

Kontroverse Diskussion in Sachen Westtangente

Mehrheit des Bau- und Verkehrsausschusses bringt Ausschreibung der Arbeiten am Bahnübergang in Feuchtwangens Süden auf den Weg

VON PETER ZUMACH

FEUCHTWANGEN – Grünes Licht für die Ausschreibung der Arbeiten am Bahnübergang für Feuchtwangens geplante Westtangente hat die Mehrheit des Bau- und Verkehrsausschusses jetzt gegeben: Nach einer kontrovers geführten Diskussion stimmten nur Joachim Gutekunst und Wolfgang Hauf (beide „Wir für Feuchtwangen“ – Bündnis 90/Die Grünen) sowie Michael Nowakowitsch („Wir wollen Wandel – Stimme für Feuchtwangen“) dagegen.

Wie Bürgermeister Patrick Ruhmonte, besteht am Bahnübergang Baurecht, nachdem die zuständige Regierung von Oberbayern, wie berichtet, den „sofortigen Vollzug“ der Planfeststellung angeordnet hat. Eine noch im Raum stehende Klage basiere auf einer „sehr schwachen Rechtsposition“. Trotz dieses Restrisikos sei die Stadt angesichts eines „immensen öffentlichen Interesses“ nun „auf dem Punkt, wo der Frosch ins Wasser rennt“.

Bei rund 60 Prozent der Lkw, die auf der Bundesstraße 25 unterwegs sind, handle es sich um Ziel- und Quellverkehr zum und vom Industriegebiet. Führen diese Laster später auf der Tangente, die vom Kreisverkehr bei Sommerau über die Daimlerstraße und in deren geplanter Verlängerung bis zum Kreisel im Süden der Stadt verlaufen soll, dann bedeute das für die B25-Anlieger eine „erhebliche Entlastung“.

Die erwarteten Kosten für den künftigen Bahnübergang, der etwa 15 Meter nach Norden zum bestehenden versetzt angelegt werden soll, bezifferte Tiefbauamtsleiter Jörg Körner auf 291 000 Euro. Diese Summe enthalte aber nur die Erdarbeiten, die Beton-Unterlage für einen etwa 60 Meter langen Abschnitt des Gleiskörpers, den Bau von jeweils

fünf Metern Straße und Gehweg auf beiden Seiten der Schiene sowie ein Leerrohr-System für Halbschranken und Signalanlagen, wenn der Schienenverkehr reaktiviert werde.

Die Kritiker des Vorhabens argumentierten vor allem mit den Kosten für den Bau der Westtangente, zu denen die Stadt, wie es hieß, nach aktuellem Stand einen 3,6-Millionen-Euro-Eigenteil beisteuern muss. Joachim Gutekunst sprach sich angesichts „eines der aufwendigsten Projekte im Investitionsplan“ dafür aus, vor einer Entscheidung den Stadtratsbeschluss zu den aufgrund der neuen Haushaltslage nötigen Einsparungen abzuwarten, zumal da „alles auf den Prüfstand kommt“. Die Kosten-Nutzen-Rechnung zeige, dass sich der Aufwand für die Tangente „nicht lohnt“. Michael Nowakowitsch meldete Bedenken wegen der

noch laufenden Klage an: „Ich sehe die Gefahr, dass wir anfangen und dann die Ablehnung kommt.“ Indes meinte Wolfgang Hauf, weil Crailsheimer und Dinkelsbühler Straße auch künftig Bundesstraße blieben, werde sie der Schwerverkehr weiterhin nutzen: „Tangente heißt nicht, dass alle außen herum fahren.“

Hingegen lehnte es Jürgen Ströhlein ab, „zu sagen, wir bauen keine Straße, weil die Gefahr besteht, dass keiner dort fährt“. Er erwarte, dass auch durchreisende Brummi-Lenker die Tangente nehmen, wenn sie dort zügiger durch Feuchtwangen kommen. „Wir haben 21 Jahre ins Land gehen lassen“, rief der Christsoziale in Erinnerung und appellierte, angesichts der täglichen Verkehrsgefährdung, der Staus und des Lärms bei inzwischen 12500 Kraftfahrzeugen pro Tag auf der kaputten B25

„müssen wir jetzt die Möglichkeit nutzen, um eine Entlastung für die Bürger zu bekommen“. Und: „Wir können vieles verschieben, aber nicht die Straße.“

Den Unmut von Grünen-Stadtrat Gutekunst erregte wiederum Georg Sperling, als der Sozialdemokrat die Ablehnung der „notwendigen Straße“ als „totalen Quatsch“ und als „keine gute Politik“ bezeichnete. Das werde deutlich, wenn man mit den „Anrainern“ spreche, „die wollen dass der Lkw-Verkehr rauskommt“. Auch sei nicht auszuschließen, dass die B25 später doch umgewidmet werde, wenn die Tangente gebaut sei.

