25-Ortsumfahrung doch nicht gebaut wird.

Weiterer Asphalt bedeutet Flächenfraß und Versiegelung bei unseren immer knapper werdenden Naturressourcen. Insbesondere unserer künftigen Generation wird damit Luft- und Lebensqualität genommen. Der/ Autoverkehr, ob Lkw, E-Autos oder nicht, die Schiene muss und wird kommen. Die Straßen verstopfen immer mehr.

Auch neue Parksyste (siehe Dinkelsbühl) werden ausgetüfelt, aber helfen dem Bürger nicht wirklich. Die Stadt muss autofrei werden (mit Ausnahmen), was in einer kleinen Kreisstadt wohl möglich sein wird. Mit unserer Umwelt ist es nicht mehr 5 vor 12, sondern 5 nach 12.

Dr. Gero Stumpf
Dinkelsbühl

Frieren hilft auch nicht

Betrifft: „Mehrheit gegen Eigeninitiative der Stadt“ in der FLZ vom 28. Oktober.

Meinungsumfrage zum Bericht vom 28. Oktober über die vergangene Stadtratssitzung von DKB, nach der keine Belüftung für die Schulen angeschafft werden soll. Bevor es zu spät ist.

In Dinkelsbühl sind zigtausende

Euro da für eine weitere Beleuchtung zum Weihnachtskommerz. Aber nix und keinen Euro für eine Belüftung der Schul- und Klassenräume. Im Gymnasium Dinkelsbühl ist das einzige Belüftungsgerät seit der Renovierung kaputt, sagen Schüler. Und wir haben gelernt, dass frieren auch nicht gegen Covid-19 hilft. Selbst bei Tönnies wird die Luft mittlerweile gefiltert. Und die Arbeitsstättenrichtlinie mit ihren 19 Grad sollte auch in Schulräumen gelten.

Wir haben doch früher in Physik gelernt, wie das mit Lüften, Entfeuchtung und dem Kohlendioxid funktioniert. Wie wäre es mit dem Kamineffekt über den Innenhof nach oben?

Setzt das Gelernte um und fangt an mit der Planung, bevor es zu spät ist. For future.

Michael Uhl
Wilburgstetten

Höchst bedenklich

Betrifft: „Zweifel am Nutzen“ in der FLZ vom 31. Oktober und „Nicht mit Umgehung gleichzusetzen“ in der FLZ vom 24. Oktober.

Die Einwände der Stadtratsfraktion „Wir für Feuchtwangen“-Bündnis 90/Die Grünen machen nachdenklich. Ihnen fehlt meines Erachtens noch ein weiterer Gesichtspunkt. Vereinfacht kann man davon ausgehen, dass sich Schall und damit Lärm mehr oder weniger linear ausbreitet. Das bedeutet für die geplante Westtangente, dass zwar die

Dinkelsbühler Straße möglicherweise eine merkliche Entlastung erfahren würde, an anderer Stelle die Lärmbelastung aber erheblich zunehmen würde. Die Planung sieht derzeit eine Trassenführung an jenem Hang vor, der den Wohngebieten Hummelbuck, Röschenhof und Teilen der Weiherlache gegenüberliegt. Falls nicht entsprechende Schallschutzmaßnahmen in Form eines Walls, einer Mauer oder des Einsatzes von Flüsterasphalt ergriffen werden, würde der Verkehrslärm ungehindert die Bewohner der Wohngebiete treffen, mehr als es bisher schon der Fall ist. Unbestritten stellt der Verkehr in der Dinkelsbühler Straße für die dortigen Anwohner eine Belastung dar, der man verantwortlich begegnen muss. Angesichts der offenen Fragen ist es aber höchst bedenklich, vorschnell einen weiteren Naherholungsbereich Feuchtwangens dem Verkehr zu opfern.

Manfred Rohmer
Feuchtwangen

Lange gebraucht

Betrifft: „Stadtwerke wollen Strom produzieren“ in der FLZ vom 3. November.

