

Stockstadt, 08. Februar 2019

Elmar Fecher, CSU-Ortsverband Stockstadt/Main

Ortsvorsitzender:

Elmar Fecher
Samperschlagstraße 2
63811 Stockstadt am Main
Fon: 0170/ 1400124
E-Mail: elmar.fecher@t-online.de

An den
Marktgemeinderat des Marktes Stockstadt
Herrn 1. Bgm. Peter Wolf
Hauptstraße 19 - 21
63811 Stockstadt

Antrag auf weitergehende Untersuchung einer Fußgänger-/ Radfahrerquerung im Bereich des Bahnübergangs (Hauptstraße/ Obernburger Straße) auf Basis der Machbarkeitsstudie von 2017

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrte Damen und Herren des Marktgemeinderates,

auf Antrag der CSU Fraktion wurde im Jahr 2017 eine Machbarkeitsstudie zu einer möglichen Fußgänger-/ Radfahrerquerung im Bereich des beschränkten Bahnübergangs in der Hauptstraße/ Obernburger Straße in Auftrag gegeben und vom Ingenieurbüro Obermeyer, Aschaffenburg vorgestellt. Verschiedene Varianten, mit mehr oder weniger hohen prognostizierten Baukosten, wurden untersucht.

Jetzt, mit etwas zeitlichem Abstand und unter geänderten Rahmenbedingungen beantragt der CSU Ortsverband in enger Abstimmung mit der CSU Fraktion, dass die Verwaltung dazu ermächtigt wird, die seinerzeit vorgestellte **Variante 2c** (Unterführung mit kurzen und langen Einstiegen wie auch Rampen auf beiden Seiten) näher untersuchen zu lassen, im Sinne einer Projektierung nach HOAI (Leistungsphase 1) – **Grundlagenermittlung**.

Aufgrund der hohen Investitionskosten ist eine planvolle und schrittweise Vorgehensweise geboten. Deshalb geht es uns mit dem Antrag nicht darum, bereits jetzt für viel Geld in eine Entwurfsplanung einzusteigen, sondern vielmehr um ein „Erstes“ Überprüfen bzw. Ermitteln von Eckdaten wie z. B.

- Was kostet die gesamte Baumaßnahme?
- Welche Förderprogramme gibt es?
- Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein?
- Mit welcher Bauzeit ist zu rechnen?
- Wer sind die Baubeteiligten?
- Wer ist der Baulastenträger?

- Wie lange dauert das Genehmigungsverfahren?
- Mit welchen Beeinträchtigungen ist während der Bauphase zu rechnen?
- Wie steht die DB/ DB Netz zur geplanten Maßnahme?
- Welche Unterstützung ist durch den Landkreis zu erwarten?
- Mit welchen Schwierigkeiten ist zu rechnen?
- Realisierungszeitraum?
- Wie schaut es mit den Platzverhältnissen aus?
- Müssen zusätzliche Grundstücksflächen erworben werden?

Die von uns präferierte **Variante 2c** war in der Voruntersuchung die teuerste (reine Baukosten ca. 5,5 Mio. Euro), scheint uns aber als „große“ Lösung diejenige zu sein, mit der höchsten Akzeptanz, vielseitigsten Nutzung in Bezug auf Nachhaltigkeit bei vertretbaren (im Gegensatz zu Aufzügen) Unterhaltungskosten.

Die Eisenbahnbrücke über den Main ist ein wesentlicher Bestandteil des Radwegenetzes im Landkreis Aschaffenburg und von enormer Bedeutung für den gesamten Mainradweg. Das Alltagsradwegenetz sowie die Radschnellwege werden sukzessive ausgebaut, weshalb ein ungehinderter Verkehrsfluss für Fußgänger und Radfahrer - gerade auch innerorts - die logische Konsequenz sein muss. In der Vergangenheit hat hier der Markt Stockstadt auch schon die richtigen „Weichen“ gestellt. Denken Sie bitte an den gut ausgebauten Radweg in der Obernburger Straße, dessen Attraktivität durch solch eine Fußgänger-/ Radfahrerquerung enorm gesteigert würde.

Es ist doch sicherlich in unser aller Interesse, wenn das Fahrradfahren innerorts attraktiver wird, dadurch die Zahl derer, die aufs Fahrrad umsteigen und Ihr Kraftfahrzeug stehen lassen zunimmt und wir somit einen aktiven Beitrag zur Entlastung der Umwelt leisten.

Aktuell kommt es immer wieder zu unverhältnismäßig langen Schließzeiten der Schranke am Bahnübergang, was bei schlechter Witterung, vor allen Dingen den Fußgängern und Radfahrern einiges abverlangt. Obwohl bis jetzt nicht bekannt ist, wie es seitens der DB mit der Eisenbahnbrücke bzw. deren Sanierung weitergeht, sind Zweifel angebracht, dass die „Langsamfahrten“ (bald) ein Ende finden. Zumal berücksichtigt werden muss, dass für den Streckenabschnitt Darmstadt - Aschaffenburg eine deutliche Zunahme des Güterverkehrs vorhergesagt ist und diese auch als Ausweichtrasse für den zunehmenden Personenfernverkehr gilt. In einem früheren Verkehrsgutachten wurde ja schon einmal nachgewiesen, dass die aufaddierten täglichen Schließzeiten in etwa sieben Stunden umfassen. Vieles spricht also dafür, dass die Schließzeiten der Schrankenanlage nicht weniger werden, sondern eher noch zunehmen.

Der Umstand, dass für derartige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auch mit Fördergeldern der EU, des Bundes sowie vom Land Bayern zu rechnen ist und auch eine etwaige Kostenbeteiligung bzw. „Baulastenteilung“ mit der DB nicht völlig abwegig erscheint, verlangt nach einem zeitnahen vorausschauenden Handeln.

Mit freundlichen Grüßen

Elmar Fecher

Anlagen