

Die Grünen im Marktgemeinderat Zellingen im Spiegel der Presse Regionale Projekte der Kommunalpolitik

Main-Post, 28.1.2008

DUTTENBRUNN

Staub und Lärm gefährden Kinder

Veranstaltung der „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung/B 26 n“

(agä) Zu einer Informationsveranstaltung zur B 26 n/ Westumgehung lud die Ortsgruppe Duttenbrunn im Verein „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung“. Die Moderation hatten Vereinsbeirat Günther Krönert und Ortsgruppensprecher Norbert Gehrig.

Über 150 Besucher aus Zellingen, Retzbach, Himmelstadt, Laudenschlag, Steinfeld, Lohr, Halsheim, Müdesheim, Billingshausen, Stadelhofen und Himmelstadt verfolgten die Vorträge von **Wolfgang Rupp**, Sprecher der Bürgerinitiative Retzbach, von Dr. Karl-Werner Weigel aus Karlstadt, und dem Biologen **Dr. Wieland Gsell**, heißt es in einer Pressemitteilung.

Nach **Wolfgang Rupp**s Darstellung ist die Weiterverfolgung der Planung zur B 26 n heute bereits überholt und völlig überflüssig. Als Beleg zitierte er aus dem Verkehrsgutachten des Staatlichen Bauamtes Würzburg über zurückgehenden Autoverkehr.

Dr. Karl-Werner Weigel, Kinderarzt aus Karlstadt, der mit zwei weiteren Kollegen die Initiative „Kinder gegen die Autobahn“ gegründet hat, wies eindringlich auf die Belastungen hin, die von der autobahnähnlich ausgebauten B 26 n besonders für Kinder ausgehen würden: Stickoxide, Feinstaub und vor allem der Lärm. Er nannte einige Krankheitsbilder die durch überhöhte Lärmbelastung vor allem bei Kleinkindern auftreten würden: zum Beispiel die Aufmerksamkeitsdefizitstörung (ADS).

Die Arbeitslosenquote von 2,6 Prozent im Landkreis Main-Spessart (Platz 8 aller deutschen Landkreise) sieht Weigel als Indiz dafür, dass es im Landkreis sehr wohl ohne B 26 n gehe. Das arbeitsplatzschaffende Argument der Befürworter sei somit widerlegt.

Das Thema „CO₂ – Risiken und Chancen für Duttenbrunn“ stellte **Dr. Wieland Gsell** in den Mittelpunkt seines Referates. Er zeigte die heutige und mit B 26 n künftige Belastung der Region um Duttenbrunn mit klimaschädlichem Kohlendioxid auf. Chancen sieht er auch ohne neue Verkehrsachse im Hinblick auf dezentrale Energiegewinnung aus Biomasse. Er nannte eine neue Art der Energieerzeugung, die zurzeit am Max-Planck-Institut in Potsdam erprobt wird.

Die hydrothermale Karbonisierung verwandelt Biomasse (Stroh, Holz, feuchte Blätter und andere) mit einem „Schnellkochtopf“ in wertvolle Rohstoffe. Ackerland könne eine enorme Wertschöpfung erreichen und dürfe nicht dem Straßenbau geopfert werden, so das Resümee von **Gsell**.

Zur Info-Veranstaltung zeigten Wolfgang Krönert und Roland Kraus in einer Ausstellung die prognostizierten Verkehrszahlen in verschiedenen Planphasen sowie die Auswirkungen auf Natur und Landschaft beim Bau der A 71. Krönert zeigte in Kurzvorträgen auf, wie in anderen europäischen Ländern Autobahnneubauten teilweise gestoppt (Frankreich) oder Transportwege erstellt werden (Gotthard-Basistunnel Schweiz).

Main-Post, 23.1.2008

MAIN-SPESSART

Gsell: Entschiedener Widerstand gegen B 26 n. Grünen-Stellungnahme zu Ödp-Aktion

Zum Artikel „Ödp trug den Landkreis mit Trauerzug symbolisch zu Grabe“ vom 22. Januar hat sich **Dr. Wieland Gsell**, Bürgermeisterkandidat von Bündnis 90/Die Grünen in Zellingen und Kandidat für den Kreistag Main-Spessart, in einer Stellungnahme zu Wort. Ödp-Mann Stefan Schöpf traf in dem Artikel folgende Aussage: „Während Grünen-Landratskandidat Gerhard Kraft sich gegen die B 26 n ausspricht, habe die Bundestagsfraktion in Berlin für ihre Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gestimmt.“ Diese Aussage der Ödp werde laut **Gsell** auch durch ständige Wiederholung nicht richtiger.

