

Erörterungstermin B 173neu in Hochstadt a.M.

INTELLIGENTE UMWELT- UND ANWOHNERVERTRÄGLICHE VARIANTEN REALISIEREN – KEINE AUTOBAHN!

Anlässlich des heute beginnenden Erörterungstermins der Regierung von Oberfranken zum Bau der Umfahrungen von Trieb und Hochstadt (B 173neu) verdeutlichten VertreterInnen des Bundes Naturschutz und der Bürgerinitiative Hochstadt ihre aktuellen Forderungen zur Straßenplanung.

Anton Reinhardt, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Lichtenfels und seit vielen Jahren aktiv gegen den überzogenen Neubau: *„Seit Jahrzehnten plant das Staatliche Bauamt Bamberg den Neu- und Ausbau der B 173 zu einer vierspurigen autobahnähnlichen Straße von Lichtenfels in Richtung Kronach. Die ursprünglich angedachte Bahntrasse bei Trieb scheiterte zu Recht am europäischen Vogelschutzgebiet Naßanger vor Gericht. Obwohl die Bevölkerung seit Jahren in den an der B 173 hängenden Landkreisen Lichtenfels, Kronach und Hof sinkt, wird stur am Plan eines vierstreifigen Querschnittes festgehalten. Dabei hat sich seit dem Ausbau der B 303 zwischen Sonnefeld und Theisenort und seit der Eröffnung der A 73 der KFZ-Verkehr von der B 173 zwischen Lichtenfels und Küps wegverlagert. Die Belastungen sinken hier deshalb. Trotzdem wird weitergemacht als ob nichts wäre. Das ist entweder Realitätsverweigerung oder man will den Transitverkehr herholen. Aus unserer Sicht reicht eine zweispurige Trasse auf der mittleren Variante völlig aus. Wir könnten auch mit einer zusätzlichen, wechselnden Überholspur leben. Die Südvariante wäre extrem flächenverbrauchend. Das darf sich der Freistaat nicht mehr leisten.“*

Bernd Priemer und Günther Wimmer, Bürgerinitiative B 173 Hochstadt: *„Wir befürchten durch die Südvariante unnötige Lärm- und Schadstoffbelastungen in Hochstadt sowie einen*

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Hochstadt a.M., 23. Juli 2013

PM 072-13/LFG



riesigen Landverbrauch. Unser Bürgerentscheid erbrachte eine große Mehrheit gegen diese Planung. Nachdem die Bahntrasse (Variante Nord) offensichtlich nicht mehr realisierbar ist, sollte man aus unserer Sicht die Variante Mitte weiterverfolgen. Bei einem 2-spurigen oder 2+1-Straßenquerschnitt sollten die Kosteneinsparungen beim Fahrbahnbau für einen verbesserten Lärmschutz der Bewohner von Trieb und Hochstadt sowie der anderen anliegenden Ortschaften entlang der gesamten Strecke zwischen Lichtenfels-Ost und Johannisthal verwendet werden!“

„Wenn erst einmal bei Trieb und Hochstadt im Maintal eine Art Autobahn gebaut wird, geht das ja weiter. Die Küpser und die Johannisthaler wären dann die nächsten Leidtragenden. Leider konnten wir den unsäglichen Neubau südlich Kronach nicht verhindern, dort kann man schon sehen, wie die Landschaft zurechtgehobelt werden muss, wenn man so überdimensioniert baut. Wir fordern stattdessen Beibehalt der Zweispurigkeit auf der bestehenden Trasse, den sanften Ausbau der bestehenden Straße nördlich Johannisthal zur B 303 mit Lärmschutz und den Verzicht auf die geplante Lerchenhoftrasse mit ihren riesigen Viadukten im Hochwassergebiet der Rodach. Auf keinen Fall wollen wir eine Rodachtalautobahn“ fordert Elisabeth Hoffmann, 1. Vorsitzende der BN-Kreisgruppe Kronach.

Der Bund Naturschutz kritisiert die Vorgehensweise des Innenministers Joachim Herrmann zum Bundesverkehrswegeplan. „Mit seiner Wunschliste für den Bundesverkehrswegeplan will Bayern eine wahre Straßenbauorgie durchsetzen. Mit 399 Straßenbauprojekten, die ohne Prüfung von Alternativen, ohne aktuelle Kostenschätzung und mit völlig unzureichender Bürgerbeteiligung nach Berlin gemeldet wurden, bricht Bayern alle Rekorde. Wichtiger als neue Straßen wären die Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes und die Stärkung von Bus und Bahn“, so Tom Konopka, Regionalreferent für Oberfranken.

