Viel Kritik an den Plänen für die neue B 304

Staatliches Bauamt zeigt 3D-Visualisierung für die Ortsumfahrung Altenmarkt – Radweg Stein-St. Georgen würde gekappt

Von Robert Seifert

Traunreut. Bisher war der zweite Bauabschnitt der Altenmarkter Ortsumfahrung auf dem Lageplan zwischen Mögling und St. Georgen nur ein roter Strich auf dem Papier. Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens, mit dem Baurecht für die gut sechs Kilometer lange Strecke geschaffen würde, hat das Staatliche Bauamt Traunstein das Gelände digitalisiert, die neue Straße eingebettet und eine 3D-Visualisierung erstellt. Diese ermöglicht einen virtuellen Überflug über die Trasse, ebenso wie Ansichten von jedem beliebigen Punkt entlang der Straße. Bei einem Infoabend am Montag im k1 in Traunreut stellten die Verantwortlichen die Visualisierung auf Einladung von Bürgermeister Hans-Peter Dangschat vor (siehe Seite 30). In Trostberg sind am Montag und Dienstag, 18. und 19. Oktober, zwei weitere Infoabende im Postsaal geplant.

Bernadette Wallner (von links), Jens Dömland und Christian Rehm vom Staatlichen Bauamt Traunstein präsentierten die 3D-Visualisierung, die nicht nur Traunreuts Bürgermeister Hans-Peter Dangschat und Stadtbaumeister Thomas Gätzschmann interessiert verfolgten. – Foto: Seifert

Kreisverkehr St. Georgen liegt weiterhin auf Eis

Im – und vor allem vor dem – k1 zeigte sich, dass Widerstand, Kritik und Skepsis bei den Bürgern groß sind (siehe Berichte unten). In der Aussprache nutzten viele die Möglichkeit, ihren Standpunkt deutlich zu machen. Hauptkritikpunkte neben dem Flächenverbrauch, Lärm, Abgasen und Staub in bis dato unberührten Naturgebieten: Die Radweg-Verbindung von Stein nach St. Georgen über den „Herrgottsberg" soll gekappt werden. Und die Pläne für die Beseitigung des Bahnübergangs in St. Georgen durch einen tiefergelegten Kreisverkehr liegen auf Eis. Dabei steht der Stadtratsbeschluss, dass Traunreut der Altenmarkt-Umfahrung nur zustimmt, wenn der neuralgische Kreuzungspunkt mit der Bahn und der Kreisstraße TS 42 in engem zeitlichen Zusammenhang umgebaut wird. An dem Beschluss sei nicht zu rütteln, bekräftigte Dangschat.

Nichtsdestotrotz dankte der Rathaus-Chef den Bauamts-Vertretern für die anschauliche Aufbereitung des Großprojekts. Diese schaffe Klarheit und Transparenz, und die Bürger würden frühzeitig in Entscheidungsprozesse eingebunden. Ihre Anregungen müsse man aber nun auch annehmen. In der Aussprache ging es vorrangig um kritische Stellen auf Traunreuter Stadtgebiet, insbesondere um den beliebten Fuß- und Radweg Stein-St. Georgen. Die Verbindung über den Herrgottsberg hinauf nach St. Georgen sei nicht mehr vorgesehen, bemängelte Reinhard Piehler, Leiter des Arbeitskreises Verkehr. Wolfgang Neidhauser bekräftigte in einem emotionalen Statement, wie wichtig die gefahrlose Verbindung zu Kirche, Friedhof, Schule und Turnhalle, aber auch zum Sportplatz in die Irsinger Au und nach Traunreut sei. Ein weiterer Redner brachte die Problematik für Landwirte aus St. Georgen ein, die über den Herrgottsberg zu Feldern und Wäldern links und rechts der B 304 fahren.

