

Positionspapier zur diskutierten Umfahrung Großenried/Kleinried

Der Bund Naturschutz (BN) hat sich nach Bekanntwerden der Überlegungen über eine Umfahrung Großenried/Kleinried durch die Staatsstraße 2221 eingehend mit dem Vorhaben befasst und sich in der Konsequenz klar positioniert.

Wir haben großes Verständnis für diejenigen Menschen, die unmittelbar an einer Durchgangsstraße leben und beständig Lärm, Abgasen, direkter Verkehrsgefährdung etc. ausgesetzt sind. Der Wunsch nach einer Auslagerung des Durchgangsverkehrs zur Verbesserung der Lebensqualität ist verständlich.

Nur: Nach aller Erfahrung schaffen neue Straßen meist mehr Probleme als sie lösen. Und im Fall Großenried/Kleinried ist das ökologische Zerstörungspotenzial wg. der

- großräumigen Querung des Altmühltals,
- des massiven Flächenverbrauchs von mindestens 10 Hektar (inklusive „Ausgleichsflächen“),
- der LN-Flächenvernichtung und -zerstückelung,
- des Durchschneidungseffektes von Lebensräumen,
- des großen Einwirkungsbereiches weit über die direkte Trasse hinaus etc.

besonders groß.

Und: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Jede neue und im Sinne des motorisierten Verkehrs besser ausgebaute Straße zieht zusätzlichen Verkehr an. In Zeiten extremer Klima-Überhitzung muss Reduzierung des Individualverkehrs erstes Ziel sein. Die Einhaltung der internationalen Klimaschutz-Verpflichtungen auf möglichst maximal 1,5° bedeutet, dass die Emissionen aus dem Verkehrssektor massiv reduziert werden müssen. Es führt kein Weg daran vorbei, dass auch im ländlichen Bereich der Anteil des Individualverkehrs spürbar reduziert werden muss. Neue Antriebstechniken werden schon bald zu einer Reduzierung des Straßenlärms sorgen. Die Digitalisierung wird hoffentlich dazu beitragen, dass wir zukünftig Mobilität intelligenter organisieren, z. B. mehr im Homeoffice gearbeitet wird u. v. m. Verkehrsverteilung nach altem Muster mit erheblichen zusätzlichen Belastungen ist kontraproduktiv.

Eine Umfahrung würde konkret z. B. bedeuten:

- Enorme Kosten, auch im Unterhalt
- Deutlich über 10 ha direkter Flächenverlust landwirtschaftlicher Fläche (unter Ausgleichsberücksichtigung, Ein- und Ausleitungen etc.).
- Durchschneidung vieler bewirtschaftungstechnisch gut abgeformter landwirtschaftlicher Flächen auf einer Länge von über 2,5 km und erheblicher Bewirtschaftungsverschlechterung durch Gehrenbildung, Dreiecksflächen bis hin zur gänzlichen Unbewirtschaftbarkeit. Der Flurbereinigungseffekt zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen wäre nahezu komplett verpufft.
- Weitere Anheizung des landwirtschaftlichen Grundstücksmarktes, insbesondere Druck auf den Pachtmarkt.
- Intensivierungsdruck bei der Bewirtschaftung der vorhandenen LN, notwendig wäre aber schon jetzt eine Extensivierung.
- Der Altmühl-Talraum zählt im Landkreis laut ABSP (zusammen mit Taubertal und Hesselberg) zu dessen drei einzigen Gebieten mit überregionaler ökologischer Bedeutung. Der Biotopwert und seine Bedeutung für viele Tier- und Pflanzenarten sind enorm und begründet sich u. a. auch mit dem zusammenhängenden Band des Talraums. Folgerichtig ist das Altmühltal seit Jahrzehnten als FFH-Gebiet ausgewiesen und unterliegt damit dem europarechtlichen Schutz. Es gilt zumindest ein „Verschlechterungsverbot“ im ökologischen Sinn.
- Besonders schützenswert und zugleich bedroht ist die Artengruppe „Wiesenbrüter“ mit Brachvogel, Bekassine, Kiebitz u. s. w. Wg. deren alarmierender Bestandssituation wurde vor wenigen Jahren das mit 6 Mio. EUR aus Bundesmitteln finanzierte Projekt „Chance Natur - Lebensraum Altmühltal) ins Leben gerufen. Wegen der Bedeutung des Bereiches um Großenried besteht dort auch eine Vielzahl von Vereinbarungen nach dem Bay. Vertragsnaturschutzprogramms (VNP), womit Landwirten dort aus guten Gründen die extensive Nutzung honoriert wird.
- Die zusätzliche Durchschneidung des Altmühltals durch eine Staatsstraße mit allen dadurch hervorgerufenen Belastungen wäre nicht nur das Ende der dortigen Wiesenbrüterpopulation, sondern eine gravierende Verschlechterung der ökologischen Situation auf allen Ebenen. Der Einwirkungsbereich ginge weit über den Trassenbereich selbst hinaus. Betroffen wären viele Biotope und Kleinstrukturen, besonders bemerkenswert z. B. das Altwasser zwischen den beiden Ortsteilen. Letztendlich wäre der gesamte Bereich seiner ökologischen Funktionsfähigkeit beraubt.
- Der Vertreter des Staatlichen Bauamtes hat im Januar 2022 die faktisch unüberwindbaren Hürden lt. FLZ-Bericht offenbar sehr zutreffend dargestellt.