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Hochstadt a.M., 23. Juli 2013

PM 072-13/LFG



Der BN hat sich schon vor über 30 Jahren für die Entlastung der BürgerInnen von Trieb und Hochstadt eingesetzt und in der Zwischenzeit Vorschläge für Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf die Bahn und Entschleunigung in den Ortsdurchfahrten gemacht. Leider bislang erfolglos.

Im Zuge des gescheiterten Planfeststellungsverfahrens für die sog. Bahntrasse hat der BN als Alternative zur Durchschneidung des europäischen Vogelschutzgebietes sogar eine alternative Straßentrasse ("Hörnchenlösung") vorgeschlagen. Weil auch diesen Vorschlägen vom Staatlichen Bauamt nicht gefolgt werden konnte, wurde der Planfeststellungsbeschluss für die sog. Bahntrasse erlassen und auf Klage des BN vom Bundesverwaltungsgericht im Jahre 2002 für rechtswidrig erklärt und letztlich aufgehoben.

Mit dem erst 2009 wieder begonnenen und 2012 neu aufgelegten Planfeststellungsverfahren soll eine v.a. das Vogelschutzgebiet in der Mainaue aber auch das FFH-Gebiet am Naßanger weitgehend umgehende Trasse festgestellt werden. Die vorgelegten Unterlagen zeigen, dass es sich beim Planungsraum aus Naturschutzsicht und aus kulturhistorischer Sicht um einen extrem wertvollen Talraum handelt. Die UVP kommt deshalb in der Bewertung bei diversen Schutzgütern regelmäßig zu "hoher Bedeutung".

Entlastung von Trieb und Hochstadt weiterhin nötig

Der BN erkennt an, dass wegen der hohen Belastung der Einwohnerinnen und Einwohner von Trieb und Hochstadt aufgrund des dortigen hohen Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt eine Entlastung nötig ist und der Bau einer Ortsumfahrung geplant wird.

Der Bedarf für eine vierstreifige, autobahnähnliche Kraftfahrstraße ist jedoch nicht nachgewiesen, zumal die Bevölkerung in Oberfranken-Ost kräftig sinkt und nach der Prognose des Statistischen Landesamtes in den nächsten Jahren weiter stark sinken wird. Die Verkehrszählungen ergaben demnach bereits einen Rückgang von 14.317 KFZ/24h (1995) über 14.183 (2000) auf 13.357 (2005), 12.555 (2012) und 11.844 (1. Quartal 2013) an der Zählstelle Zettlitz-West. Die Prognosen für die enormen Steigerungen des Verkehrs in Zettlitz-West und in Trieb und Hochstadt im Jahre 2025 sind deshalb mehr als zweifelhaft. Der Bundesverkehrswegeplan ist in diesem Zusammenhang veraltet und sollte dringend überprüft werden. Die derzeit laufende Novellierung bietet dazu Gelegenheit.

Durch einen vierspurigen Neu- und Ausbau bis Kronach entstünde eine Transitstrecke für den Fernverkehr und als Mautausweichstrecke für LKW.

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Hochstadt a.M., 23. Juli 2013
PM 072-13/LFG

Vierstreifiger Querschnitt nicht zu rechtfertigen

Der BN lehnt weiterhin eine Planung als vierstreifige Straße entschieden ab! Eine solche ist bei der dort prognostizierten Verkehrsdichte keinesfalls erforderlich (vgl. die Veröffentlichungen des Bundesamts für Straßenwesen, wonach bis zu 20.000 DTV sogar eine Lösung mit nur zwei Fahrspuren vollkommen ausreichen würde). Um dennoch gefahrloser überholen zu können, wäre eine sog. „2+1-Lösung, also mit einer zusätzlichen, abwechselnd zugeordneten Überholspur“ denkbar.

Eine vierspurige Straße würde jedoch höheren Flächenverbrauch, höhere Kosten sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung und auch aus naturschutzfachlicher Sicht höhere Beeinträchtigungen verursachen.

Das dringliche Anliegen der Bayerischen Staatsregierung, mit der Fläche sparsamer umzugehen, wird durch diese vierspurige Planung konterkariert. Leider werden in Bayern täglich immer noch 18 Hektar freie Fläche versiegelt, überbaut oder anderweitig der Natur entzogen.