Sie müssten den Umweg über Weisham nehmen, gestand Bernadette Wallner vom Staatlichen Bauamt ein. Für Radler gebe es ebenfalls den Weg an der jetzigen St 2104 nach Weisham und weiter auf dem neuen Radweg entlang der Kreisstraße TS 51. Am Herrgottsberg eine Brücke über die neue B 304 zu spannen, die dort in einem Bogen hinauf in Richtung Anning führt, wäre technisch kaum zu realisieren – erst Recht, wenn die B 304 später noch fünf, sechs Meter tiefer gelegt werde, um an den neuen Kreisel und die Unterführung unter der Bahn anzuknüpfen. Und ein enorm aufwendiges zusätzliches Bauwerk sei auch eine Kostenfrage. „So haben wir uns in der Abwägung für die Alternative entschieden, die zugegebenermaßen mit einem Umweg verbunden ist, aber auch ein viel weniger steiles Gefälle für Radler aufweist." Die Kritiker überzeugte diese Argumentation nicht. Der Leiter des Staatlichen Bauamts, Christian Rehm, zeigte sich gesprächsbereit. Man werde zwar mit der aktuellen Planung ins Verfahren gehen, „aber es werden Einwendungen in dieser Sache kommen, und dann schauen wir, wie wir damit umgehen".

Piehler brachte auch einen durchgängigen Radweg entlang der neuen B 304 von Mögling nach St. Georgen ins Gespräch. Ein solcher sei nicht vorgesehen, sagten Wallner und Rehm nicht nur mit Blick darauf, dass die Trasse dann noch einmal sechs Meter breiter werden müsste. Für Freizeitradler sei ein Weg entlang einer Bundesstraße wenig attraktiv. Sie nutzten wie auch Bürger, die beispielsweise auf dem Weg zur Arbeitsstelle seien, eher das nachgeordnete Wegenetz, das für die Landwirtschaft ohnehin aufrecht erhalten werden müsse. Piehler erinnerte allerdings daran, dass es durch Anning und weiter über Pirach in Richtung Trostberg keinen Radweg gebe.

Mehrere Diskutanten kritisierten, dass der tiefergelegte Kreisverkehr in St. Georgen nicht gleich mitgebaut werden soll. Das Projekt sei nicht im Bedarfsplan, trotzdem habe man die Planung für den Vorentwurf erarbeitet und auf den Genehmigungsweg gebracht, berichtete Rehm. Das Bundesverkehrsministerium habe in der Nutzen-Kosten-Abwägung aber den Nutzen noch nicht so hoch gesehen, dass die teure Maßnahme gerechtfertigt sei, weil die Bahnlinie zu schwach ausgelastet sei. Dangschat verwies aber darauf, dass die Zugtaktung massiv zugenommen habe. Für die Stadt stehe außer Frage, dass beide Projekte verknüpft werden müssten. Man nehme dies mit, es würde auch Sinn machen, aber von den Ministerien gebe es kein entsprechendes Signal, sagte Rehm dazu. Erst die Umfahrung Altenmarkt, dann die Tieflage in St. Georgen – so sei der weitere Planungsablauf kommuniziert.

Arnulf Erler aus St. Georgen vermisste die klare Aussage, dass der Verkehr durchs Dorf zunehmen werde, sowie auch geologische Untersuchungen. Der Herrgottsberg bestehe aus instabilem Nagelfluhfelsen, der nicht erst bei einer Tieferlegung der Straße zum Problem werden könnte. „Sie wissen nicht, wie stabil der Felsen ist, aber Sie bauen und sorgen für mehr Verkehr und mehr Erschütterungen." Die Problematik zeige sich gerade in Altenmarkt. „Sie können den St. Georgenern nicht die selben Probleme zumuten wie aktuell den Betreibern des ‚Bergwerk'", sagte Erler.

Erschütterungen wie beim „Bergwerk"?

Wenn die Straße tiefer gelegt werde, gebe es selbstverständlich umfassende Untersuchungen, versicherte Rehm. Erler reichte das nicht, weil es schon bis dahin durch steigenden Schwerlastverkehr zu zusätzlichen Erschütterungen komme. Zum Wassereinbruch im „Bergwerk" (wir berichteten, siehe auch **Seite 22**) sagte Rehm, das Bauamt habe sich „bewusst und aus guten Gründen" nicht näher dazu geäußert und warte die Zivilklage ab. Letztlich sei die Situation in St. Georgen nicht vergleichbar mit der am Aubergtunnel: „Die neue Straße wird standfest sein" – ebenso wie die Bestandsstrecke, auf der für St. Georgen auch dann eine Verkehrszunahme prognostiziert sei, wenn die Umfahrung Altenmarkt nicht gebaut werde.

