



Presseerklärung zu den Vorwürfen des Lügens und der Polemik

Martine Herpers, 26.03.2021

Sprecherin Bürgerinitiative Stopp Südumfahrung, stopp-suedumfahrung.de

Bezugnehmend auf den Artikel im FT: Lügenpfad oder Weg der Wahrheit: Verkehr: konstruktiv diskutieren: ja, Unwahrheiten verbreiten: nein, FT Herzogenaurach, 20./21. März 2021, Michael Busch und Bezugnehmend auf den Artikel in den NN, Fakten zur Südumfahrung präsentiert, Herzogenaurachs Bürgermeister German Hacker steuert POLEMIK und Falschinformation entgegen, Hans von Draminski, 20. März 2021, sowie den Ausführungen auf der Webseite der Stadt Herzogenaurach <https://www.herzogenaurach.de/stadtraum/stadtentwicklung-stadtplanung/fragen-und-antworten>

In einigen Zeitungsartikeln in den letzten Tagen wurden uns Lügen, Polemik und Zynismus unterstellt. Dies möchten wir richtigstellen und rufen zu einem gemeinsamen Dialog auf.

Niederndorf und Neuses sollen kurzfristig entlastet werden

Das größte Missverständnis ist, dass uns die Menschen in Niederndorf und Neuses egal wären, und wir nur Tiere und Umwelt retten wollen. Wir haben wahrgenommen, wie sehr sie dort unter dem Verkehrslärm, Abgasen und unsicheren Fuß-/Radwegen leiden. Daher muss der Verkehr reduziert, die Staus beseitigt und Lärm und Abgase vermindert werden! Die Lösung der Stadt ist die weiträumige Südumfahrung. Wir erkennen an, dass sich die Stadt Herzogenaurach und die ansässigen Unternehmen um den Schutz der Natur bemühen und vielfältige Maßnahmen für die Kompensation der Naturzerstörung durch die Straße vornehmen wollen.

Verbreitung von Lügen und Polemik

Die Enttäuschung, dass wir die lange herbeigesehnte Lösung für Niederndorf/Neuses in Frage stellen, können wir nachvollziehen, aber die Aggressivität gegenüber den Geschäften, die sich bereit erklärt haben, den basisdemokratischen Prozess des Bürgerbegehrens zu unterstützen, nicht. Diese Stimmung wird leider auch noch dadurch angeheizt, dass uns unterstellt wird, dass wir falsche Aussagen auf der Unterschriftenliste zum Bürgerbegehren machen. Leider wird nicht ausgeführt, welche Unwahrheiten das sein sollen.

Bei der uns vorgeworfenen falschen Darstellung des Flächenverbrauchs nennt Bürgermeister Hacker mit 8 ha jedoch nur die Nettoversiegelung durch die Straße. Die Straße verbraucht jedoch laut Plan 32,1 ha, wobei neben der Versiegelung 11 ha unbefestigte Nebenflächen und 10,6 ha Kompensationsflächen enthalten sind.

Ärgerlich findet der Bürgermeister auch das Argument, dass neue Straßen weitere Baugebiete nach sich ziehen und bezieht sich auf die aktuelle Festschreibung der Flächennutzung. Solche Festschreibungen sind aber mitnichten für die Ewigkeit. Kennen Sie eine Straße, die in einer lebendigen und wachsenden Stadt keine weiteren Bauten nach sich gezogen hat? Hier kann natürlich auf die aktuelle Planung verwiesen werden, aber unsere Darstellung ist keine Lüge und auch nicht ärgerlich – höchstens, weil sie den Menschen die Augen für die zukünftige Naturzerstörung öffnet.



Das Grundproblem nicht aus den Augen verlieren

Das Grundproblem in Herzogenaurach ist das hohe Verkehrsaufkommen. Nur eine Verringerung der Verkehrslast bringt nachhaltige Verbesserung, während eine Verteilung mehr Gerechtigkeit schaffen kann, aber das Grundproblem nicht löst. Allerdings werden durch die Neuverteilung andere Ortsteile wie das Lohhofgebiet belastet, der ÖPVN wird kannibalisiert.

Neues Denken ist keine Worthülse – sondern notwendig

Notwendigkeit für das neue Denken

Weiterhin wird uns vorgeworfen nur schöne Worthülsen zu verwenden, die keine Probleme lösen. Neues zu denken ist für den klimagerechten Umbau der Gesellschaft eine Grundvoraussetzung. Neue Straßen sind nicht klima- und naturverträglich. Ausgleichsflächen können die Naturzerstörung nicht adäquat ausgleichen. So dauert es z.B. Jahrzehnte, bis der Wald nachgewachsen ist, nicht alle Tierarten lassen sich einfach versetzen. Die Ausgleichsflächen liegen bis zu ca. 60 km entfernt.

Neue Lösungen für kurzfristige Verkehrsverteilung

Unser Vorschlag eine intelligente Verkehrssteuerung in der Stadt vorzunehmen, haben wir offensichtlich nicht richtig erklärt. Die Lösung für eine gerechtere Verteilung des Verkehrs könnte durch die Einrichtung von Verkehrsleitsystemen sein, wie man sie von Autobahnen kennt, die entweder zeitgesteuert und mit lokalen Signalgebern die Verkehrsflüsse lenken oder sogar mit künstlicher Intelligenz vorbeugend Staus verhindern. Noch einfacher wäre es, wenn alle Pendler*innen eine App auf dem Smartphone verwenden, die ihnen die am wenigsten belastete Route anzeigt, die dann auch wenn sie vielleicht etwas länger ist, eingeschlagen werden kann. Über Anreizsysteme könnte das flexible Verhalten der Pendler*innen belohnt werden. Dieses Beispiel sollte als Start für das Umdenken und nicht als fertige Lösung angesehen werden. Intelligente digitale Mobility-Lösungen werden auch von der Schaeffler Tochter Continental entwickelt. Warum diese nicht als Pilot in Herzogenaurach einsetzen?

Neues Denken für langfristige Verkehrsvermeidung

Die endgültige Lösung für die Reduktion des Verkehrs kann oder muss eine Kombination von Maßnahmen sein, wobei sich jede Lösung an den Kriterien Emissionen (Lärm, Abgase, Feinstaub), CO₂ Ausstoß, Naturerhalt, Kosten (Errichtung und Instandhaltung) und versteckte Umweltkosten messen lassen muss. So kann z.B. P+R an der Autobahn zusammen mit einer Seilbahn durch den Aurachgrund nur richtig wirken, wenn die Parkplätze bei Schaeffler reduziert werden. Die Aussage der Stadt, dass für P+R Parkmöglichkeiten für ca. 13.000 Fahrzeuge geschaffen werden müsste, zeigt welches Potential zur Verkehrsvermeidung hier vorhanden ist. Auch diese skizzierte Lösung ist lediglich ein Startpunkt für eine zielführende Diskussion.

Gerne bringen wir uns in die Diskussion auch mit den Anwohnern und Anwohnerinnen ein.