Gsell schreibt: „Tatsache ist, dass der Bundesverkehrswegeplan nur als Gesamtpaket zur Abstimmung stand, über Einzelprojekte war keine Abstimmung möglich. Da erstmals u.a. naturschutzfachliche Belange beim Verkehrswegebau Berücksichtigung fanden, stimmte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen zu.“ Wie dem Bundestagsprotokoll jedoch zu entnehmen

sei, habe es seitens der Bundestagsfraktion „entschiedenen Widerstand“ gegen die Aufnahme der B 26 n in den Bundesverkehrswegeplan gegeben. **Gsell** zitiert aus dem Protokoll die Erklärung der Grünen-Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Hans-Josef Fell und Christine Scheel zur Abstimmung über den Entwurf zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (Tagesordnungspunkt 12 c): „Wir stimmen dem Gesamtpaket Bundesverkehrswegeplan zu, da es gegenüber dem alten Bundesverkehrswegeplan eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen enthält . . . Gleichwohl gibt es eine Reihe von Straßenbauvorhaben, die im neuen Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft sind, die wir auch weiterhin sehr kritisch sehen. Dazu gehört insbesondere die B 26 n – Westumgehung Würzburg – in Unterfranken.“

Main-Post, 22.1.2008

STEINFELD

Sind B26 n-Gegner „unseriös“?

Bauamtschef Weywadel äußert schriftlich Kritik an Rupp und seinen Mitstreitern

(wde) Die B26 n schlägt in Steinfeld weiterhin hohe Wellen. Nachdem Bürgermeister Matthias Loschert (CSU) in der Gemeinderatssitzung am Montag eine Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Würzburg verlesen hatte, bezeichnete Wilhelm Seubert (FW) die geplante autobahnähnliche Schnellstraße als „Holzweg“ (siehe weiteren Bericht).

In dem Schreiben des Staatlichen Bauamts, das von dessen Chef Peter Weywadel unterzeichnet ist, heißt es unter anderem, dass in Sachen B26 n aktuell die Raumanalyse durchgeführt werde, die im Herbst abgeschlossen werden solle. Anschließend werden nach Weywadels Angaben „optimierte Linien“ entwickelt. Mitte 2009 sei ein „erster Entwurf“ der Studie zu erwarten. Derzeit liege die Linienführung noch nicht fest.

Weywadel widerspricht in seinem Schreiben der Behauptung der in einem Verein organisierten B26 n-Gegner, die Schnellstraße sei bei einem Ausbau der A3 und der A7 unnötig. Es sei zwar richtig, dass eine ausgebaute A3 und eine ausgebaute A7 im Jahr 2020 nicht überlastet wären. Allerdings verbessere der Ausbau der beiden Autobahnen nicht die Erschließung des Landkreises Main-Spessart, bündele nicht den „diffus im bestehenden Netz verlaufenden Fernverkehr“ und entlaste nicht das Würzburger Stadtgebiet von Schleichverkehr.

Richtig ist laut Weywadel die Aussage der Gegner, dass Steinfeld derzeit mit 1000 Fahrzeugen belastet sei und nach dem Bau der B26 n mit rund 12 000. Allerdings würden diese Fahrzeuge dann nicht mehr durch den Ort fahren. Als „unseriös“ bezeichnete Weywadel „eine öffentliche Spekulation über den Trassenverlauf“.

Laut Weywadel sind in den Karten der Verkehrsuntersuchung die beiden grundsätzlich möglichen Lösungen (Mittelkorridor mit Anbindung Lohr und Kombinationskorridor Nord und Süd) eingezeichnet. Allerdings werde nur eine der beiden Möglichkeiten verwirklicht. Dies wüssten auch die organisierten Gegner der B26 n. Dennoch machten sie mit beiden Korridoren „in der Öffentlichkeit Stimmung“.

Weywadel: „Falsche Tatsachen“

Die Aussagen von Wolfgang **Rupp** (Sprecher des Vereins gegen die B26 n) bezüglich eines Abkürzungsverkehrs Richtung Westen bezeichnete Weywadel als eine „ungeheuerliche Darstellung falscher Tatsachen in der Öffentlichkeit“.

Laut Weywadel ist „eine Aufnahme der B26 n auf der gesamten Linie in den vordringlichen Bedarf möglich“ (bisher gilt das nur für den ersten Bauabschnitt, der bei Karlstadt endet, d. Red.). Die derzeitige „Zweiteilung der Dringlichkeit“ hänge damit zusammen, dass große Straßenprojekte, die in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, im Bedarfsplan auf lange Dauer Finanzmittel binden würden, Mittel die während der Geltungsdauer des Plans nicht gebraucht würden. Deshalb sei es „Praxis, dass solche Maßnahmen in ihrer Dringlichkeit geteilt werden“.

Laut Bürgermeister Loschert gab es mittlerweile auch ein Gespräch im Staatlichen Bauamt. Dort habe es geheißt, dass derzeit noch niemand sagen könne, ob der Zubringer nach Lohr nördlich oder südlich von Steinfeld verlaufen solle. Dass auf der Straße von Karlstadt über Wiesenfeld nach Lohr künftig aufgrund der B26 n mehr Autos führen, sei laut Weywadel nicht zu erwarten. Zwar sei diese Strecke kürzer, als über den geplanten Zubringer, doch werde man auf diesem schneller vorankommen.