Zehn Jahre haben der Bürgermeister und einige seiner Stadträte gebraucht um aufzuwachen. Jetzt auf einmal sind sie für Freiflächenphotovoltaikanlagen. Damals wollte ich in Hinterbreitenthan zu der dort stehenden Anlage 2,2 ha dazubauen, weil dort bereits fünf ha genehmigt waren, aber der jetzige Betreiber nur 2,8 ha gebaut hat. Es wurde mir ohne sachlichen Ablehnungsgrund vom Bürgermeister Röh und der Mehrzahl der Stadträte versagt. Anstatt in Hinterbreitenthan die 5 ha aufzufüllen, die dort niemand stört, weil Hinterbreitenthan im Tal liegt und Vorderbreitenthan und Weinberg weit weg sind, will man nun ins schöne Schönbachtal und den Bewohnern der Ameisenbrücke zeh ha vor die Haustür bauen.

Annette Leder
Ansbach

Auffälligerweise sind jetzt auch Stadträte dafür, die vor zehn Jahren strikt dagegen waren. Ich wusste damals schon, dass man erneuerbare Energien braucht, wenn man von Atom- und Kohlestrom aussteigen will. Aber manche Stadträte und unser Bürgermeister brauchen dafür zehn Jahre.

Walter Bald
Feuchtwangen

Waffen niederlegen

Betrifft: „Studenten helfen beim Kampf gegen Corona“ in der FLZ vom 29. Oktober.

Die angehenden Mediziner dürfen jetzt berufliche Erfahrungen beim „Kampf gegen die Corona-Pandemie sammeln“. Na wie schön. Warum glauben noch immer so viele Menschen, dass wir gegen oder für etwas kämpfen müssen? Gegen Corona, Viren, Krankheit, Krebs oder was auch immer... Will uns die Pandemie nicht ganz etwas anderes vermitteln? Vielleicht sollten wir die „Waffen“ niederlegen und uns friedliche Alternativen einfallen lassen. Ich wünsche mir mehr Bewusstsein, dass wir endlich wieder unseren gesunden Menschenverstand einsetzen und hinspüren, was IST.

V18V1 Feuch/Südwestt.

FEUCHTWANGEN (pm/bi) – Dem Projekt Westtangente kann die Stadtratsfraktion „Wir für Feuchtwangen“-Bündnis 90/Die Grünen weiterhin nichts abgewinnen. Anlässlich der vor kurzem im Stadtrat mehrheitlich erfolgten Vergabe des Bauauftrags für den zum Vorhaben gehörenden Bahnübergang (wir berichteten) erneuerte die Gruppe ihre Zweifel am Nutzen der Trasse.

Eine spürbare Entlastung von Dinkelsbühler und Crailsheimer Straße durch die Westtangente sei nach dem von der Stadt beauftragten Verkehrsgutachten nicht zu er-

warten, heißt es in einer Pressemitteilung der Fraktion. So werde in dem Konzept von einem Rückgang um 4450 Fahrzeuge auf der B25-Ortsdurchfahrt ausgegangen, wenn die Tangente da sei, wobei diese Zahl sich auf Prognosen für 2030 mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen als jetzt beziehe. Die Entlastung durch die neue Straße läge dann bei lediglich 20 Prozent,

so die Gruppe. Abgesehen von diesem nur geringen Effekt im Prognosefall könne es aber gar nicht im Interesse der Stadt sein, dass dieser eintrete, denn steigende Verkehrszahlen seien kaum mit den Klimaschutzziele vereinbar. Würden diese ernst genommen, sei die vorhergesagte Zunahme der Fahrzeugbewegungen „nicht zwingend zu erwarten“. Vielmehr sei auf eine deut-

liche Verringerung des Verkehrs zu setzen und die Notwendigkeit der Tangente auch von daher anzuzweifeln, so die Fraktion.