Derweil sah Werner Hirsch (Unabhängige Bürgerschaft) beim Bau der Westtangente mögliche Synergieeffekte im Fall der Bahnreaktivierung: Gegebenenfalls ließe sich da eine bessere Anbindung schaffen.



Der Bahnübergang im Süden Feuchtwangens: Die geplante Westtangente soll die Gleise etwa 15 Meter nach Norden versetzt – also auf dem Bild im Bereich hinter dem bestehenden Weg – queren. Foto: Peter Zumach

Kosten-Nutzen-Verhältnis für Tangente zweifelhaft

Fraktion „Wir für Feuchtwangen“/Grüne beklagt mangelnde Transparenz

FEUCHTWANGEN (pm/bi) - Die Stadtratsfraktion „Wir für Feuchtwangen“ - Bündnis 90/Die Grünen hat mit Blick auf die Westtangente-Planung in einer Pressemitteilung die Rathauspitze aufgefordert, „belastbare Zahlen“ zu dem Vorhaben auf den Tisch zu legen. Was die Kostenschätzung für das Projekt angehe, könne von Transparenz für die Öffentlichkeit nicht die Rede sein, so die Sprecher der Gruppe.

„Wir stehen kurz vor Baubeginn – und trotzdem fehlt den Bürgern eine seriöse Aufstellung der Projektkosten sowie des daraus resultierenden Eigenanteils für die Stadt“, wird Grünen-Vertreter Joachim Gutekunst in der Pressemitteilung zitiert. Auch seien erhebliche Folgekosten bisher nicht berücksichtigt worden, so etwa jene für die Unterhaltsübernahme des höhengleichen Bahnübergangs. Und um nicht zum wiederholten Male mit ungeplanten Kostensteigerungen konfrontiert zu werden, müssten aktuelle marktbedingte Teuerungseffekte miteinge-

preist werden, so Joachim Gutekunst weiter

Neben der Kostenthematik sei die Sinnhaftigkeit des Projektes generell in Frage zu stellen, heißt es in der Presseerklärung weiter. „Viele Bürger verwechseln die Tangente mit einer Umgehung“, wird „Wir für Feuchtwangen“-Sprecher Dr. Marko Hedler zitiert. Der Verkehr der Bundesstraße könne aber „nicht zwangsumgeleitet werden“. Deshalb liege die prognostizierte Entlastung der bestehenden Dinkelsbühler Straße durch eine zu errichtende Tangente auch nur bei rund 17 Prozent. Gemäß Verkehrsgutachten der Stadt würden auf der Bestandsstraße zukünftig trotz Tangente etwa 12500 Fahrzeuge pro Tag erwartet.

Die „angespannte Haushaltssituation“ der Kommune biete keinen Spielraum für Kostensteigerungen oder nicht berücksichtigte Folgekosten, so Hedler weiter. Bei einem „Projekt ohne signifikanten Nutzen für die Bürger“ sei letztendlich „jeder dafür ausgegebene Euro einer zuviel“.

Amphibienschutzzäune am Bahnübergang errichtet

Feuchtwanger Bauhof realisierte unweit der Ungarndeutschen Siedlung die vorbereitende Maßnahme für den späteren Bau der Westtangente

FEUCHTWANGEN (pm/ps) – Mitarbeiter des kommunalen Bauhofs haben im Bereich des Bahnübergangs nahe der Ungarndeutschen Siedlung Amphibienschutzzäune angebracht: als vorbereitende Maßnahme für den Bau des neuen Übergangs der geplanten Westtangente.