Mit Auflagen sei es auch möglich, den Zubringer durch Zone 2 des Steinfelder Wasserschutzgebiets zu legen, hatte der Bürgermeister in Würzburg erfahren. Allerdings könne sich Weywadel nicht vorstellen, dass das Wasserschutzgebiet angetastet wird.

Bau in zwei Abschnitten Unsinn

Ein Bau der B26 n in zwei Abschnitten ergebe für Weywadel keinen Sinn, berichtete der Bürgermeister. Auch Weywadel sehe durch die Straße eine zusätzliche Belastung auf Steinfeld zukommen. Allerdings habe der Bauamtschef zu bedenken gegeben, dass auch Steinfelder mit ihren Autos durch andere Orte führen.

Main-Post, 22.1.2008

STEINBACH

B 26 n „eine politische Fehlentscheidung“

Wolfgang Rupp forderte statt Westumgehung den Ausbau bestehender Straßen

Was bringt die B26 n für Lohr? Nichts Gutes, sondern lediglich mehr Verkehr. Diese Meinung vertritt zumindest Wolfgang **Rupp**, Sprecher des Vereins „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung (B 26 n)“ und Kreisrat der Grünen.

Die für rund 380 Millionen Euro geplante autobahnähnliche Schnellstraße B 26 n sei eine „politische Fehlentscheidung“, die rückgängig gemacht werden müsse, forderte **Rupp** n einer Infoveranstaltung der Lohrer Grünen im Gasthaus Adler in Steinbach vor gut 30 Zuhörern. Stattdessen müsse das bestehende Straßennetz sowie der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden.

Seiner Meinung nach werden im Landkreis Main-Spessart keine anderen Straßen gebraucht, „als die, die bestehen und die gerade gebaut werden“. Für den Fernverkehr schaffe der derzeitige Ausbau von A3 und A7 genügend Kapazitäten und zur Erschließung des Landkreises sei die B 26 n sowieso untauglich. Die Wirtschaft habe die B 26 n auch in schwierigen Zeiten nicht wirklich vermisst, sagte **Rupp**, der sich seit vielen Jahren intensiv mit diesem Straßenbauprojekt auseinandersetzt.

Denn die B 26 n sei „nicht die Entwicklungsachse Main-Spessarts. Dies sei immer noch die B26. „Man greift einfach zu hoch und will etwas, das nicht hierher passt“, so **Rupp**. Er begrüße, dass sich der Bauernverband eindeutig gegen das Projekt ausgesprochen habe.

Die amtliche Prognose für das Jahr 2020 geht laut **Rupp** davon aus, dass täglich 41 300 Fahrzeuge die B 26 n passieren. Die Schnellstraße mit ihren Anbindungen an das bestehende Straßennetz werde gravierende Auswirkungen unter anderem für den Bereich Karlstadt haben. Dort werde „eine ganze Menge Verkehr abfließen, der vorher in dieser Weise nicht da war“, so **Rupps** Einschätzung. Wobei es sich größtenteils um Durchgangsverkehr handeln werde.

Mit einer B 26 n werde Verkehr in den Landkreis Main-Spessart „reingelotst“, der auch den Raum Lohr erfassen werde, prophezeite **Rupp**. Seiner Ansicht nach wird es nämlich nicht gelingen, den überregionalen aus Schweinfurt kommenden Verkehr über die B 26 n nach Frankfurt zu bringen.

Autofahrer suchen kurze Wege

Dies hänge damit zusammen, weil sich die meisten Autofahrer den kürzesten Weg suchten. Wer von Lohr nach Karlstadt wolle, nannte **Rupp** als Beispiel, der fahre ja auch nicht auf der Bundesstraße 26 über Gemünden, sondern nehme die kürzere Strecke über den Wiesenfelder Berg, auch wenn dies eine untergeordnete Staatsstraße sei. Auch künftig würden die Autofahrer, die von Karlstadt nach Lohr wollten, über Wiesenfeld und Steinbach fahren und nicht den längeren Weg über den Zubringer über Steinfeld nehmen.

Aus **Rupps** Sicht macht die Stadt Lohr einen Fehler, wenn sie die B 26 n und die Anbindung über Steinfeld befürwortet. Denn dieser Zubringer, der durch ein „sensibles Gebiet“ führe, werde 2020 laut amtlicher Prognose täglich von 12 300 Fahrzeugen befahren. Der Großteil davon rolle an Sendelbach vorbei auf Lohr zu und müsse sich dort verteilen.

