

MdB ...
Platz der Republik 1
11011 Berlin

V/BVWP

31.12.2021

Klimaschutz-Prüfstand für Straßenbau-Maßnahmen durch die neue Bundesregierung

Sehr geehrte(r) Herr/Frau Abgeordnete,

zunächst dürfen wir Ihnen zur Wahl in den Deutschen Bundestag gratulieren. Wir wünschen erfolgreiche und umweltorientierte Arbeit. Dieses Schreiben geht gleichlautend an die MdBs der drei Koalitionsparteien in unserem Raum. Sollte es innerhalb der Parteien Zuständigkeiten für den Landkreis Ansbach geben, wären wir für Nennung sehr dankbar.

Wie Sie wissen, sind gerade im Landkreis Ansbach durch die bisherigen politischen Mehrheiten auf Bundesebene viele Maßnahmen beschlossen bzw. geplant, die in ihrer Konsequenz die Ziele des Koalitionsvertrages ins Gegenteil verkehren. Bei tatsächlicher Verwirklichung würden schon wegen deren langfristiger kontraproduktiver Wirkung die Weichen falsch gestellt. Wir haben schon vor der Wahl gefordert, dass bei Amtsantritt der neuen Regierung all diese Projekte auf den Klima-Prüfstand kommen und bei Unverträglichkeit von der politischen Agenda genommen werden müssen.

Bevor sich der Fokus auf neue Maßnahmen richtet, muss kritisch geprüft werden, welche der geplanten Projekte noch zeitgemäß sind. Bei einer gründlichen Analyse der sich in bundespolitischer Zuständigkeit befindlichen Planungen im Landkreis Ansbach stehen aus unserer Sicht folgende Projekte an erster Stelle einer Streichliste:

InterFranken/Autobahnanschluss

Bei dem angedachten InterFranken-Projekt handelt es sich um eines der größten bayerischen Flächenverbrauchsvorhaben von zunächst ca. 80, im Endausbau ca. 250 Hektar! Es ist gegen Bevölkerung und Umwelt gleichermaßen gerichtet. Im Raum Westmittelfranken besteht keinerlei Mangel an freien Gewerbeflächen für eine gesunde Entwicklung. InterFranken war jedoch als Prestige-Großprojekt mit der Grundausrichtung auf Großlogistik gedacht und hat dabei weder Rücksicht auf die ländliche Struktur des Planungsraums noch auf die Verkehrsbelastung der betroffenen Gemeinden, das Anbinde-Gebot und die ökologische Wirkung genommen. Nachdem die hiesige Kommunalpolitik und die Genehmigungsbehörden für eine sachliche Diskussion nicht zugänglich waren, blieb dem BN nur der Klageweg. Im wegweisenden Urteil des Bay. VGH vom 28.10.2014 haben wir einen eindeutigen Sieg errungen. Der Bebauungsplan wurde für ungültig erklärt.

Auch dieses Urteil, das die Sach- und Rechtswidrigkeit belegt, hat die Zweckverbands-Verantwortlichen nicht davon abgehalten, das Vorhaben auf Steuerzahlerkosten weiter zu verfolgen. Es ist offensichtlich, dass das Projekt mit einer ehrlichen Kostenrechnung nie zu betreiben sein wird. Die vorgelegten Kostenschätzungen waren immer geschönt. Eine ökonomisch wie ökologisch sinnhafte Planung hat es zu keiner Zeit gegeben. Immer wieder wur-

den neue politische Winkelzüge versucht, um ein endgültiges Scheitern abzuwenden. Letzter Ansatz in dieser langen Reihe war das Angebot des damaligen Verkehrsministers Andreas Scheuer, im Rahmen einer „Ministerentscheidung“ den Bau einer separaten InterFranken-Autobahnausfahrt an der A 7 zu genehmigen. Dies geschah entgegen fachlichem Rat aus dem Verkehrsministerium und unter Vernachlässigung grundlegender Sicherheitsaspekte. Seither stellt diese Ministerzusage die Grundlage für einen erneuten Planungsschub dar.

Wir bitten dringend darum, das Projekt „A 7-Abfahrt InterFranken“ als nicht zielführend zu beenden.