Das Anbringen der Zäune erfolgte laut Bürgermeister Patrick Ruh nach den fachlichen Vorgaben des Artenschutzgutachtens und verhindere ein Einwandern von Zauneidechsen in den betroffenen Kreuzungsbereich Bahnübergang/Westtangente.

Bereits im Vorfeld seien Sträucher und Gräser entlang des Baufeldes bodennah abgemäht worden, um die Flächen nach Anleitung des zuständigen Fachbüros für Eidechsen unaktiv zu machen. So solle ein weichen der Tiere in Areale außerhalb des Baugebietes erreicht werden. Eidechsen, die man dennoch am 220 Meter langen Schutzzaun fröhe, würden von Experten der ökologischen Baubegleitung in nahe gelegene, sichere Ersatzlebensräume fachgerecht umgesiedelt.

Dabei gelte es, die „ökologische Funktionalität der neuen Lebensstätten der Zauneidechsen“ kontinuierlich zu sichern. Deshalb seien laut Gutachten des Fachbüros speziell angelegte Ausgleichshabitats, die als Unterschlupf und Sonnenstätte dienten, für die umgesiedelten Amphibien nötig. Insgesamt sechs solcher Ersatzhabitate aus Steinen, Ästen und Zweigen würden die Bauhofmitarbeiter in den kommenden Wochen in der unmittelbaren Umgebung des Bahnübergangs gestalten. Darüber hinaus sei geplant, eine Info-Tafel mit Hinweisen auf die neuen Lebensstätten der Zauneidechsen entlang des Radweges von der Kernstadt nach Kaltenbronn aufzustellen. Im Bereich des Bahnübergangs Westtangente seien gemäß Artenschutzgutachten keine weiteren vorbereitenden ökologischen Maßnahmen zu treffen. Während der Bauphase würden jedoch einzelne Arbeiten auf bestimmte Zeiten beschränkt, um eine mögliche Gefährdung der Fledermaus- und Brutvogelpopulationen sicher auszuschließen.



Amphibienschutzzäune hat jetzt der kommunale Bauhof am Bahnübergang unweit der Ungarndeutschen Siedlung angebracht. Die Maßnahme wurde im Vorgriff auf den Bau der Westtangente realisiert.
Foto: Stadt Feuchtwangen

Ben. Mit der bereits eingegangenen Bewilligung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns können nach fachgemäßer Umsetzung der vorbereitenden ökologischen Ausgleichsmaßnahmen im nächsten Schritt die Leistungen für den Bau des Bahnübergangs Westtangente ausgeschrieben werden, so der Rathaus-

chef weiter. Die Stadt arbeite hierzu insbesondere mit dem Grundeigentümer, der DB-Netz AG, zusammen. Die Trasse der Westtangente soll, wie berichtet, vom Kreisverkehr Schopflocher Straße/Bundesstraße 25 über die Bahnlinie führen, dann westlich an Feuchtwangen vorbei – in Richtung Heckenweiher verlaufen

und schließlich an die Daimlerstraße anknüpfen. Bezüglich der Lärmbelastung durch den zu erwartenden Verkehr auf der Westtangente seien zum Schutz der nahen Wohnsiedlung am südlichen Stadtrand von Feuchtwangen im Bebauungsplan erweiterungsfähige Lärmschutzwälle vorgesehen.

Klage könnte Bau der Tangente verzögern

Genehmigung des Bahnübergangs ist der „Knackpunkt“

VON PETER ZUMACH

FEUCHTWANGEN - Eine Klage gegen die Genehmigung eines höhengleichen Bahnübergangs der geplanten Westtangente im Süden Feuchtwangens könnte den Bau der Entlastungsstraße verzögern: Laut Bürgermeister Patrick Ruh hat die Rechtsanwältin eines Grundeigentümers diese Klage eingereicht. Eine Begründung stehe aber noch aus.

Die Klage richte sich gegen den Freistaat Bayern – konkret gegen die Regierung von Oberbayern. Als zuständige Behörde hatte diese im Rahmen der Planfeststellung grünes Licht für den Bau des Bahnübergangs gegeben (die FLZ berichtete).