Als „GAU“ (Größter anzunehmender Unfall) bezeichnete es **Rupp**, wenn die B 26 n, wie derzeit geplant, in zwei Bauabschnitten realisiert würde, wobei Bauabschnitt 1 bei Karlstadt ende (siehe Grafik). Dann nämlich würde sich der Verkehr in Karlstadt verteilen und enormen Verkehr auf die bestehenden Straßen bringen, was speziell auch für Steinbach schlimme Folgen hätte.

Problem des Raums Lohr

Nach Ansicht von **Rupp** ist die geplante B 26 n jedoch kein Problem von Steinbach, Sendelbach oder Steinfeld. „Es ist das Problem des Lohrer Raums“, warb er für ein Denken, das über eine Kirchturmpolitik hinausgeht.

Würde die B 26 n gebaut werden, wäre dies seiner Meinung nach „ein Vergehen an der Schöpfung“. Denn durch diesen Straßenbau würde enorm viel Landschaft und zudem Lebensraum europaweit bedrohter Arten zerstört. „Das darf nicht sein.“

Main-Post, 22.1.2008

STEINBACH

Rupp: Viele Firmen ohne Interesse an B26n

Sprecher von Initiative gegen Westumgehung wirft Brigitte Riedmann „übles Spiel“ vor (wde) Bärbel Imhof, die Bürgermeisterkandidatin der Lohrer Grünen, bezeichnete den Vortrag von Wolfgang **Rupp** zur geplanten B 26 n als „sehr beeindruckend, um nicht zu sagen – bedrückend“. Mit diesen Worten eröffnete sie die Diskussion mit den rund 30 Zuhörern.

Nach Ansicht von Peter Helfrich, dem Vorsitzenden der Gebietsverkehrswacht Lohr, wissen viele Lohrer gar nicht, was der Bau der geplanten B 26 n für sie bedeute. Erst nachdem das Straßenprojekt kürzlich in Steinfeld thematisiert und in der Presse darüber berichtet worden sei, seien die Bürger darauf aufmerksam geworden. (Am 11. Januar informierte **Rupp** in Steinfeld über die B 26 n; bei den meisten der 400 Anwesenden stieß er auf Zustimmung, d. Red.)

Weil es immer heiße auch „auf Wunsch der Stadt Lohr“ solle die B 26 n gebaut werden, wollte Helfrich wissen, wie die politischen Vertreter über das Projekt informiert seien. Die Forderung nach der B 26 n sei aus der Region gekommen, sagte **Rupp**. Sowohl der Landkreis Main-Spessart als auch die Stadt Lohr hätten diesen Straßenbau befürwortet.

Stadt-, Kreis- und Bezirksrätin Imhof sagte, eine solch ausführliche Darstellung habe es bisher nicht gegeben. Es habe immer geheißen: „Die Wirtschaft will und braucht das.“ Lediglich die Grünen hätten sich bisher gegen das Projekt ausgesprochen. Lange Zeit habe auch Landrat Armin Grein (FW) das Projekt abgelehnt, ergänzte **Rupp**. Doch dann sei von den Städten Druck gekommen.

Laut **Rupp** entspricht es nicht der Wahrheit, dass „die Wirtschaft“ die B 26 n fordere. Zwar gebe es einige Betriebe, die die Straße haben wollten. Doch bei einer Befragung durch den Verein „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung (B 26 n)“ habe sich gezeigt, dass viele Firmen kein Interesse an dieser Straße hätten. Dazu gehöre auch „der größte Betrieb“ des Landkreises sagte **Rupp**, ohne den Namen Bosch Rexroth auszusprechen. Bei den Würzburger Betrieben sehe es ähnlich aus.

Anders als **Rupp** sah die Sache die Bürgermeisterkandidatin der Freien Wähler, Stadt- und Kreisrätin Brigitte Riedmann. Sie verspreche sich durch einen „leistungsfähigen Zubringer“ und in diesem Zusammenhang einer dritten Mainbrücke in Lohr eine Verkehrsentslastung für die Stadtteile Sendelbach und Steinbach. Außerdem entspreche es ihren Informationen nach nicht den Tatsachen, dass Rexroth die B 26 n nicht wolle. Recht gebe sie **Rupp** allerdings, was einen Bau in zwei Bauabschnitten betreffe. Wenn die Straße zunächst in Karlstadt ende, werde dies schlimme Folgen haben.

Bei mehr als 12 000 Fahrzeugen, die täglich in den Lohrer Raum geleitet würden, sei es ein „übles Spiel“, zu sagen, Steinbach würde mit der B 26 n weniger Verkehr abbekommen, hielt **Rupp** Riedmann entgegen. „Sie werden nicht weniger bekommen.“ Denn wer mit Navigationssystem fahre, fahre auch künftig den kürzesten Weg nach Lohr – den über Wiesenfeld und Steinbach. Auch Imhof vertrat die Meinung, dass ein Zubringer über Steinfeld keine Entlastung für Steinbach bringe. Nach Ansicht des Bund-Naturschutz-Mannes Berthold Wagner wäre der Bau der B 26 n „nicht nur Frevel an der Schöpfung“, sondern bringe für Lohr auch keine Verbesserung in Sachen Autobahnanbindung. Diese Straße sei nur „eine Katastrophe“.