Werde sie hingegen gebaut, blieben Dinkelsbühler und Crailsheimer Straße in jedem Fall Lkw-Transitstrecke, denn eine „Zwangsumleitung des Schwerverkehrs auf die Tangente“ werde nicht möglich sein, heißt es in der Mitteilung wei-

ter. Ebenso unrealistisch sei eine zeitnahe Abstufung der Bundesstraße 25 zur Staatsstraße. Eine Beruhigung der Ortsdurchfahrt, im Wesentlichen reduziert auf Einkaufsverkehr, „ist deshalb nicht machbar“, so die Überzeugung der Gruppe, die deshalb nach wie vor den finanziellen Eigenanteil der Kommune von 3,6 Millionen Euro in keinem vertretbaren Verhältnis zur tatsächlichen Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt sieht.

Zudem durchschneide die Westtangente in Feuchtwangen „ein wertvolles und nicht ersetzbares Naherholungsgebiet“.

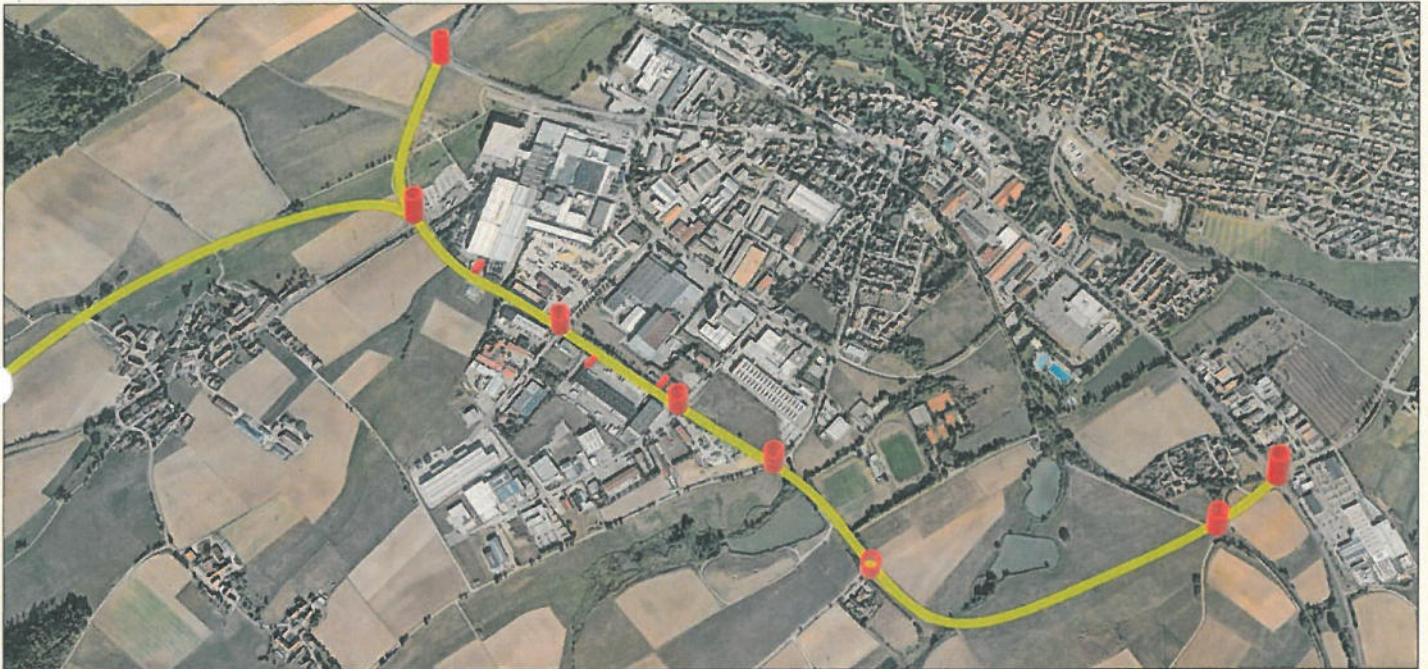
Zweifel am Nutzen

Gruppe „Wir für Feuchtwangen“-Grüne erneuert ablehnende Haltung zur Westtangente

V18/17/2017 Südwest

Nicht mit Umgehung gleichzusetzen

Die Westtangente soll die Feuchtwanger B25-Ortsdurchfahrt primär vom Schwerlastverkehr entlasten



