

Wer die die Veranstaltung angesehen hat, hat sicher schnell gemerkt, dass diese nur dazu gedient hatte, einseitig die Vorzüge der Nord-Süd-Trasse zu präsentieren und deren Nachteile zu verschweigen bzw. kleinzureden. Entgegen den realen Bedingungen wurden die Nachteile einer Ostumfahrung deutlich hervorgehoben.

Beispiele:

Eine angeblich nicht akzeptable Ostumfahrung mit einer Steigung 6,5%: Wie auch mehrfach vom Publikum erwähnt, kann durch ingenieurtechnische Maßnahmen (Taleinschnitte/Aufschüttungen/Trassendeckelung) eine um mehr als 3% geringere Steigung erreicht werden. Durch eine Deckelung der Trasse würden der Wohnwert der benachbarten Siedlung und der damit verbundene Zugang zur Natur erhalten bleiben. Bauwerke dieser Art sind an sehr vielen Strecken zu finden und sollten dem staatlichen Bauamt bekannt sein.

Obwohl die Ostumfahrung eine Anbindung von Soden und Leidersbach beinhaltet (Täglich bis zu 7000 Fahrzeuge), weist sie angeblich die geringere Entlastungswirkung auf.

Begründet wird diese wirklich sehr große Spanne mit der einer möglichen mangelnden Akzeptanz der Autofahrer („langsam fahrende LKW“)

Würde man im Falle einer Realisierung der Ostumfahrung die alte Ortsdurchfahrt an einer Stelle "dichtmachen" bzw. künstlich verengen - so wie es auch in vielen anderen Orten durchgeführt worden ist - so ist der Verkehr gezwungen die einzig mögliche Route zu wählen.

Auch hier bewahrheitet sich das Sprichwort "Traue keiner Statistik, die du nicht selbst manipuliert hast". Man kann daher auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung schon sehr gespannt sein.

Zubringer Aschaffenburg:

Schon auf der vorhergehenden Veranstaltung des staatlichen Bauamtes in Niedernberg konnte man beim genauen Betrachten der Vortragsfolien erkennen, dass an den beiden Zubringern nach Aschaffenburg (B26 und OD Nilkheim) keine bzw. nur punktuelle Verbesserungen (Stichwort "Hafenzufahrt") für den Verkehrsfluss geplant sind.

Aschaffenburg behält seine Pappeln und die alte Eisenbahnbrücke in Nilkheim - der Zubringerverkehr in die Stadt soll, wenn es nach dem Willen des staatlichen Bauamtes geht, künftig durch die Mainauen von Sulzbach laufen.

Offen zugeben möchte man diese Zielsetzung nicht, denn das hätte andere, vorgeschriebene umfassendere und weitreichendere Planungen (Raumordnungsverfahren) zur Folge.

Bewusst ging Herr Biller auch dieses Mal einer Diskussion in Bezug auf die Hochwasserthematik aus dem Weg? Warum fürchtet er diese Auseinandersetzung?

Konsenstrasse ist ein Schlagwort, welches man auch Planungen von Verkehrsprojekten andernorts oft hört - hier ist es bisher noch nicht gefallen.

Haben Herr Biller und sein Amt aus Stuttgart21 nicht gelernt?

*Barbara Müller, Niedernberg*