Problematische Kreuzung in Lohr

Dies sah Gerhard Kraft, Kreisrat und Landratskandidat der Grünen, genauso. Er gab zudem zu bedenken, dass der in Lohr ankommende Verkehr über die Rechtenbacher Straße und die Partensteiner Straße abfließen werde. Dies bedeute, dass der Durchgangsverkehr Richtung Westen „auf diese kleine Kreuzung da oben kommen wird“ (er meinte die Kreuzung am Oberen Tor). Die Kreuzung könne diesen Verkehr niemals bewältigen.

Das sah Peter Helfrich ganz genauso. Man müsse sie „eigentlich sprengen“ und durch einen Kreisels ersetzen. Durch die B 26 n würden nicht absehbare Dimensionen erreicht, es passe „alles hinten und vorne nicht mehr zusammen“, sagte er und bekam vom Großteil der Anwesenden Applaus. Petra Helfrich wollte wissen, in welchem Zeitrahmen man beim geplanten Bau denken müsse. Nur der erste Bauabschnitt (bis Karlstadt) sei derzeit im so genannten vordringlichen Bedarf, sagte **Rupp**. Dies bedeute, dass man mit einem Bau in den Jahren 2015 bis 2020 rechnen könne. Für den zweiten Bauabschnitt gelte bislang nur „weiterer Bedarf“. Um ihn in den „vordringlichen Bedarf“ zu bekommen, sei ein Bundestagsbeschluss erforderlich.

Laut Klaus Lummel, dem Vorsitzenden des Vereins „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung (B 26 n)“ ist es nicht möglich, die knapp 50 Kilometer lange B 26 n in einem Zug zu bauen. Dies habe Peter Weywadel, der Leiter des Staatlichen Bauamts Würzburgs vor einiger Zeit gesagt. Für die Realisierung jedes einzelnen Bauabschnitts seien 14 Jahre anzusetzen.

Bereits jetzt sei die Verkehrsbelastung für Rechtenbach „fast unzumutbar“, sagte Lummel. Mit der B 26 n werde es noch „schlimmer werden“. Den meisten Menschen in der Region sei die Größe des Projekts nicht bewusst. Er appellierte an die Bevölkerung, aufzuwachen. Andernfalls entschieden die Politiker „über unsere Köpfe hinweg“.

Main-Post, 16.1.2008

STEINBACH

Verkehrskollaps durch B26 n befürchtet Grüne gegen Gewerbegebiet in der Mainau

(jogi) Bärbel Imhof, Bürgermeisterkandidatin der Lohrer Grünen, befürchtet, dass sich die Verkehrssituation in Steinbach mit dem Bau der geplanten B26 n und den für Lohr vorgesehenen Zubringer noch weiter verschärft. „Den meisten Lohrern ist überhaupt nicht bewusst, was diese Autobahn B26 n für unsere Stadt bedeutet. Die Umlandgemeinden wachen langsam auf und machen nicht umsonst mobil gegen diese Straße“, sagte Imhof am Sonntag, als sie im Rahmen ihrer Tour durch die Stadtteile Station in Steinbach machte.

Schon jetzt ersticken die Menschen in Steinbach im Verkehr, so Imhof weiter. Die Sicherheit der Schulkinder sei an der Engstelle Kirche/Gasthaus „Adler“ gerade in den Morgenstunden, wenn der Berufsverkehr einsetze, nicht gewährleistet. Dass eine Ortsumgehung dringend kommen müsse, darüber waren sich alle Bürger einig. Nur wo, konnten sie nicht sagen.

Klar ist den Menschen in Steinbach, dass eine Umgehungsstraße nicht von heute auf morgen kommen wird. Was aber sofort in Angriff genommen werden könne, sei eine bessere Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder den Lohrliner, forderten die Bürger. Stadträtin Uta Riedmann meinte, insbesondere für Mütter mit kleinen Kindern, die kein Auto haben und in die Stadt wollten, sei das jedes Mal ein „Riesenaufwand“.

Jeder Bürger kann sich am Freitag, 18. Januar, um 19.30 Uhr, im Gasthaus „Adler“ in Steinbach über die Planungen zur B26 n informieren. Wolfgang **Rupp**, Mitglied der Bürgerinitiative, wird das Straßenprojekt vorstellen und alle Fragen zu Verfahrensstand, Verkehrsaufkommen sowie möglichen Folgen für Steinbach und Lohr beantworten.