Matthias Pöschl verwies darauf, dass der Start der Planungen Jahrzehnte zurückliege und sich die Rahmenbedingungen geändert hätten: Klima. Nachhaltigkeit oder Flächenverbrauch hätten einen viel höheren Stellenwert bekommen. Jedes Projekt werde in regelmäßigen Abschnitten überprüft, versicherte Rehm. Bis 2030 gelte die hohe Priorisierung. „Das wird so bleiben, sofern sich der neue Bundestag nicht anders entscheidet." Bei der regelmäßigen Neubewertung spielten auch die Kosten und damit das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine Rolle, sagte Rehm auf eine weitere Frage. Im Vorentwurf war von 50 Millionen Euro die Rede gewesen, mittlerweile stehen als „Daumenwert" auf Basis von Pauschalen 75 Millionen Euro zu Buche. „Der wahnsinnige Preisanstieg im Baubereich schlägt sich auch bei diesem Projekt nieder", so Rehm. Grundsätzlich habe der Bund Mittel für die Finanzierung eingeplant, „aber noch nicht auf letzten Euro".

Ein weiterer Redner forderte, die Straße zur Eindämmung des Lärms stellenweise tiefer ins Gelände zu legen oder alternativ Hecken zu pflanzen. Hier müsse man sich stritt an die Bundes-Immissionsschutzverordnung halten, sagte Wallner. Für jedes Anwesen müsse einzeln geprüft werden, ob Anspruch auf Lärmschutz besteht oder nicht. „Freiwillig mehr machen dürfen wird nicht." In Abstimmung mit den Betroffenen und den Kommunen werde man aber dafür sorgen, dass die Trasse „durch Bepflanzungen möglichst gut ins Gesamtbild eingebunden wird". Der Wunsch nach einem tieferen Einschnitt sei nachvollziehbar, aber nicht so einfach umsetzbar, weil sich dies dann über weite Teile der weiteren Trasse ziehen und andere Probleme hervorrufen würde. „Und wo wir mehr Einschnitt produzieren, brauchen wir umso mehr Fläche für die Böschung und müssen an der Oberkante noch mehr in die Breite gehen. Unsere Abwägung hat zu dieser Trasse geführt."

„Für aktive Landwirte der absolute Horror"

Für aktive Landwirte wie Paul Obermaier ist „diese Versiegelung der absolute Horror". Nicht nur für die Straße, sondern auch für die Ökoausgleichsflächen ginge wertvoller landwirtschaftlicher Boden verloren, warnte er. Nach möglichen Enteignungen fragte ein weiterer Landwirt. Ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss sei die Grundlage dafür, bestätigte Rehm. Bei den allermeisten Projekten habe man sich bisher aber einigen können, Ersatzgrund angeboten oder Entschädigungen gezahlt.

Matthias Bauregger erinnerte daran, dass man erfolglos für einen Verlauf der B 299/304 neu im Osten von Trostberg und Traunreut gekämpft habe, wo auch die Gewerbebetriebe lägen und es in Wiesmühl bereits eine Brücke über die Alz gebe. „Die Brücke in der Schwarzau wäre dann überflüssig." Seinen Vorwurf, dass die Umfahrung im Westen kommt, weil abschnittsweise, schneller und zu niedrigeren Kosten gebaut werden könne, wies Rehm zurück. Für Bauregger blieb es dabei: Mit dieser Planung „verschiebt man die Probleme von Altenmarkt nach St. Georgen, und das ist nicht in Ordnung".

Zur Frage nach einem Zeithorizont konnte Rehm keine belastbaren Angaben machen. Fest stehe nur, dass man Anfang 2022 die Planfeststellung beantragen wolle. Danach sei der zeitliche Ablauf völlig offen, zumal mit vielen Einwendungen, Planänderungen und auch Klagen zu rechnen sei.

Zuhörer entsetzt über die vorgestellten Pläne

Traunreut. Am Rande des Infoabends im k1 äußerten sich einzelne Zuhörer gegenüber der Heimatzeitung zur vorgestellten Planung. „Das wird heftig", meinte eine Anwohnerin aus Ziegelstadl. Ganz in der Nähe ihres Anwesens soll die Einschleifung auf die Bundesstraße entstehen. „Wir haben dann auf zwei Seiten vom Hasenmattfelder Nähe Straßen."