B 25, Ortsumfahrung Dinkelsbühl und weitere Ortsumfahrungen in nördlicher Fortsetzung

Die „Mutschach“ am Stadtrand von Dinkelsbühl ist für die Bevölkerung das Naherholungsgebiet schlechthin. Sofern Dinkelsbühl überhaupt nennenswerte Verkehrsprobleme hat, rühren diese vom hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr. Dennoch wurde von einer politischen Mehrheit im zweiten Anlauf der Bau einer Ortsumfahrung beschlossen. Zur Rechtfertigung diente ein Bürgerentscheid vor 13 Jahren pro Umfahrungsstraße, damals allerdings unter ganz anderen Voraussetzungen. Die Verwirklichung bedeutet nicht weniger als die völlige Entwertung des Naherholungsgebietes, die nicht ausgleichbare Vernichtung reichhaltiger ökologischer Substanz und die Heranziehung zusätzlichen (Schwer-) Verkehrs. Die Bevölkerung würde nicht *entlastet*, sondern zusätzlich *belastet*. Dabei gibt es seit Jahrzehnten eine deutlich verträglichere Alternative, nämlich die „bahnparallele Trasse“. Sie hätte nur etwa ein Drittel der Trassenlänge und einen Bruchteil des Landverbrauches, es wären keine nennenswerten Eingriffe in den Naturhaushalt erforderlich. Eine ernsthafte Prüfung dieser Variante wurde nie durchgeführt. Uns blieb nur der Klageweg, eine Entscheidung steht noch aus.

Wir bitten auch hier darum, das Fehlprojekt umgehend zu beenden.

Fernstraßenprojekte im Bundesfernstraßenplan 2030 mit zerstörungsgleicher Wirkung

B 13, Drei Umfahrungen Gunzenhausen – Merkendorf, Projektnummer: B013-G050-BY-T01-BY

Die drei Abschnitte wurden trotz räumlicher Trennung in einer Maßnahme zusammengefasst und damit „mangels“ entsprechender Fahrzeugzahlen künstlich Bedarf suggeriert. Der Teilabschnitt bei Gunzenhausen-Schlungenhof wurde Anfang 2020 per Bürgerentscheid bereits deutlich abgelehnt. Für die Umfahrung Merkendorf fand Ende 2020 der Erörterungstermin zur Planfeststellung statt, das Ergebnis steht noch aus.

Auch hier ist es so, wie meistens: Merkendorf hat kein Verkehrsproblem. Der Durchgangsverkehr durchquert den Ort seit Jahrzehnten staufrei auf der bestehenden Trasse auf einer Länge von ca. 700 m. Die historische Altstadt und die Bevölkerung dort sind ohnehin nicht vom Bundesstraßen-Verkehr tangiert. Von den Emissionen des Durchgangsverkehrs sind nur wenige direkt angrenzende Anwesen betroffen. Die Querung der Bundesstraße für Fußgänger zwischen dem nördlichen und südlichen Ortsbereich ist durch Ampel-Querungshilfe und das Herausrücken des Ortsschildes am westlichen Ortseingang gefahrlos und rasch möglich. Es gibt keinen verkehrlichen Grund und keinen Anlass zu einem besseren Schutz querender Fußgänger für eine Ortsumgehung. Es ist keine erhöhte Unfallhäufigkeit festzustellen.

Die geplante Umgehung wäre auch verkehrlich kontraproduktiv. Bei etwa 2.500 m Straßlänge mit zwei Kreisverkehren entstünde kein spürbarer Zeitgewinn. Sie wäre aber ökologisch und auch landwirtschaftlich verheerend. Es würde unweigerlich zusätzlicher (LKW-) Verkehr mit allen Emissionen angezogen, die Belastung für Mensch und Umwelt würde steigen. In den Planungsunterlagen selbst argumentiert man mit dem Schwerverkehr der Steinindustrie südlich Weißenburg. Es würden etwa 15 ha bisheriger (landwirtschaftlicher) Offenlandfläche benötigt und zum beträchtlichen Teil versiegelt. Die landwirtschaftlichen Flächen würden durchschnitten, der Bewirtschaftungsdruck und die Grundstücks- und Pachtpreise auf den verbleibenden Flächen würden weiter steigen. Und nicht zuletzt: Das bayernweit einmalige Wiesenbrüteregebiet „Wiesmet“ mit den äußerst störungsempfindlichen Arten Brachvogel, Uferschnepfe, Bekassine, Kiebitz grenzt an den Wirkungsraum an, etliche Biotopkomplexe mit der Brut der Rohrweihe liegen in unmittelbarer Nachbarschaft. Gegen das Projekt hat sich vor Ort eine Initiative gebildet, die vor längerer Zeit eine Petition an den Deutschen Bundestag eingereicht hat.

Wir unterstützen diese und bitten ebenfalls um Herausnahme des Projektes aus der Priorität 1.

B 13 von A 6-Ausfahrt Ansbach-Süd bis zum Stadtrand Ansbach, vierspuriger Ausbau mit irreparabler Zerstörung der Feuchtlach, der grünen Lunge Ansbachs, Projektnummer: B013-G040-BY

Für den Ausbau und dessen immense Kosten gibt es keinen verkehrlichen Grund. Geringfügige Ampelwartezeiten von wenigen Minuten treten allenfalls im Früh- und Abendverkehr auf. Sie sind durch die Ampel am Stadteingang und die stadteinwärts folgende Situation unvermeidbar. Der Ausbau der B 13 auf vier Fahrstreifen zusammen mit den Umbauten der benannten Einmündungen/ Knotenpunkte trägt in keiner Weise zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Verkehrssicherheit bei. Allenfalls würden die Stauzeiten an der Stadteinfahrt größer werden.