Die Feuchtwanger Westtangente soll künftig vom B25-Kreisverkehr an der Schopflocher Straße (ganz rechts) zum Rehau-Kreisel führen. Von dort aus ginge es zurück zur Bundesstraße (ganz oben) oder in Richtung Crailsheim/Spielbank. Die roten Markierungen stehen jeweils für Kreuzungspunkte beziehungsweise Kreisverkehre. Die links abzweigende Linie deutet den Verlauf der geplanten Umgehung von Sommerau an. Fotomontage: privat

VON JÜRGEN BINDER

FEUCHTWANGEN – Eine Gemeinsamkeit von Dinkelsbühl und Feuchtwangen ist, dass es in beiden Städten seit über einem Jahrzehnt Pläne für eine Straße zur Entlastung der B25-Ortsdurchfahrt gibt, deren Verwirklichung sich kompliziert gestaltet. Im Gegensatz zur Dinkelsbühler Ostumfahrung ist die Feuchtwanger Westtangente aber keine echte Ortsumgehung, sondern ein sehr spezielles Exemplar einer Straße. Entsprechend vielgestaltig wird über das Projekt diskutiert.

Das im Westen Feuchtwangens gelegene Industriegebiet mit mehreren großen Betrieben ist tagtäglich Ziel und Ausgangsort für Hunderte von Sattelzügen und Lastern, die bisher über die B25-Ortsdurchfahrt müssen, weshalb diese vor allem zu Stoßzeiten ziemlich voll ist. Derzeit wird von insgesamt durchschnittlich 12.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag auf der Trasse ausgegangen.

Zumindest den ortsbezogenen Schwerlastverkehr von der B25 herunterzubekommen und zügiger ins Industriegebiet hinein- beziehungsweise aus ihm herauszuführen, war von Anfang an ein Grundanliegen der Westtangente-Planung. Ein

weiteres Ziel ist die bessere Verteilung der Auto-Ströme. Vorrangig soll die Westtangente auch für den Pkw-Durchgangsverkehr interessant sein, während mit Blick auf die vielen Verbrauchermärkte und Geschäfte an der B25-Ortsdurchfahrt Autos mit potenziellen Kunden auch künftig dort erwünscht sind. Eine weiträumige Umfahrung hatte deshalb nie politische Priorität in Feuchtwangen, obwohl es für eine solche Trasse durchaus einen Entwurf gibt, der sogar nach wie vor im Bundesverkehrswegeplan steht, allerdings nur im weiteren Bedarf. Das Konzept für diese echte Westumfahrung sieht eine Trasse vor, die den Kaltenbronner Weihern sehr nahekäme, was im Falle einer ernsthaften Beschäftigung mit den Plänen wohl erheblichen ökologischen Widerstand bedeuten würde.

Während eine solche echte Bundesstraßen-Umgehung Angelegenheit des Bundes und damit auch von diesem zu bezahlen wäre, handelt es sich bei der Westtangente um ein Projekt von lokalem Interesse, das von der Stadt veranlasst wurde und dementsprechend auch von ihr selber finanziert werden muss, allerdings nicht komplett: Weil die Trasse auch für überörtlichen Pkw- und Lkw-Verkehr attraktiv sein dürfte,

wird sie als Kreisstraße gewidmet. Die Stadt bekommt, wie im Artikel unten detailliert aufgeführt, staatliche Fördermittel, muss von den geschätzten Investitionskosten von gut acht Millionen Euro aber knapp 3,6 Millionen Euro selber berappen und trägt zudem die volle Unterhaltslast.

Kritik an hohen Kosten bei geringem Nutzen

Dieser finanzielle Eigenanteil der Kommune erscheint den Kritikern, vor allem der Gruppe „Wir für Feuchtwangen“/Die Grünen, als unangemessen hoch. Der Nutzen des Projekts sei bei der erwarteten Entlastung der B25-Ortsdurchfahrt um lediglich 4450 Fahrzeuge stark anzuzweifeln, so die Grünen, die überdies die Durchschneidung eines wichtigen Naherholungsgebiets monieren. Kritisch gesehen wird das Projekt auch von der Gruppe „Wir wollen Wandel – Stimme für Feuchtwangen“, die es für keine gute Idee hält, jetzt in die Realisierung einzusteigen, obwohl noch eine Klage läuft (siehe Kasten rechts). Auch seien wichtige planerische Probleme, etwa zu einer Querungshilfe bei den Lebenshilfe-Werkstätten oder zum Umgang mit dem Fahrradweg entlang des Bahngleises ungeklärt.