Ein weiteres Thema in der Versammlung war der Wasserfund im Steinlesgraben. Nach derzeitigem Kenntnisstand sei der Brunnen nutzbar und müsse nun gefasst werden, führte Imhof aus. Es werde aber noch gut und gerne fünf Jahre dauern, ehe das Wasser als Trinkwasser genutzt werden könne. Nach Ansicht der Steinbacher ist dieser Brunnen eine gute Sache, da die Kindsbrunnenquelle am Rande der Kapazitäten ist und es immer wieder Probleme mit Wassereintrübungen gibt.

Angesichts des „sensationellen Wasserfundes“ sprach sich Imhof klar gegen das geplante Gewerbegebiet in der Steinbacher Mainau aus. Bevor man Beschlüsse treffe, müsse man im Lohrer Gremium erst einmal abwarten, wo die Grundwasserströme verlaufen. Als Gründungsmitglied der Bürgerinitiative „BISSIG“ habe sie stets vor den Folgen eines solchen Gewerbegebietes gewarnt, insbesondere, was den Verkehr angeht, so Imhof.

Wie geht es weiter mit den Energiekosten? Nach Meinung von Wolfgang Weis werden die Preise für Öl und Gas weiter steigen. „Es ist allerhöchste Zeit, sich eigene Energiequellen zu erschließen, um aus dieser gnadenlosen Preisspirale herauszukommen“, forderte Weis. „Wir haben immer noch kein Kraftwerk auf Holzbasis, obwohl wir in einer der walddreichsten

Gegenden wohnen. Wir haben keine kommunalen Solar- oder Photovoltaikprojekte. Im Bereich der erneuerbaren Energien liegt Lohr im Tiefschlaf und das muss sich dramatisch ändern“, lautete sein leidenschaftlicher Appell.

Heiß diskutiert wurde in Steinbach die Dividende aus der Energieversorgung. Die Stadt Lohr erhält als Gesellschafterin der Energieversorgung jedes Jahr eine anteilige Ausschüttung, die sie für die Finanzierung des ÖPNV bzw. für die Subventionierung des Wasserpreises einsetzt. Großer Gewinner der Ausschüttung sei die Thüga, eine 100-prozentige Tochter von E.ON, die 49 Prozent der Dividende einstreicht. Ob diese Politik noch zeitgemäß sei, müsse ernsthaft hinterfragt werden, so Imhof. „Statt Gewinne auszuschütten, sollten damit lieber die Gaspreise für die Verbraucher niedrig gehalten werden. Der nächste Stadtrat wird nicht umhinkommen, sich mit diesem Thema zu beschäftigen“, kündigte Imhof an.

Main-Post, 14.1.2008

Viel Zerstörung, wenig Nutzen

So zumindest beurteilen die Gegner der B26 n den geplanten Straßenbau

(wde) Auf heftigen Widerstand stößt die geplante B26 n bei vielen Bürgern aus Steinfeld, Hausen und Waldzell. Das zeigte sich bei der Infoveranstaltung der Freien Wähler im Gasthaus „Bierquelle“.

Dort herrschte ein enormer Andrang. Rund 400 Bürger waren gekommen – einige auch aus umliegenden Gemeinden wie Duttonbrunn oder Stadelhofen – um zu hören, was die Vertreter des Vereins „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung (B26 n)“ und die Freien Wähler zu sagen hatten.

Klaus Lummel (Karlstadt), der Vorsitzende des Vereins, machte deutlich, dass er und seine Mitstreiter durchaus eine Verbesserung des Straßennetzes im Landkreis Main-Spessart wünschten, denn viele Staatsstraßen seien in einem schlechten Zustand. Aber diese „Autobahn“ wolle man nicht haben. Denn diese Straße bringe „nur Zerstörung und kaum einen Nutzen“, es handle sich um „eine reine Transitstrecke“. Speziell für Steinfeld liege das Hauptproblem in dem vorgesehenen Zubringer nach Lohr.

Vereinssprecher Wolfgang **Rupp** (Zellingen), der für die Grünen im Kreistag Main-Spessart sitzt, sagte, eine zusätzliche Autobahn in der Region sei unnötig und zudem eine Verschwendung von rund 380 Millionen Euro Steuergeldern. Der derzeitige Ausbau der A3 und der A7 schaffe genügend Kapazitäten für den Fernverkehr. Dies sagten auch Verkehrsexperten der Autobahndirektion Nord in Nürnberg. Derzeit habe man in Steinfeld ein Verkehrsaufkommen von rund 1000 Fahrzeugen pro Tag. Ohne B26 n werde sich daran laut einer amtlichen Prognose bis 2020 kaum etwas ändern. Mit B26 n sehe die Sache jedoch anders aus. Dann werden laut **Rupp** auf der Zubringerstraße nach Lohr „satte 12 000 Fahrzeuge“ pro Tag erwartet.