Die B 13 führt zwischen dem Stadteingang und der Einfahrt nach Höfstetten durch ein geschlossenes Waldgebiet mit teilweise kräftigen Böschungen und Einschnitten. Die sog. „Feuchtlach“ weist einen hohen Biotop- und Naherholungswert auf, es handelt sich um Ansbachs „grüne Lunge“ schlechthin. Im Falle eines Ausbaus müssten erhebliche Flächen des naturnahen, stabilen Waldes gerodet werden. Der Saum wäre zerstört. Der Ausbau ist nicht naturverträglich und bringt für das Stadtgebiet keinerlei Entlastungen.

Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) als „gering“ kann vor diesem Hintergrund nicht stimmen. Zudem gibt es erhebliche Zweifel an der Kosten-Nutzen-Untersuchung, weil die angesetzten Reisezeitgewinne viel zu stark gewichtet werden.

Der Bund Naturschutz fordert, den vierstreifigen Ausbau der B 13 zwischen dem Anschluss bei Claffheim und dem Stadteingang Ansbach ersatzlos aus dem Plan zu streichen und die Planung einzustellen.

B 25, OU Feuchtwangen, Projektnummer: B025-GO20-BY-T02-BY

Eine Umgehung würde zur Zerstörung vieler Biotopbereiche, selbst im direkten Trassenbereich, führen. Teilweise wären dabei FFH-Arten wie der Laubfrosch betroffen. Ebenso werden gesetzlich geschützte Flächen nach Art. 12 BayNatschG (Kaltenbronner Weiher mit Hutungen) beeinträchtigt. Im fast gesamten Trassenbereich würden eine ganze Reihe zusammenhängender Lebensräume durchschnitten und ihrer ökologischen Funktion beraubt. Die kleinräumige Verzahnung der diversen Strukturen würde ebenfalls zerstört. Der Eingriff

wäre nicht ausgleichbar, die Planung wäre nicht genehmigungsfähig. Der Bau widerspricht auch weiteren gesetzlichen und raumplanerischen Vorgaben.

Im Übrigen baut derzeit die Stadt Feuchtwangen in geringer Entfernung bereits selbst eine „Südwest-Umfahrung“. Sie ist als Kreisstraße konzipiert. Das ökologische Zerstörungspotenzial schon dieser „Entlastungsstraße“ kann auf unserer Homepage unter <https://ansbach.bund-naturschutz.de/aktuelles/artikel/westtangente-feuchtwangen-dokumentation-einer-zerstoerung> betrachtet werden. Es kann nicht sein, dass im BVWP eine Umfahrung zusätzlich zu einer kommunalen Umfahrung geplant wird. Neben weiterer Biotopzerstörung würde das eine gigantische Verschwendung von Steuergeldern bedeuten. Es bestehen zudem erhebliche Zweifel am behaupteten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,3.

Wir bitten um Herausnahme auch dieses Fehlprojektes.

Und natürlich gibt es auch diverse Projekte, die im Sinne des Koalitionsvertrages angegangen werden müssen, und unseren Landkreis besonders betreffen:

- Die West-/Ost-Schienenverbindung Stuttgart - Prag muss dringend verbessert werden, das stellt auch die umweltverträglichere Fernverbindungsalternative zum 6-spurigen A 6-Ausbau dar. Die beiden Schienenprojekte ABS Stuttgart-Backnang-Nürnberg und Nürnberg-Prag gehören für uns zusammen, vor allem weil sie für den Schwerlastverkehr in Richtung Westeuropa-Osteuropa von hoher Bedeutung sind.
- Unterstützung/Beschleunigung der Bahnreaktivierung zwischen Dombühl und Nördlingen sowie ein verbessertes ÖPNV- und SPNV-Verkehrsangebot zwischen Ansbach und Gunzenhausen.
- StVO § 45, Tempo 30: Die Möglichkeiten für Gemeinden, in ihrem Ortsbereich Tempo 30 anordnen zu lassen, muss möglich werden, ohne dass spezielle örtliche Gründe vorliegen.

Wir würden die Punkte gerne in einem persönlichen Gespräch erörtern und würden uns über einen Gesprächstermin freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Paul Beitzer
Kreisvorsitzender

Dr. Herbert Sirois
Stv. Kreisvorsitzender

Das Schreiben erhalten Frau Staatssekretärin und Abgeordnete Katja Hessel, die Abgeordneten Gabriela Heinrich, Carsten Träger, Jan Plobner, Kristine Lütke, Tessa Ganserer und Sascha Müller.

Anlagen:
3 Zeitungsberichte wg. A 7-Ausfahrt

In Abdruck an Presse