- Dass die großflächige Überspannung mit einem dominanten Brückenbauwerk das Landschaftsbild massiv beeinträchtigt, dürfte klar sein.
- Der Freiflächenverbrauch ist seit Jahrzehnten eines unserer größten Umweltprobleme. Etwa 38 % beträgt der Anteil von Verkehrsflächen daran. Neben dem Verlust nutzbaren Bodens sind die Versiegelung, die Erhöhung des Wasserabflusses, die Verschärfung der Hochwasserproblematik, die Verminderung der Grundwasserneubildung mangels Versickerung u. v. m. direkte Folgen. Es dauert Jahrhunderte, bis fruchtbarer Boden entstehen kann: Für die Entstehung von nur einem Zentimeter humosen Erdbodens braucht es 100 bis 300 Jahre!
- Ein mehr an Fahrzeugen, eine dann höhere Fahrgeschwindigkeit u. s. w. bedeuten Erhöhung der Schadstoffemissionen – Klimabelastung statt Klimaschutz. Das Bundesverfassungsgericht am 23.04.2021 in seinem wegweisende Urteil die Pariser Klimaziele für verfassungsrechtlich verbindlich. Der weitgehende Verzicht auf Straßen-Neubauten ist eine von vielen Konsequenzen daraus.
- Die Trenn- und Durchschneidungswirkung des Lebensraumes auch in der „normalen“ Feldflur wäre verheerend. Faktisch würde das ökologische Gitternetz aufgehoben, für viele Tier- und Pflanzenarten wäre ihr bisheriger Lebensraum nicht mehr nutzbar.

Der Bund Naturschutz lehnt den Bau einer Ortsumfahrung als anachronistische Maßnahme gegen Klimaschutz, Mensch und Umwelt ab. Den Problemen muss mit einer neuzeitlichen Verkehrspolitik die auf einen höheren Anteil von Gütertransporten auf der Schiene, verbesserten ÖPNV, Stärkung von alternativen Mobilitätsformen wie z. B. CarSharing, Mitfahrzentralen, Radwegen, Forcierung der Elektromobilität etc. begegnet werden. Allein der Anstieg der Elektromobilität bedeutet erhebliche Lärm- und Schadstoffminderung in Ortsdurchfahrten.

Zudem sollte der Fokus auf innerörtliche bauliche Verbesserungen wie z. B. Neubelag, Umbau mit Verschwenkungen gerichtet werden. Großenried hat ja in der Kirchenallee bereits als Beispiel gelungener Dorferneuerung ein hervorragendes Beispiel zur Verbesserung der Anwohner-Lebensqualität. Ein besonders wirksamer Anwohnerschutz ist durchgehende Begrenzung auf Tempo 30. Die Nachbargemeinde Burgoberbach geht das Thema derzeit aktiv an, eine Ortsumfahrung wurde dort erst vor kurzem in einem Bürgerentscheid abgelehnt.

Wir ermuntern die Gemeinde Bechhofen, die Energie auf die Verbesserung der Ortsdurchfahrt zu konzentrieren und ihrerseits das Thema Umfahrung zu den Akten zu legen.

Stand: 30.01.2022