„Rechtsposition äußerst schwach“

Nach seiner Auffassung sei die Rechtsposition des Klägers aber „äußerst schwach“, meinte Ruh, der gelernter Jurist ist, gestern. Denn: Um vor Gericht erfolgreich zu sein, müsse der in Nürnberg wohnende Eigentümer eines Grundstücks in der Nähe des Bahnübergangs detailliert begründen, warum er durch den beabsichtigten Ausbau in seinen Rechten eingeschränkt würde.

Er selbst, so der Rathauschef, bereite jetzt einen Antrag an die Regierung von Oberbayern vor, damit diese die „sofortige Vollziehbarkeit“ des Planfeststellungsbeschlusses anordnet. Und sollte die Regierung seinem Antrag folgen, „dann ist die aufschiebende Wirkung der Klage weg“. In diesem Fall könnten die Stadt Feuchtwangen und der Landkreis Ansbach als alleinige Baulastträger die Arbeiten für die Straße auf den Weg bringen. Ein mögliches Gerichtsverfahren würde dann parallel dazu laufen.

Absprache mit weiteren Kritikern?

Außer der Klage des Grundeigentümers lägen keine weiteren Klagen gegen die Planfeststellung vor, sagte Ruh. Allerdings sei davon auszugehen, dass sich andere, „ortsansässige Kritiker“ des Bauvorhabens mit dem Nürnberger abgesprochen hätten. Schließlich lebe der weiter entfernt von der Kreuzgangstadt und wäre deshalb möglichen Vorwürfen von Befürwortern der Westtangente weniger ausgesetzt.

Der Bahnübergang sei der einzige noch verbleibende „Knackpunkt“ für den Bau der Entlastungsstraße: Gerade es hier bei der Genehmigung um



Hier quert die projektierte Trasse der Westtangente die Schiene: Nachdem die Planfeststellung für einen höhengleichen Bahnübergang genehmigt worden ist, berichtete Feuchtwangens Bürgermeister Patrick Ruh gestern von einer Klage gegen diese Entscheidung. Foto: Peter Zumach

ein trapezförmiges Areal von rund 100 Quadratmetern, so sei der für die Westtangente erforderliche Grund-erwerb komplett abgeschlossen. „Alle benötigten Flächen sind Eigentum der Stadt Feuchtwangen.“

Wie berichtet, zweigt die für die Westtangente projektierte Trasse am Daimlerstraße, an der laut Bürger-

meister Ruh einige „Veränderungen“ notwendig sind, bis zum Kreisverkehr im Süden der Stadt von der Bundesstraße 25 ab. Von dort verläuft sie über die Bahngleise, am Winterhalter Weiher vorbei und dann zwischen Heckenweiher und TuS-Sportgelände hindurch zum Industriegebiet. Hier führt sie auf der Daimlerstraße, an der laut Bürger-

