

Umgehung: Stadtrat überrascht mit Kehrtwende

17 gegen drei Stimmen für die Ostumgehung von Gaibach – Widerstand aus Kollitzheim droht

Von unserem Redaktionsmitglied
HARALD MEYER

VOLKACH Eine überraschende Kehrtwende hat der Volkacher Stadtrat am Montag bei seiner Entscheidung zur Umgehung Volkach-Gaibach-Kollitzheim hingelegt: Die zuletzt stark favorisierte Trasse 6 (östlich an Volkach, westlich an Gaibach vorbei) ist vom Tisch. Jetzt soll es die Ostvariante (Nummer vier) richten – und der Freistaat die dafür nötigen gut 21 Millionen Euro auf den Tisch legen. 17 Stadträte stimmten für die neue Lösung, drei dagegen.

Rund hundert Zuhörer waren im Festsaal des Schelfenhauses Zeugen, wie schnell Meinung kippen kann. Bezeichnete Bürgermeister Peter Kornell noch vor zwei Wochen – bei der Umgehungs-Präsentation in Gaibach – die Variante 6 (neun Kilometer) als „Lösung aller Verkehrsprobleme an der Mainschleife“, war jetzt in der Stadtratssitzung die acht Kilometer lange Trasse 4 sein „Favorit“.

Dem Kurswechsel des Stadtobers folgte der Stadtrat. Damit fordert das Gremium eine Umgehung, die im Osten Volkachs beginnt und – von ein paar leichten Kurven abgesehen – in fast direkter Linie an Gaibach und Kollitzheim vorbei (jeweils

im Osten) nach Norden strebt. Anders als bei Variante 6 will die Stadt hier nicht mitzahlen. Die gut 21 Millionen Euro soll der Freistaat auf den Tisch legen, wenn er die Umgehung – wie gefordert – in den Staatsstraßenausbauplan aufnimmt.

Ob die Umgehung 2011 in dieser Prioritätenliste aufgenommen wird, weiß derzeit keiner. Ebenso unklar ist die Finanzierung durch das Land Bayern, wie Kornell auch mit Blick auf die Zeitschiene deutlich machte: „Wenn's der Staat machen soll, dann reden wir über 20 Jahre.“ Trotzdem sprach sich das Gremium für die Trasse 4 aus. Der Landverbrauch sei geringer, weniger Äcker würden durchschnitten und ökologisch wertvolle Flächen mehr geschont.

Knackpunkt Kollitzheim

Knackpunkt für die neue Umgehungslösung könnte der Nachbar Kollitzheim sein: Dessen Bürgermeister Horst Herbert betonte, dass die Ost-Umgehung auf „heftigsten Widerstand“ in Kollitzheim und Zeilitzheim stoßen werde. Er werde jedenfalls am kommenden Dienstag im Gemeinderat die Trasse 6 empfehlen, bei der die Entlastung für alle Orte am größten und eine „schnelle Lösung“ am wahrscheinlichsten sei.

Herberts eindringlicher Appell: Die Orte dürften sich bei der Umgehungs-Lösung nicht gegenseitig zerfleischen. Andernfalls drohe die Gefahr, dass die Verkehrsbelastung für die Bürger auf den „St. Nimmerleinstag“ verschoben werde.

Der Aufruf verhallte fast ungehört. Der Stadtrat hatte sein Ohr am Bürger, orientierte seine Meinung vor allem an den Stellungnahmen aus Gaibach und der örtlichen Bauernschaft, die um Einschnitte in ihre Felder fürchten. Gerade in Gaibach, wo die Menschen unter der Blechlawine in der engen Ortsdurchfahrt stöhnen, haben sich inzwischen vier Bürgerinitiativen zu einem gemeinsamen Nenner zusammengerauft.

Pro Ostumgehung habe sich eine „klare Mehrheit“ ausgesprochen, betonte Ortssprecher Holger Scheidig. Allerdings machten die Sprecher der beiden größten Initiativen deutlich, dass sie eigentlich die Umfahrung im Westen bevorzugen – und auf die wohl wieder zurückschwenken werden, wenn die Osttrasse die Entlastung des Orts zeitlich verzögert.

Egal, ob Trasse 6 oder 4: Die Anwohner im Osten Volkachs – an der einst begonnenen und später abgebrochenen Umgehung – sind die Leidtragenden, da sie den Großteil

des in Volkach-Nord (Gaibacher Straße) eingesparten Verkehr ertragen müssten. „Schwerste Sorgen“ plagten die Anwohner vor allem wegen des Schwerlastverkehrs, denen ihnen die Mautflucht beschoren werde, wie ein Bürger aus dem Volkacher Osten betonte.

Lärmschutz als „Schmerzmittel“

Als vorbeugendes „Schmerzmittel“ für das Wohngebiet stehen jetzt im Stadtratsbeschluss aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, die beim Bau der Umgehung verwirklicht werden sollen. Wobei die Belastungszahlen – beispielsweise durch überörtliche Verkehrsströme – noch nicht klar sind. SPD-Fraktions-Chef Dieter Söllner hatte deshalb eine Verschiebung des Beschlusses beantragt und war damit klar gescheitert.

Eher pessimistisch bewertete der Direktor des Bauamts Schweinfurt, Holger Bothe, die Ratsentscheidung. Entscheidender Nachteil der Trasse 4 sei, dass sie in einem Zug gebaut werden müsse und der Freistaat alleiniger Kostenträger sei, so Bothe am Dienstag auf Nachfrage. Projekte in dieser 20-Millionen-Größenordnung landeten meist nicht in der Top-Liste der Straßenprojekte, sondern eher in der „ersten Reserve“.