

# Positionspapier des Bund Naturschutz

## Mautausweichverkehr und Ortsumfahrungen im westlichen Landkreis Ansbach

Der Bund Naturschutz hat sich aus aktuellem Anlass mit den bekannt gewordenen Planungen für mögliche Straßenumfahrungen von Dinkelsbühl und der Problematik des Maut-Ausweichverkehrs im südwestlichen Landkreis befasst. Dabei ergibt sich folgende Position:

### Grundsätzliches

**Hauptursache** für das rapide Ansteigen des LKW-Verkehrs ist eine bundesweit seit Jahrzehnten verfehlte Verkehrspolitik, die einseitig auf die Straße setzt und die damit verbundenen Schädigungen der Bevölkerung und der Umwelt billigend in Kauf nimmt. Güter im Fernverkehr gehören zu einem hohen Anteil auf die Schiene und aufs Wasser, nicht auf die Straße.

Massiv verstärkt, bis hin zu terrorähnlichen Zuständen der direkt betroffenen Bevölkerung, wurde das Problem, weil die bayrische Staatsregierung und die Bundesregierung bislang nicht bereit sind, den aus vorgenannten Gründen unnötig hohen **LKW-Fernverkehr** dorthin zu zwingen, wo er hingehört: Auf die Autobahnen und dort zugleich die sofort greifenden und billigsten Maßnahmen zur besseren Umweltverträglichkeit, zu mehr Verkehrssicherheit und besseren Verkehrsfluss einzuführen, nämlich ein generelles Tempolimit und ein LKW-Überholverbot, ggf. auch die Nutzung bisheriger Standstreifen.

Es ist ein Armutszeugnis, wenn stattdessen von den meisten politischen Entscheidungsträgern mehr oder weniger teure, umweltzerstörende Straßenumfahrungen gefordert werden und dabei die Bevölkerung noch gegeneinander ausgespielt wird. Mit immer neuen, viele Mio. teuren Straßen wird allenfalls an den **Symptomen** herumkuriert, die – meist hausgemachten - **Ursachen** werden aber nicht angegangen. Zudem ist es eine Täuschung der Bevölkerung, Umgehungen als schnelle „Problemlösungen“ zu suggerieren; die Verwirklichung dauert in der Regel ohnehin viele Jahre/Jahrzehnte. Mit dem psychologischen Ventil „Umgehung“ hätte eine B 25-Sperrung für den LKW-Fernverkehr keine Chance mehr. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten und zieht noch mehr Mautflüchtlinge an.

In der Summe ergäben die im westlichen Landkreis geforderten Umgehungsstraßen, die meistens mit dem zunehmenden LKW-Verkehr begründet werden, eine Straßenbauorgie in noch nie da gewesenem Ausmaß, auf Kosten der Bevölkerung und der Umwelt. Es scheint die Mentalität „erst bauen wir mal – dann schauen wir mal“ vorzuherrschen. Im einzelnen wären dies z. B.:

- Dinkelsbühl, Ostumgehung
- Feuchtwangen, Südwesttangente
- Sommerau, Ortsumfahrung
- Lehengütungen
- Schopflocher Spange zwischen B 25 und A 7
- B 131 neu
- Greiselbach
- Zumhaus/Bottenweiler aus Anlaß des geplanten Industriegebietes Interfranken
- Schnelldorf; falls Interfranken kommt, Weiterführungen vorgesehen
- Rothenburg

## Umfahrungen speziell um Dinkelsbühl (Grundlage: Präsentation des staatlichen Bauamtes)

### Westumfahrung

Diese wird unter Hinweis auf die Argumente in den Unterlagen entschieden abgelehnt und ist ohnehin nicht ernsthaft in der Diskussion

### Ostumfahrung

Diese vom Staatlichen Bauamt und weiten Teilen der Politik einseitig favorisierte Trasse wird von uns ebenfalls aus folgenden Gründen entschieden abgelehnt:

Durch die zwangsläufig enge Heranführung an die Wohnbebauung, beginnend vom Campingplatz, an den Wohngebieten vorbei bis nach Weiherhaus werden diese in ihrer **Wohnqualität** stark entwertet. Ein beträchtlicher Anteil der Bevölkerung wird nicht *entlastet*, sondern extrem *belastet*. In gewissem Grad gilt das auch für die tangierten Gewerbebetriebe („weiche Faktoren“).

Völlig entwertet mit der Durchschneidung und den Emissionen wird der gesamte Bereich einschließlich der Mutschach als fußläufig erreichbares **Naherholungsgebiet** und die verschiedenen Sportanlagen. Damit würde die bislang gute Stadtplanung dieses Bereiches mit der Sport- und Naherholungsfunktion und die Verzahnung von Siedlungsbereichen mit der Landschaft zunichte gemacht. Die Stadt beraubt sich damit auch jeglicher Erweiterungsmöglichkeiten von Sportstätten oder einer möglichen Wohnbebauung.