Die Feuchtwanger Westtangente

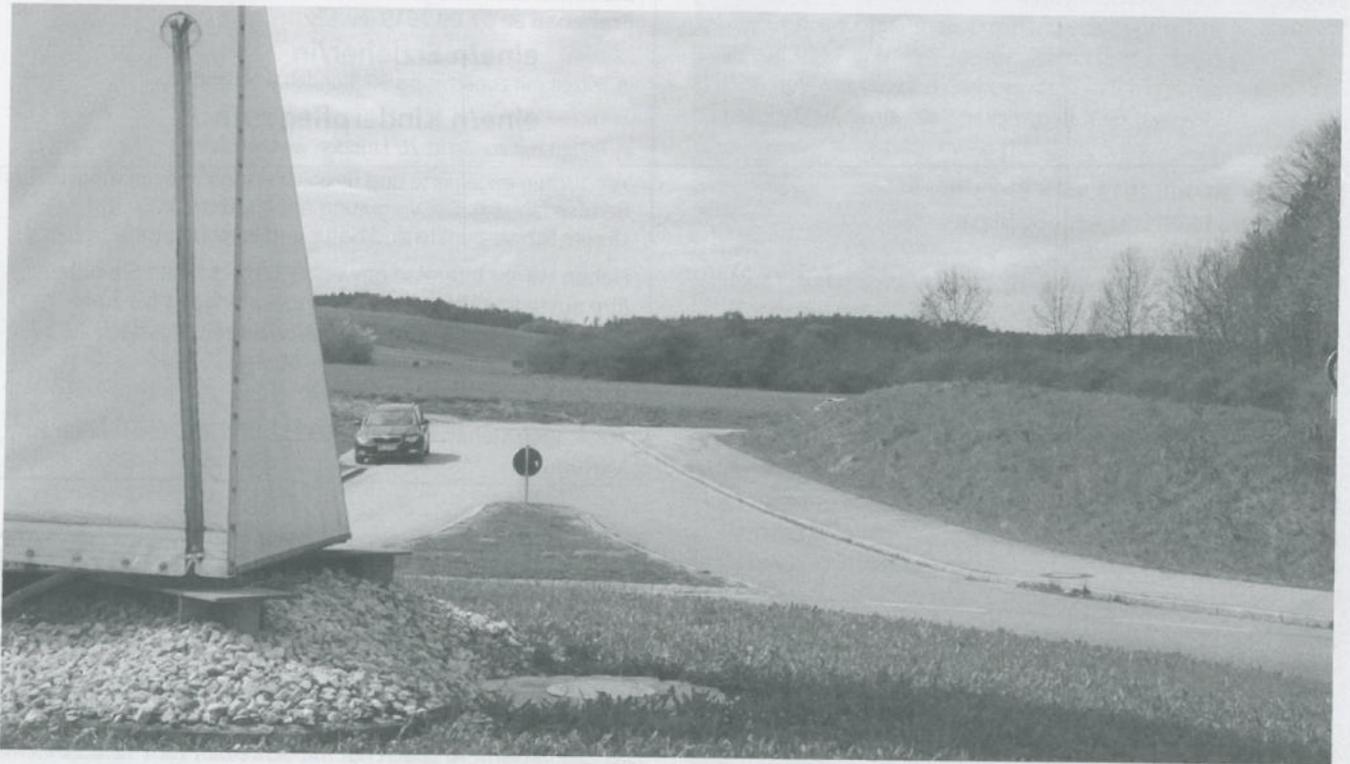
Sachstand und Historie

Da im Rathaus – besonders von Neubürgerinnen und Neubürgern – immer wieder Anfragen zur Feuchtwanger Westtangente, deren geplantem Verlauf und Entwicklung eintreffen, werden hier die wichtigsten Punkte und Meilensteine der Westtangente öffentlich dargestellt.

Die geplante Trasse soll an den Kreisverkehr nahe der OMV-Tankstelle am Ortseingang von Dinkelsbühl kommend anbinden. Die Umgehungsstraße soll dabei westlich von Feuchtwangen verlaufen, am Heckenweiher vorbeiführen und an die Daimlerstraße anknüpfen.

2005 Der 1. Bebauungsplan tritt in Kraft und wird vor Gericht von einem privaten Straßenanlieger beklagt.

- 2007 Das Gericht entscheidet gegen den Bebauungsplan. Änderungen werden vorgenommen.
- 2008 Der 2. Bebauungsplan tritt in Kraft.
- 2009 Die Deutsche Bahn AG klagt gegen den 2. Bebauungsplan. Die Bayernbahn klagt gegen den Bahnübergang.
- 2011 Die Deutsche Bahn AG nimmt ihre Klage zurück.
- 2016 Die Bayernbahn nimmt ihre Klage zurück.
- 2017 Die Bayernbahn plant den Bahnübergang.
- 2018 Die Bayernbahn beantragt die Genehmigung des Bahnüberganges.



Bau der Westtangente kann beginnen

FEUCHTWANGEN - Die Regierung von Oberbayern hat nach Abschluss ihres Planfeststellungsverfahrens die Errichtung eines höhen- gleichen Bahnübergangs westlich von Feuchtwangen genehmigt, wie Bürgermeister Patrick Ruh gestern mitteilte. Nach knapp 15-jährigen juristischen Auseinandersetzungen könne nun der Bau der Feuchtwan- ger Westtangente starten.

VIGV/Feu - Südwest
 2019/PM
 2019/OG Feu

„Naturschädigend und nicht zielführend“

Bund Naturschutz kritisiert den geplanten Bau der Feuchtwanger Westtangente

FEUCHTWANGEN (pm/ps) – Die geplante Westtangente sei „naturschädigend und nicht zielführend“. Dies hat Helmut Altreuther, Geschäftsführer der Kreisgruppe Ansbach im Bund Naturschutz (BN), in einer Pressemitteilung betont.