Für die B26 n sei ein Verkehrsaufkommen von 40 000 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Damit, so **Rupp**, werde ein „starker Durchgangsverkehr“ in den Landkreis Main-Spessart „hineingezogen“. Zumal die autobahnähnlich ausgebaute B26 n als Bundesstraße deklariert werden solle und somit – zumindest nach heutiger Regelung – mautfrei wäre. Nach **Rupps** Einschätzung wird der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten nicht mehr so stark steigen wie früher. Auch deshalb müsse man den geplanten Bau der B26 n hinterfragen. Sollte sie gebaut werden, mindere die Straße die Wohnqualität in vielen Gemeinden und zerstöre landwirtschaftliche Nutzflächen. Er verstehe niemanden, der sagt, dass „diese Autobahn“ notwendig sei, so **Rupp**. Aus Sicht des Vereins „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung (B26 n)“ sei die geplante Schnellstraße eine politische „Fehlentscheidung“, sagte **Rupp**. Doch diese „Fehlentscheidung“ könne man rückgängig machen. Auch für Lohr sei eine Autobahnanbindung mit dem geplanten Aufstieg bei Marktheidenfeld „eigentlich da“.

Main-Post, 8.11.2007

LOHR

Sparzwang führt zu Drehtüreffekt

Grüne Politiker informieren sich im BKH über die Nöte im Gesundheitssystem

Steigende Patientenzahlen, weniger Personal und ein enormer Kostendruck – von der Misere im Gesundheitswesen erfuhr Theresa Schöppner, die Bayerische Landesvorsitzende der Grünen, am Donnerstagvormittag bei einem Besuch im Lohrer Bezirkskrankenhaus (BKH). Konkrete Zahlen nannte **Dr. Wieland Gsell**, wissenschaftlicher Mitarbeiter des BKH. Demnach ist die Zahl der pro Jahr im BKH aufgenommenen Patienten seit 1992 von damals rund 1500 auf heute über 5000 gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat sich die Zahl der Mitarbeiter jedoch „deutlich verringert“. Derzeit sind im BKH mit seinen durchschnittlich gut 450 Patienten rund 1000 Mitarbeiter beschäftigt. Die aufaddierte Zahl der Vollzeitstellen bewegt sich bei knapp 700, womit das BKH der zweitgrößte Arbeitgeber in Lohr ist.

Laut **Gsell** verspürt das BKH einen „massiven Patientenaufnahmedruck“, schließlich leben in seinem Zuständigkeitsbereich 750 000 Menschen. Jochen Reutter, der kommissarische Verwaltungsleiter des BKH, berichtete umgekehrt von einem massiven Einsparungsdruck seitens der Kostenträger, sprich beispielsweise der Krankenkassen. Die Folge: Die Patienten, die 1992 im Schnitt noch rund 60 Tage zur Behandlung im BKH blieben, werden heute nach durchschnittlich 29 Tagen nach Hause geschickt.

Sowohl **Gsell** als auch Dr. Holger Münzel, der stellvertretende ärztliche Direktor der Klinik, ließen keinen Zweifel daran, dass die Halbierung der Verweildauer nicht etwa mit bahnbrechenden Fortschritten in der Therapie der psychisch Kranken Menschen zu tun hat. Vielmehr sei es allein der Kostendruck, der dazu führe, dass Patienten aus der Klinik entlassen werden, obwohl sie aus medizinisch-therapeutischer Sicht eigentlich noch bleiben müssten. Die Folge ist der so genannte Drehtüreffekt. Kaum ist der quasi nur antherapierte Patient zur Tür draußen, kommt er schon wieder herein.

Speziell in der Psychiatrie mit den unterschiedlichen Krankheitsbildern und -ausprägungen sei das im Gesundheitssystem eingeführte Modell der Fallpauschalen und der genormten Behandlungsbeträge kaum praktikabel, schilderten die BKH-Vertreter gegenüber den Politikern der Grünen. Dennoch würde alles „mit standardisierten Schreiben über einen Kamm geschoren“, so **Gsell**.

Main-Post, 5.7.2007

„Teures Monster B 26 n“ Stellungnahme zur geplanten Westumgehung

In einer Stellungnahme zur geplanten B 26 n hat sich **Wolfgang Rupp** aus Zellingen als Mitglied der Bürgerinitiative „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg (B 26 n)“ e.V. zu Wort gemeldet:

„Nun wissen wir um eine weitere Bedeutung des Planvorhabens B 26 n, der Westumgehung von Würzburg: Es ist ein Wahlgewinn von der Landratskandidatin Heidi Wright – auf dem Silbertablett serviert.

Bei genauer Betrachtung dieses Projektes entpuppt es sich jedoch mehr und mehr als ein unheimliches Monster, das die mainfränkische Landschaft in sensiblen Bereichen zerstört, Siedlungen den Wohnwert raubt. Viele Bürger macht dies tief betroffen und besorgt. Der ins Auge gefasste Straßenneubau taugt zudem nicht für das, wofür er angepriesen wird. Er taugt nicht als Fernstraßenumgehung von Würzburg. Wie von fachlicher Seite neuerdings auch bestätigt wird, ist die B 26 n für die künftige Abwicklung des Fernverkehrs durch den Ausbau der A3 und gegebenenfalls der A7 nicht erforderlich!