Einer Anningerin fiel bei dem Gedanken an die neue Trasse nur ein: „So schnell wie möglich verkaufen und wonders hinziehen." Ihr Haus am Ortsrand liege bisher sehr ruhig mit schönem Blick – da weg wie man so schön sagt, sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen. „Und plötzlich sollen wir eine Bundesstraße vor der Nase haben!" Besonders fürchtet sie dabei den Schwerlastverkehr, der durch die neue Straße auch an Anning vorbeikommen wird. Auch ihr Sohn findet die neue Trasse „so was von sinnlos", weil dabei viele natürliche Fahrbahnkilometer einsparen und viel zu viele Flächen versiegelt werden.

Auch ein paar Altenmarkter waren unter den Zuhörern. Einer drückte seinen Zwiespalt aus: Auf der einen Seite sei die Umfahrung für seinen Wohnort überaus wichtig. Er sehe aber auch, wie viele Menschen mit der neuen Straße dann neu belastet werden und wie hoch der Grundverbrauch sein wird: „Ob das alles sein muss?"

„So was von entsetzt", war eine St. Georgenerin. „Es ist unglaublich, wie hier die Landschaft zerfressen wird. Das darf nie passieren." Die Erklärungen des Staatlichen Bauamtes zur neuen Trasse nannte sie eine „Vermiedlichung", die das wahre Ausmaß herunterspielen soll. Die 3D-Präsentation habe klar gezeigt, was auf die Region zukommt: „Es war gut, das mal so deutlich zu sehen." Auch ein Landwirt aus St. Georgen findet „das ganze Konzept Wahnsinn und einfach nicht mehr zeitgemäß". Es werde so viel über Artenschutz gesprochen, dazu passe diese Planung absolut nicht. „Aus ökologischer Sicht tut es einfach nur weh." – mix

UVA-Demo gegen „Planungswahnsinn"

Traunreut. Mitglieder des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung (UVA) haben vor Beginn des Infoabends im k1 (siehe Bericht oben) gegen den zweiten Bauabschnitt der Umfahrung Altenmarkt demonstriert. Es gehe in erster Linie um eine schnelle Verbindung der A 94 mit der A 8. Eine Einflastung der jetzigen Bundesstraßen-Anwohner könne nur ein Nebeneffekt sein, zitierte Vorsitzender Reinhold Schopf den früheren Leiter des Staatlichen Bauamts, Sebald König. Das Altenmarkt-Projekt reihe sich ein in eine Serie von Fehlplanungen: Bei der Umfahrung Obing steige wegen des Oberflächenwassers von der neuen Straße regelmäßig der Seepegel und überschwemme Straßen und Häuser. Beim Aubergtunnel würden das „Bergwerk" und der Keller eines Wohnhauses regelmäßig überflutet, weitere Häuser wiesen Risse auf. Und an der A94 sei der Lärmschutz mangelhaft. Überall hätten Anwohner und Gemeinden auf ein Entgegenkommen und Nachbesserungen gehofft, wenn man sich stets kooperativ zeige. Letztlich seien alle auf ihrem Schaden sitzen geblieben. Deshalb müsse man sich mit allen Kräften wehren, ist Schopfs Lehre daraus.

Die UVA-Demonstranten formierten sich vor dem k1 in Traunreut. – Foto: Seifert

Man protestiere „gegen diesen neuen Planungswahnsinn" mit noch mehr Lastwagen und Straßen, die Natur und Heimat auffressen. Die 3D-Visualisierung in Form eines Videospiels sei sinnlos und habe nichts mit der Realität zu tun: „Wenn man keine Lust mehr hat, schaltet man ein Spiel einfach aus. Wenn aber der Keller voll läuft, der Lärm die Lebensqualität raubt und regelmäßig Tote an mangelhaft geplanten Straßenkreuzungen zu beklagen sind, kann man dies nicht mehr rückgängig machen oder einfach ausschalten." Viele Tote und Verletzte habe beispielsweise der „dilettantische Ausbau der Waginger Straße hier in Traunreut gekostet".

