Mit Ihrer Unterschrift befürworten Sie:

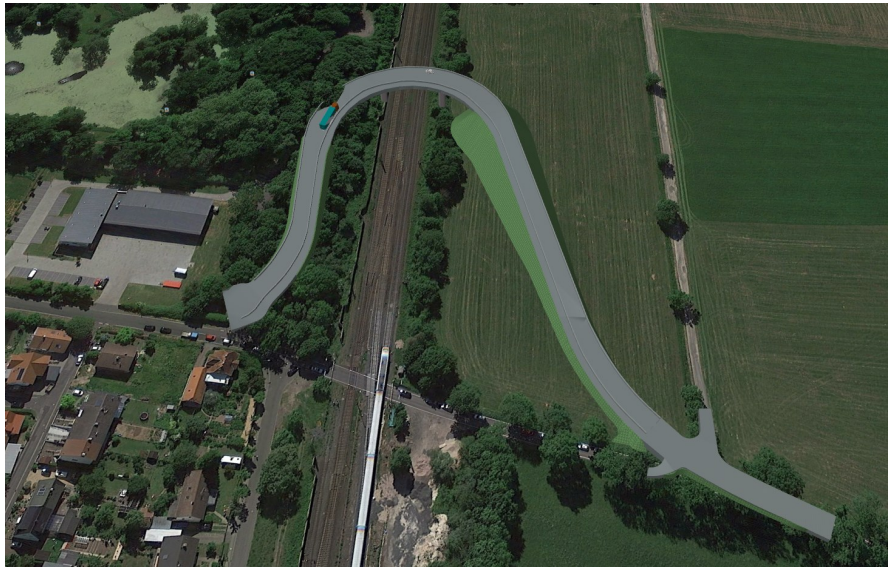
- Vollständige Information über den Inhalt der Umweltverträglichkeitsstudien und Planfeststellungsunterlagen
- Beteiligung der Bürger von Hailer und Meerholz
- Bau einer kleinen Unterführung für PKW und Kleintransporter statt einer überdimensionierten Brücke
- Keine Verbreiterung der Liebloser Straße (K 904)
- Kein Eingriff in die letzte Alleen-Querverbindung im Kinzigtal
- Keine Verbreiterung von Hindenburgallee/Hanauer Landstraße auf Kosten der Allee, und somit
- kein Bau von Abbiegespuren mit Fällung von Bäumen an der Einmündung der Liebloser Straße

Bürger-Initiative Hailer-Meerholz zum Erhalt der K904 und Kinzigaue www.bahn-uebergang.de

A D E B A R statt O M E G A

Eine Unterstützung durch Ihre Unterschrift ist wichtig!

- Sie können auf unseren Unterschriftenlisten in Geschäften unterschreiben
- auf unserer Homepage **www.bahn-uebergang.de** eine Liste ausdrucken und unterschrieben an **bi.k904@gmx.de** senden oder sie schicken sie an eine der auf der Homepage angegebenen Adressen.
- oder sie rufen uns an 06051 – 6500 und wir kommen vorbei.



Möchten Sie über die Aktivitäten informiert sein, besuchen Sie unsere Internetseite **www.bahn-uebergang.de** oder abonnieren Sie unseren **Rundbrief PRO ADEBAR** durch eine Info an **bi.k904@gmx.de**

„BI zum Erhalt der K 904 und Kinzigaue“ klärt auf

Die „BI zum Erhalt der K 904 und Kinzigaue“ macht das, was viele Bürger von Seiten des Main-Kinzig-Kreises und der Stadt Gelnhausen seit dem Beschluss vom 20.04.1999 für eine Omegabrücke erwartet haben:

Die Bürgerinitiative zum Erhalt der K904 und Kinzigaue informiert über Daten, Zahlen, Fakten und Aussagen aus den aktuellen Planungsunterlagen, die im Wesentlichen von Hessen Mobil erstellt und gesteuert wurden.

Aus der Umweltverträglichkeitsstudie II ist zu entnehmen, dass allein der Bau einer Omegabrücke einen erheblichen Eingriff in die Kinzigaue verursachen würde:

- Neuer Flächenverbrauch: 2,79 ha,
- Beeinträchtigung Biotope: mittel – hoch,
- Beeinträchtigung Wasser: mittel – hoch,
- Standortveränderungen: 8,18 ha,
- Beeinträchtigung Boden: mittel

Die Bewertung der Umweltverträglichkeitsstudie II stammt aus dem Jahre 1998, d.h. die in den letzten 20 Jahren erfolgte naturschutzfachliche Verbesserung und Weiterentwicklung der Kinzigaue, z.B. die Anlage von Feuchtlandtrittsteinen, die Schaffung von Biotopen für Wiesenbrüter und die Wiederansiedelung von Störchen ist in der Bewertung der Umweltverträglichkeitsstudie II noch nicht enthalten.

Alleine durch die Omegabrücke, ohne Berücksichtigung des Ausbaus der K 904, würden die Brutgebiete und die zwischenzeitlich entstandenen Biotope nicht nur gestört, sondern auch zerstört werden.

Der Ausbau der K 904 ist nicht vom Tisch, er soll nur verschoben werden, bis die Wogen sich geglättet haben. Denn wenn die K 904 nicht mehr ausgebaut werden soll, braucht man auch keine 13,95 m breite Brücke zu bauen. Die vorhandene Fahrbahn der K 904 hat eine Breite von ca. 5 m.

In den Planfeststellungsunterlagen von 2006 wird eindeutig ausgesagt, dass **von Seiten der Straßenbauverwaltung ein zweistufiger Ausbau favorisiert** wurde. Zunächst sollte über eine „kleine“ Omegalösung der Bahnübergang beseitigt werden. **Erst in einem zweiten Schritt sollte dann der Ausbau des nördlichen Bereiches der K 904 erfolgen.**

Aus den Planungsunterlagen ist eindeutig zu entnehmen, dass Hessen Mobil, als vom MKK beauftragter Planer, entschieden hat was und wie es gemacht werden soll. Wie in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführt: „Es zeigte sich in einem Variantenvergleich, das von den 5 vorgeschlagenen Varianten, **eine Unterführung die konfliktärmste Lösung wäre.** Hessen Mobil kritisierte, dass bei den Bewertungen der erforderlich werdende Ausbau des nördlichen Abschnittes der K904 nicht enthalten und somit das Ergebnis unrealistisch sei. Deshalb kamen die Deutsche Bahn AG und Hessen Mobil überein, dass für den weiteren Verfahrensweg nur große Lösungen miteinander verglichen werden.“ (Quelle: Planfeststellungsunterlagen 2006, S.9)
Das heißt, eine kleine Unterführung wird von vorneherein ausgeschlossen.

Mit dem Bau einer Unterführung könnte der zukünftige Ausbau der K 904 in der Kinzigaue und damit der erheblich größere Eingriff in die Kinzigaue voraussichtlich verhindert werden. Insbesondere wenn die Fahrbahn der Unterführung nicht breiter wird als die Straße zwischen den Alleebäumen.

Eine Unterführung mit reduziertem Lichtraumprofil wie die Autobahn-Unterführung im Stadtweg in Altenhasslau (3,30 m Höhe) an der Kreisstraße K 894 könnte vom MKK auch an der K 904 gebaut werden.