Damit widerspreche man Feuchtwangers Bürgermeister Patrick Ruh, dass der Bau der Südwesttangente die Lebensqualität verbessere und zu einer Verkehrsentlastung führe. Das Gegenteil wäre der Fall, ergänzt der BN-Ortsvorsitzende Gerhard Stümpfig: „Die Straße zerstört und kostet viel, bringt aber nicht die erhoffte Verkehrsentlastung für die Stadt.“

Bei dem von der Umgehung betroffenen Bereich handle es sich um ökologisch hochwertige Flächen und Biotop – beispielsweise Heckenweihen mit angrenzenden Feuchtwiesen und Bachläufen. Deshalb werde dieses Naherholungsgebiet von sehr vielen Feuchtwangern tagtäglich genutzt. Durch den Bau der Westtangente, so Altreuther, würde dieser Bereich unwiederbringlich zerstört.

Die Lebensräume bedeutender Amphibienpopulationen am Hecken- und Lohweiher würden „durchschnitten“. Die Folge wäre eine Entwertung des Lebensraums für viele Vogel- und Insektenarten im Trassenumfeld.

Im Zuge des Ausbaus würden zudem weitere große Flächen versiegelt. Hauptverlierer wären laut BN-Mitglied Andrea Schramm neben der Tierwelt die vielen Spaziergänger und Radler. Den Bürgern bliebe im Wesentlichen ein durchschnittlicher, verlärmter Bereich, der nicht mehr zum Erholen einlade. Durch die Trasse werde ein funktionierendes Naherholungsgebiet schlussendlich aufgegeben.

Diesem gravierenden Verlust stehe „eine leider nur bescheidene verkehrliche Entlastung“ gegenüber, verwies Wolfgang Hauf für den BN auf frühere Prognosen. Diese beziffern die Entlastung der B25 auf lediglich rund 17 Prozent. Die Wohnbereiche westlich der B25 würden außerdem zusätzlichem Verkehrslärm von Südwesten ausgesetzt. Der Durchgangs-Fernverkehr könne

mangels Rechtsgrundlage nicht auf die Umfahrung gezwungen werden. Die B 25 werde nicht verlegt, sie führe weiterhin entlang der Dinkelsbühler Straße. Vor allem nachts würden sich für die lärmgeplagten Anwohner dort und in der Crailsheimer Straße deshalb nicht die erhofften Entlastungen einstellen.

Eine einfache Lösung für das Problem gebe es nicht, ist Gerhard Stümpfig überzeugt. Der Schwerverkehr müsste als Einstieg in eine Mobilitätswende endlich von der Straße auf die Schiene verlagert werden, dafür kämpfe der BN. Der drohende Klimakollaps zwingt ohnehin zum radikalen Umdenken in der Verkehrspolitik. Güter gehörten auf die Bahn. Die Feuchtwanger Stadtspitze könnte dies bei den Parteikollegen in München und Berlin einfordern und in diesem Zusammenhang die Reaktivierung der Bahnlinie Dombühl-Nördlingen endlich konstruktiv begleiten. Überfällig sei hingegen die Erfüllung des Wunsches vieler Feuchtwanger nach einem fußgänger- und fahrradfreundlichen Umbau der Dinkelsbühler Straße (B25).

Innenstadt vom überörtlichen Verkehr entlasten

Westtangente hat laut Ruh für Kommune wichtige Bedeutung – Lärmschutzwall zur Siedlung hin geplant – „Keine nennenswert erhöhten Emissionen zu erwarten“



Die Westtangente soll vom Kreisell am südlichen Feuchtwanger Stadtrand (oben) in möglichst gerader Linie über die Bahnlinie führen. Der bestehende Fuß- und Radweg muss laut Rathaus vorläufig nicht weichen. Foto: Werner Trippmann

FEUCHTWANGEN (ps/pm) – Ein großes Projekt steht für Feuchtwangen mit der Realisierung der Westtangente an. Die Trasse soll vom Kreisverkehr Schopflocher Straße/Bundesstraße 25 am südlichen Stadtrand über die Bahnlinie führen, dann – westlich an Feuchtwangen vorbei – in Richtung Heckenweiher verlaufen und schließlich an die Daimlerstraße anknüpfen.