Darüber hinaus erzeugen die aus einer vierspurigen Lösung resultierenden Fahrgeschwindigkeiten eine höhere Verlärmung, höhere Schadstoffbelastung und insgesamt höhere Beeinträchtigung der Bevölkerung.

Auch der Bundesrechnungshof hat für eine kostensparendere Lösung plädiert. Eine Verkleinerung des Fahrbahnquerschnittes käme dieser Forderung sehr entgegen.

Eine zweispurige Fahrbahn oder ein 2+1-Querschnitt würde die erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes und des FFH-Gebietes minimieren helfen. Dies würde auch die Zwangspunkte für die Eingriffe im geplanten Bauabschnitt 2 (NSG Gaabsweiher östlich Lichtenfels) minimieren.

Der BN hat entsprechend die Vorlage einer Vergleichsplanung mit geändertem Querschnitt in 2+1-Standard bzgl. der Umweltauswirkungen gefordert.

Variante Mitte

Im Planfeststellungsverfahren wurde die als Variante Mitte bezeichnete Trasse im Vergleich der Auswirkungen auf die EU-Schutzgebiete geprüft.

Sie erscheint im Vergleich noch immer als die umweltfreundlichere Lösung, da sie wesentlich flächensparender wäre und die Anwohner von Hochstadt, Wolfsloch und Horb weniger durch Lärm und Abgase beeinträchtigt.

Flächenverbrauch minimieren

Sowohl die Länge der Variante Süd (mit 8 Kilometer Länge) als auch die bei allen Varianten vorgesehenen höhenfreien Anbindungen benötigen enorm viel

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Hochstadt a.M., 23. Juli 2013

PM 072-13/LFG

Fläche. Insbesondere bei der Anbindung an die B 289 könnten z.B. mit einem Kreisverkehr die weit auseinandergezogenen Rampen vermieden werden.

Auch am geplanten Knoten im Westen mit der LIF 13 und der B173-alt sollte statt zweier (!) Kreisverkehre an den Rampen ein großer Kreisverkehr alle Straßen incl. B173-neu verknüpfen. Dies würde auch andere, umweltverträglichere Zwangspunkte für den Bauabschnitt 2 (NSG Gaabsweiher) setzen.

Die Novelle des Bundesverkehrswegeplans sollte dringend überarbeitet werden, und zwar auf Notwendigkeit, Verringerung der Flächeninanspruchnahme und Kostenersparnis der einzelnen Straßenbauprojekte!

Die vom Bayerischen Innenministerium vorgelegte Liste ist zwar einsehbar; dort kann man auch per Mail seine Meinung abgeben. Aber die angebotene Beteiligung ist allerdings eher eine „Scheinbeteiligung“. 383 Teilprojekte, davon 223 Ortsumfahrungen und 263 neue Projekte, bei denen weder Länge, Kosten, Alternativen oder Umweltbelastungen angegeben sind, wären hier einzuschätzen. Dies kann praktisch ein Laie nicht leisten.

In fast allen Fällen wird der großzügige Ausbau der Bundesstraßen und die damit einhergehende Beschleunigung des KFZ-Verkehrs in Form des Neubaus von Ortsumfahrungen geplant, was die Durchsetzung der Vorhaben enorm erleichtert. Tatsächlich führen die aneinandergereihten Ortsumfahrungen zu ausgebauten neuen Bundesstraßen. Damit werden alle Ziele konterkariert, nach denen der Verkehr bevorzugt auf die Bahn gelegt, Klimaschutz vorgebracht und Fläche geschont werden soll.

B 173 südlich Kronach

Die Bundesstraße B 173 soll nach dem Willen des Innenministeriums südlich von Kronach bis Lichtenfels zur vierspurigen Straße ausgebaut werden. Es wäre eine Art Autobahn durch die Hintertür.

Erfreuliche Kooperation

Der Bund Naturschutz und die Bürgerinitiative Hochstadt haben nicht immer zusammengestanden. Trennten sie zunächst die unterschiedlichen Einschätzungen zur sog. Bahntrasse, eint sie jetzt umso mehr die Sorge um Lärmbelastung und Flächenfraß. Nun besteht die Möglichkeit, zumindest zwischen Lichtenfels-Ost und Johannisthal eine naturverträgliche, bürgerfreundliche und kostensparende B 173 zu realisieren.

Für Rückfragen: Tom Konopka, Regionalreferent für Mittel- und Oberfranken
Fon 0911/81878-14

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Hochstadt a.M., 23. Juli 2013

PM 072-13/LFG