Der UVA wende sich gegen Lärm, Abgase, Naturzerstörung und die Schädigung der Anwohner. Man habe beim Aubergtunnel die Zerstörung einer „einmaligen Naturoase – eines hunderte Jahre alten Steinbruchs mit unvergleichlichen riesigen Buchen" – dokumentiert. Der selbe „Frevel an unserer Heimat" solle nun in einem noch viel größeren Stil im Rahmen des zweiten Bauabschnitts wiederholt werden, kritisierte Schopf und nahm insbesondere die Alzquerung und die Steigungsstrecke hinauf nach Nock ins Visier. Im Anstieg setze der Verkehr viel zusätzliches CO_2, Staub und Lärm frei, „und das direkt im Frischluft-Einzugsgebiet der Stadt Trostberg". Zudem riegle der Trassendamm das Alztal bei Extremniederschlägen fast völlig ab, sagte Schopf auch mit Blick auf die Katastrophe im Ahrtal.

Die Planungen für St. Georgen seien „wahnwitzig", und für die Häuser am Fasanenjäger prophezeite Schopf volle Keller, wenn das Wasser wegen des Straßendamms von Pirach nicht mehr zum Kapser Graben fließen könne. Die schönsten stadtnahen Naherholungsgebiete würden geopfert, obwohl das Auto-Zeitalter zur Neige geht, schloss Schopf. „Wir werden alles in unserer Macht Stehende unternehmen, um diesen Planungswahnsinn nicht Realität werden zu lassen." – rse

In einem Bogen aus Richtung Anning und Weisham kommt die neue B 304 am „Herrgottsberg" (Mitte, links) vorbei in St. Georgen an. Der Radweg aus Stein (links) zu Friedhof und Kirche würde gekappt, lautete einer der Hauptkritikpunkte beim Infoabend am Montag im k1 in Traunreut. – Visualisierungen: Staatliches Bauamt Traunstein

In Ziegelstadl würde die aus Palling/Lindach kommende Staatsstraße 2093 (oben) aus dem Weiler herausverlegt und über einen Kreisverkehr an die Kreisstraße TS 51 in Richtung Anning (unten; rechts) sowie an die Zufahrtsrampe zur neuen Bundesstraße 304 angebunden; links unten die schon bestehende St 2093 in Richtung Stein a. d. Traun.

Umringt von Straßen: Die Einzelanwesen in Weisham. Unten läuft die Kreisstraße TS 51 Anning-St. Georgen quer durchs Bild, links ist die bestehende Anbindung an die St 2104 (Waginger Straße) zu erkennen, darüber die mögliche neue Kreuzung mit der B 304 neu, die weiter unter einer Brücke hindurch (rechts unten) nach St. Georgen führt.

In einem Bogen läuft die B 304 neu an Pirach mit seinem markanten Wasserturm vorbei, links ist die Überführung der Gemeindestraße nach Lindach zu erkennen. Rechts: Eine massive Brücke soll ein tiefes Tal (rechts) aus die Alz überspannen. Bergaufwärts nach Nock (oben, Mitte) gibt es zwei Fahrspuren, bei Nock ist auch die Unterführung der Gemeindestraße zu erkennen, die von Pirach links oberhalb zur Abzweige führt.

„Ein realistisches Bild zeigen"

Virtueller Flug über die B 304 neu von Mögling bis nach St. Georgen

Traunreut. Bevor beim Infoabend im k1 der mit Spannung erwartete Überflug über die mögliche Trasse der Ortsumfahrung Altenmarkt gezeigt und ausgiebig darüber diskutiert wurde (siehe auch Bericht auf Seite 30), informierten die Verantwortlichen des Staatlichen Bauamts Traunstein darüber, wie ein solches Großprojekt grundsätzlich abgewickelt wird.

Laut Leiter Christian Rehm macht das Bauamt keine Verkehrspolitik, sondern ist für Planung, Bau, Unterhalt und Verwaltung aller Bundes- und Staatsstraßen in den Landkreisen Traunstein, Berchtesgadener Land und Altötting zuständig, im Berchtesgadener Land auch für die Kreisstraßen. „Die Vorgaben, was wir planen sollen, kommen von der Politik beziehungsweise vom Gesetzgeber." So bestehe beispielsweise für die Umfahrung Altenmarkt ein gesetzlich belastbarer Planungsauftrag. Anfang 2022 wolle man das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern beantragen und die Bürger nun vorab aufklären, wie sie sich einbringen können.