Eine noch höhere Belastung wäre auch deswegen unvermeidbar, weil durch **höhere Fahrgeschwindigkeiten** und **Streckenverlängerung** im Vergleich zur jetzigen B 25 Lärm- und Abgasemissionen steigen würden.

Der gesamte Bereich weist einen hohen Anteil **wertvoller Biotopstrukturen** wie z. B. Hecken, Solitärbäume, Ranken, Mager- und Feuchtwiesen, Raine, Waldränder auf. In ihrer Gesamtheit und auch deshalb, weil die landwirtschaftliche Nutzung meistens sehr kleinräumig und damit umweltverträglicher als meistens üblich erfolgt, stellen diese Strukturen einen hohen Biotopwert dar. Mit der Straßentrasse würden diese brutal zerschnitten oder direkt zerstört. Im Ergebnis wäre der komplette Bereich sowohl ökologisch als auch für die Naherholung zerstört.

Die **Verluste an landwirtschaftlicher Fläche** wären enorm, weil neben den direkt beanspruchten ein hoher Anteil Verschnittflächen entstehen würde, der dann unbewirtschaftbar bleibt. Durch die Maßnahme würde der landwirtschaftliche Grundstücksmarkt weiter negativ zu Lasten der Landwirte angeheizt. Zudem sinkt seit einiger Zeit aus verständlichen Gründen die Bereitschaft der Landwirtschaft, Flächen für gesetzliche Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Die Trasse würde immensen Ausgleichsbedarf erfordern, der nicht ohne weitere Verschärfung der landwirtschaftlichen Pachtpreise zu realisieren ist.

Mit dem Bau würde der Druck auf die kleineren Orte, wie z. B. Neustädtlein und Knittelsbach steigen. Es würden „**Zwangspunkte**“ zu weiteren Umgehungen entstehen. Wie die Planung, die schon eine mögliche Verlängerung vorsieht, zeigt, wäre dieser Eingriff mit zusätzlichen 9 Mio. EUR Mehrkosten, drei Brückenbauwerken etc. noch gigantischer als der erste Schritt.

## **Bahnparallele Trasse**

Diese Trasse würde die geringsten Umwelteingriffe verursachen und nur geringe Anwohnernachteile bewirken. Sie würde wohl helfen, die Luitpoldstraße ausschließlich für den Ziel- und Quellverkehr zu nutzen und dort den Durchgangsverkehr zu verlagern. Dagegen wurde aus Naturschutzsicht zwar nur wenig sprechen. Es stellt sich aber die volkswirtschaftliche Frage, ob für dieses Ziel ein hoher Betrag aufgewendet werden soll, wenn durch Wegfall der Mautflüchtlinge und weitere verkehrsvermeidende Maßnahmen ähnliches erreicht werden kann.

## **Zusammenfassung**

Die Verweigerung der Bay. Staatsregierung und der Bundesregierung zu einer umweltverträglichen Verkehrspolitik kann nicht durch weitere Straßen, die zudem dauerhaft weitere Unterhaltskosten nach sich ziehen, kompensiert werden. In Verbindung mit der ebenfalls unnötigen B 131 neu („Spange“) wäre eine Umfahrung von Dinkelsbühl ein regelrechtes Lockmittel für noch deutlich mehr Verkehr. Das Problem würde nicht gelöst, sondern verstärkt. Mit einer Umgehung würde der unnötig hohe Durchgangsverkehr allenfalls schneller „durchgedrückt“, zu Lasten von Anwohnern und Umwelt, in den kleineren Ortschaften würde die Belastung weiter steigen und „Zwangspunkte“ für weitere Umfahrungen entstehen. Der Kardinalfehler der meisten politischen Entscheidungsträger ist, dass die Frage des „ob“ gar nicht gestellt wurde, sondern nur über das „wie“ diskutiert wird. Das Thema Klimaschutz, wo der Verkehr eine gravierende Rolle spielt, kommt bei dieser Denkweise offenbar nicht vor. Angesichts schon jetzt massiver Probleme des Speditionsgewerbes infolge der – voraussichtlich weiter steigenden - Spritpreise sind Investitionen in zusätzliche Straßen Fehlinvestitionen, zumal schon jetzt der Unterhalt bei vielen Straßen mangelhaft ist.

Letztendlich ist festzustellen, dass Dinkelsbühl keinen geeigneten Raum für eine verträgliche Umgehungsstraße hat. Bei Ausschöpfen der sofort möglichen Maßnahmen – LKW-Fernverkehr-Durchfahrtsverbot, langfristig mehr Gütertransporte auf die Schiene, Reaktivierung der Bahnlinie Nördlingen-Dombühl - besteht dazu auch keinerlei Notwendigkeit.