Eine deutliche Mehrheit im Stadt-

rat um die CSU steht aber hinter der Westtangente und hält es für geboten, mit dem Bahnübergang-Bau jetzt in die Umsetzung einzusteigen. Die Westtangente werde zu einer erheblichen Verringerung des Schwerlastverkehrs auf der B25 und einer deutlich besseren Verteilung der übrigen Fahrzeugbewegungen führen. Diese Entlastung verdienten vor allem auch die Anwohner, die darauf seit vielen Jahren hofften, so ein Argument der Befürworter.

Fertigstellungszeitpunkt noch offen

Wann die Westtangente fertig und damit befahrbar sein wird, ist noch unklar. Die Einstiegsmaßnahme Bahnübergang soll laut Bürgermeister Patrick Ruh spätestens im April 2021 abgeschlossen sein. Im nächsten Jahr werde auch mit wichtigen vorbereitenden Maßnahmen weitergemacht. So müsse eine neue Hochdruckgasleitung verlegt werden, bevor die Straße entstehen könne. Das sei aber auf dem Weg. Danach könne die Ausschreibung des nächsten Bauabschnitts erfolgen. Dazu, welche Reihenfolge sinnvoll sei, ob also zuerst der Neubauteil oder der Bestandsausbau komme, werde im Bauausschuss zu gegebener Zeit ein Konzept vorgelegt, erklärte Ruh.

VIGUI Penl Südwest

Chronik eines Straßenprojekts

Die Überlegungen zum Bau der Westtangente setzten Ende der 1990er Jahre unter Bürgermeister Wolf Rüdiger Eckhardt ein. Der erste Bebauungsplan für die zur Entlastung der B25-Ortsdurchfahrt von Schwerlastverkehr gedachten Spange trat 2005 in Kraft. Ein privater Anlieger klagte in der Folge gegen das Konzept und bekam 2007 Recht. Das Gericht teilte die Einschätzung, dass die Tangente nicht als Ortsstraße, sondern mindestens als Kreisstraße qualifiziert werden müsse. Entsprechende Änderungen wurden vorgenommen. 2008 – inzwischen war Patrick Ruh Bürgermeister – trat der entsprechend angepasste zweite Bebauungsplan in Kraft.

Gegen diesen reichte 2009 mit Blick auf die höhengleiche Kreuzung der Straße mit der Schienenstrecke die Netz AG der Deutschen Bahn Klage ein, welche der Verwaltungsgerichtshof München 2011 als unzulässig wertete, und zwar unter Hinweis auf das Ausbleiben entsprechender Einwendungen gegen die Kreuzungslösung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens 2008. Gegen das Kreuzungskonzept hatte 2009 auch der damalige Schienenstreckenbetreiber Bayernbahn Klage eingereicht, die später nach Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit der Stadt zurückgenommen wurde.

Baurecht trotz anhängiger Klage

Im Juli 2019 erging ein positiver Planfeststellungsbeschluss der Regierung in Bezug auf den Bahnübergang, gegen den im August 2019 ein Anlieger – ein anderer als 2005 – klagte, woraufhin das Baurecht ausgesetzt war, bis im Februar 2020 der Antrag der Stadt auf sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses Erfolg hatte. Seither besteht wieder Baurecht.

Mitte August 2020 wurde die Ausführungsplanung für den Bahnübergang fertiggestellt. Im September entschied der Bauausschuss des Stadtrates mehrheitlich, die Bauleistungen für den Bahnübergang als Einstieg in die Realisierung der Westtangente auszuschreiben. Die Vergabe des entsprechenden Auftrages wurde vom Stadtrat am Mittwochabend beschlossen. bi