Bernadette Wallner vom Staatlichen Bauamt erläuterte ausführlich, was man alles aus den doch recht technischen Planfeststellungs-Unterlagen herauslesen kann. Diese müssten einen Monat lang in den betroffenen Kommunen öffentlich ausgelegt und auch online einsehbar gemacht werden. Die Einwendungsfrist ende zwei Wochen nach dem Ende der Auslegung. Das Bauamt müsse sich zu jeder Einwendung äußern, und nach einem Erörterungstermin mit allen Beteiligten falle der Planfeststellungsbeschluss, der Bautrecht bringt, aber erst bestandskräftig wird, wenn keine Klagen eingehen. Er bildet die Basis für Ausführungsplanung, Ausschreibung und Bau, auf privatrechtlicher Ebene laufen die Grunderwerbsverhandlungen.

Wallners Präsentation soll in Kürze im Internet unter der Adresse www.stbats.bayern.de über die Reiter „Straßenbau" und „Projekte" zu finden sein.

Über die Dietlwiese hinauf nach Nock

Der virtuelle Überflug startete an der Einmündung der Glötter Straße auf die B 299 in Mögling. Dort soll ein Kreisverkehr entstehen, von dem aus die neue B 304 nach Süden über eine Brücke über den Mühlbach auf die Dietlwiese abzweigt. Dort beginnt ab der Unterführung des bestehenden Radwegs Trostberg-Altenmarkt allmählich die Rampe hinauf in Richtung Nock, wo bergwärts zwei Fahrspuren zum Überholen langsamer Lkw vorgesehen sind. Über eine mit Lärmschutzwänden versehene Brücke über die Alz verläuft der Trassenentwurf nach Nock, wo eine Unterführung der Gemeindestraße in Richtung Trostberg-Alzchem entstehen soll.

Im Einschnitt zwischen Nock und Wimpasing hindurch geht es über die Gemeindestraße in Richtung Schalling hinweg und an Stöttling nach Pirach, wo die Gemeindestraße nach Lindach ebenfalls überführt wird. Die Strecke führt weiter nach Ziegelstadl. Dort wird die Staatsstraße 2093 in Richtung Palling aus dem Weiler herausverlegt und über einen Kreisverkehr mit der Kreisstraße TS 51 in Richtung Anning sowie eine Rampe und einen Knotenpunkt samt Ampeln an die neue B 304 angebunden. Über zwei Bauwerke über den Anninger Bach und die Straße nach Daxberg erreicht man Weisham, wo die St 2104 ebenfalls mit einem Knotenpunkt samt Ampelanlage und auch die Kreisstraße TS 51 nach St. Georgen angeknüpft werden. In einem Linksbogen um den „Herrgottsberg" herum schwenkt die Straße auf die bestehende B 304 ein.

Die Knotenpunkte mit Ampeln seien klare Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums, sagte Wallner auf eine Frage von Stadtrat Christian Stoib, der sich in Ziegelstadl und Weisham ebenfalls Kreisverkehre vorstellen könnte. Nur in Mögling sei man aus naturschutzrechtlichen Gründen vom Regelwerk abgewichen und habe einen Kreisel vorgesehen, so Wallner. Der Flächenverbrauch für einen Kreisverkehr sei etwa doppelt so hoch wie für eine Ampelkreuzung, gab sie noch zu bedenken.

Nach dem Überflug wurden einzelne Stationen noch einmal aus der Nähe betrachtet und insbesondere die Abstände zu den Wohnanwesen bezziffert – in Ziegelstadl etwa 70 Meter, wobei die Bundesstraße hier im Einschnitt im Gelände „verschwinde", so Wallner. In Anning seien es gut 230 Meter, in Reit gut 290 Meter, im dicht von Bäumen umsäumten Daxberg gut 340 Meter und in Weisham gut 50 Meter.

Von Fassungslosigkeit bis zu blankem Entsetzen

„Wir wollten nichts beschönigen oder verbergen, aber ein realistisches Bild zeigen – und keine Horrorszenarien, wie eben von unserer Gegnerschaft teilweise getan wird." Mit diesen Worten eröffnete Wallner die ausführliche Diskussion, in der es Kritik an dem Projekt hagelte und die Reaktionen von Fassungslosigkeit bis blankem Entsetzen reichten (siehe Berichte auf Seite 30). – rse