Wie berichtet, hat die dafür zuständige Regierung von Oberbayern nach Abschluss ihres Planfeststellungsverfahrens den Bau eines höhengleichen Bahnübergangs westlich der Kreuzungsgangstadt genehmigt und damit laut Bürgermeister Patrick Ruh den Weg für den Bau der Westtangente frei gemacht. Nach intensiver Prüfung erachte die Regierung die Westtangente – inklusive des höhengleichen Bahnübergangs – aus Gründen des Allgemeinwohls als „notwendige und sinnvolle Maßnahme“, bei der die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens überwiegen. Laut Planfeststellungsbeschluss solle die Ortsumgehung den geräumigen, überörtlichen Verkehr „so weit wie möglich aus der Innenstadt heraushalten“. Insbesondere die B23, die das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, sei nach Einschätzung der Regierung sowohl durch den Durchgangsverkehr als auch durch das Eigenverkehrsauflkommen der Stadt stark belastet.

Um die Innenstadt zu entlasten und so zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität beizutragen, solle mit der Westtangente ein Teil des Durchgangsverkehrs auf einen leistungsfähigen innerörtlichen Entlastungsweg gelenkt werden. Im

Vorfeld der Planfeststellung hätten mehrere Anwohner aus der Umgebung des Bahnübergangs und der Ortsumgehung Zweifel zu den Maßnahmen geäußert. So sei unter anderem eine erhebliche Lärm- und Emissionsbelastung durch wiederholtes Abbremsen und Anfahren am Bahnübergang sowie eine erhöhte Unfallgefahr infolge von Staus nahe des Kreisverkehrs befürchtet worden. Auch der Eingriff in die Natur und eine mögliche Beeinträchtigung von Wanderern, Radlern und anderen Sportlern sowie Erholungsmaßnahmen seien zu erwarten. Neben und Rücktausch zu erwarten. Laut Regierung von Oberbayern seien nach umfangreicher Prüfung keinerlei nennenswert erhöhte Emissionen und Rücktausch zu erwarten. Zudem der Lärmbelastung seien zum Schutz der nahen Wohnsiedlungen im Bebauungsplan erweiterungsfähige Lärmschutzwälle vorgeschrieben. Auch würden Ausgleichsmaßnahmen getroffen, so dass letztendlich keine unzumutbaren Einschränkungen für Erholungs-suchende in der freien Natur“ bestünden. Allerdings bestehe noch die Möglichkeit, gegen die Entscheidung Klage zu erheben.

Vl Vtd / Fern - Südwest

VIGV/Feuchtwanger
Südwest

„Planung jetzt einfacher“

Ruh äußerte sich zum Thema Westtangente/Bahnübergang

FEUCHTWANGEN (bi) - Im Genehmigungsverfahren für die Feuchtwanger Westtangente hatte bisher auch die Kreuzung der geplanten Straßentrasse mit der Bahnstrecke für Komplikationen gesorgt. Das sei nun einfacher, weil das weitere Vorgehen nicht mehr von der Bayern-Bahn-Betriebsgesellschaft abhängt, erklärte gestern Rathauschef Patrick Ruh.

Als langjährige Pächterin der Schienenstrecke sei die Bayern-Bahn für die Planung des Bahnübergangs der Westtangente zuständig gewesen. Seit Ende 2018 sei die Bayern-Bahn aber nicht mehr Streckenpächterin. Die Planungszuständigkeit für den Bahnübergang liege nun

bei der Stadt Feuchtwangen, die die Sache somit in eigenen Händen habe. Aktuell müsse noch die Prüfung von Einwendungen abgewartet werden, bevor eine Entscheidung über den Planfeststellungsantrag für den Bahnübergang falle, so Ruh. Auch deshalb sei es schwierig, eine Prognose über einen Start der Bauarbeiten an der Westtangente zu treffen.

Die Kreuzung mit der geplanten Feuchtwanger Westtangente ist auch ein wichtiges Detail der Reaktivierungsbemühungen für den Schienenlinienverkehr. Hier erneuerte Ruh seinen Hinweis, dass er nicht generell gegen die Bahnreaktivierung sei, solange diese sich nicht negativ auswirke auf die Realisierbarkeit der Westtangente.