Noch weniger dienlich ist der Bastard autobahnähnliche Bundesstraße mit vier Fahrstreifen und Standspur für die Erschließung des Landkreises Main-Spessart. Hierzu benötigt man keine vier Fahrstreifen und eine andere Ausrichtung der Verkehrsachse, nämlich eine zwischen Arnstein und Lohr. Mit der gedachten B 26 n blieben Gemünden und Lohr links liegen und könnten bestenfalls durch weitere teure Straßen angebunden werden. Der Bastard würde dem Steuerzahler in unverantwortlicher Weise teuer werden! Warum nicht zurück zu einer Lösung mit mehr Augenmaß, die den Verkehrsproblemen des Landkreises Main-Spessart wirklich gerecht wird?

Mit welchen zum Teil fraglichen Mitteln hat man es gerade geschafft, den ersten Teilabschnitt Autobahndreieck Werneck bis Karlstadt in den vordringliche Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes zu heben? Nun wird erkennbar, welche bittere Kehrseite diese Errungenschaft haben wird. Über viele Jahre hinaus würde es keine Veränderung der Straßen geben. Mit dem Bau des ersten Teilabschnittes bis Karlstadt würde dann auf nicht ohne

weiteres absehbare Zeit ein Verkehr in den Landkreis gezogen, der Auswege auf Staats- und Kreisstraßen suchen müsste!

Schluss mit einer Politik, die mit aller Macht Monster in die Welt setzt. Es ist höchste Zeit für eine Politik der Vernunft, die den sich stellenden Aufgaben gerecht wird.“

Main-Post, 26.6.2007

Rupp sieht ganze Region in Gefahr - Bürgerinitiative informierte über die Westumgehung B 26n

Fast 100 Besucher hatten Interesse an der Veranstaltung der Bürgerinitiative „Westumgehung B 26 n - Nein danke!“ in der Stettener Mehrzweckhalle. Klaus Lummel (Heßlar) und **Wolfgang Rupp** (Zellingen) bezeichneten das Projekt als den gefährlichsten Einschnitt, den der Landkreis je erlebt habe.

„Diese Straße wird unsere Region mehr verändern als alles andere zuvor“, warnte **Rupp** und sah auch für den Karlstadter Ortsteil Stetten große Risiken. Die Hoffnung, den Fernverkehr aus dem Dorf herauszubekommen, sei trügerisch, meinte er. Die momentane Verkehrsdichte von rund 6000 Fahrzeugen pro Tag auf der B 26 sei im Vergleich zur benachbarten B 27 (etwa 20 000) noch relativ gering. Vielmehr werde der gegenwärtige Quell- und Zielverkehr beibehalten und zudem werde durch eine neue Straße viel zusätzlicher Verkehr in die Region hineingezogen, gab **Rupp** zu bedenken. Hinzu käme noch eine Anzahl von Mautflüchtlings, die die neue Straße aus Kostengründen meiden würden.

Mögliche Abfahrten im Bereich des Steinbergs würden wertvolle Weinbergsflächen vernichten und den Weinbau in Stetten schwer beeinträchtigen, warnte **Rupp**. Zudem werde eine typisch fränkische Region mit großem Freizeit- und Erholungswert mit Lärm, Feinstaub und Abgasen unwiederbringlich zerstört und der Wohnwert vieler Siedlungen würde verloren gehen. Ganz besonders Heßlar und Schönarts seien von den gegenwärtigen Planungen stark betroffen.

Besonders hart gingen **Rupp** und Lummel mit dem zweistufigen Bau der geplanten vierstreifigen Bundesstraße ins Gericht. Eine Straße, die vor oder nach Karlstadt ende, werde Verkehr anziehen, der dann mangels weiterer sinnvoller Erschließungsstraßen die übrigen Gemeinden unerträglich belasten würde. Ein Chaos sei so schon fest programmiert. Außerdem sei die Deklaration der „de facto-Autobahn“ als Bundesstraße ein durchsichtiger Betrug, weil man dadurch elegant um strengere Auflagen herumkommen könne wie zum Beispiel bei den Abstandsflächen zu Heßlar.

Dabei will der Verein einer erträglichen Ertüchtigung der Verkehrssituation im Werntal kein generelles Nein entgegen setzen. Eine Verbindung in der Art der bestehenden B 26a von der A 7 bis Arnstein könne durchaus akzeptiert werden, betonten **Rupp** und Lummel. Die gegenwärtige Planung aber müsse erst einmal gestoppt werden, damit wieder Zeit zum Nachdenken gewonnen werde.

Die Diskussion in der Mehrzweckhalle drehte sich im Folgenden um die Frage der Verkehrsbelästigung in Stetten.