

Stadtverwaltung Feuchtwangen

Kirchplatz 2
91555 Feuchtwangen

sowie

Härtfelder IT GmbH
Sebastian-Münster-Str. 6

91438 Bad Windsheim

PL/FEU/IF/BPs

30.09.10

Einwendungen und Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange

- 1) **gegen den Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 2 mit integriertem Grünordnungsplan und Umweltbericht für das „Sondergebiet für Industrie- und Logistikbetriebe mit einem Mindestflächenbedarf“ und gegen den Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 3 mit integriertem Grünordnungsplan und Umweltbericht für die „Kreisstraße Kr AN 4 – neu“ sowie**
- 2) **gegen die 3. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Wörnitz mit Umweltbericht und die 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Feuchtwangen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an o. g. Vorhaben und nehmen dazu nachfolgend im Auftrag unseres Landesverbandes Stellung. Unsere Stellungnahme gilt vollinhaltlich auch als Einwendung, zumal wir Eigentümer eines betroffenen Flurstückes und damit grundstücksbetroffen sind. Soweit nicht ausdrücklich anders ausgeführt, gelten sämtliche nachfolgende Ausführungen sowohl für den Bebauungsplan Nr. 2 mit integriertem Grünordnungsplan und Umweltbericht für das „Sondergebiet für Industrie- und Logistikbetriebe mit einem Mindestflächenbedarf“ als auch für den Bebauungsplan Nr. 3 mit integriertem Grünordnungsplan und Umweltbericht für die „Kreisstraße Kr AN 4 – neu“ als auch für die oben aufgeführten Änderungen der Flächennutzungspläne.

I. Fehlende Erforderlichkeit

Beiden Bebauungsplänen **fehlt es an der Voraussetzung der Erforderlichkeit der Planung** (§ 1 Abs. 3 BauGB). Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB haben die

Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, **sobald und soweit** es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung **erforderlich** ist. Liegt eine die Erforderlichkeit begründende Situation nicht vor, besteht **keine Befugnis zur Planung**.

1. Keine Dringlichkeit und kein Bedarf für Gewerbepark

So liegt der Fall hier beim Gewerbepark „Interfranken“. Dies ergibt sich bezüglich des Bebauungsplans schon daraus, dass sich in unmittelbarer Umgebung bereits mehrere 100 ha ausgewiesener und zum Teil auch erschlossener Gewerbeflächen befinden, die seit Jahren überhaupt nicht oder nur sehr spärlich nachgefragt werden.

- a) An keiner Stelle findet sich in den Unterlagen ein konkreter Nachweis über die tatsächliche Nachfrage. Insoweit wird die Dringlichkeit der benötigten Flächen lediglich in den Raum gestellt, jedoch nicht nachgewiesen.
- b) Außerdem soll am **Autobahndreieck Biebelried** - in ca. 80 km Entfernung - ein Logistikzentrum mit Bahn- und Autobahnanschluss sowie Mainhafen von ca. 300 ha Größe errichtet werden. Dieses hat gegenüber dem hier geplanten Gebiet den immensen Vorteil, dass dort – im Gegensatz zu Interfranken - zum einen ein **Hafenanschluss** besteht und dort zum anderen – ebenfalls anders als vorliegend – schon ein Bahnanschluss existiert, was vorliegend aufgrund der vorhandenen topographischen Situation ohnehin nicht bzw. nur mit immensen Kosten verwirklichtbar wäre. Es besteht also überhaupt kein Bedarf für einen Industrie- und Logistikpark am Autobahnkreuz A6/A7.
- c) Ganz im Gegenteil, aus den ausgelegten Planunterlagen ist gerade zu entnehmen, dass sogar in den Mitgliedsgemeinden des Zweckverbands **ausreichend Gewerbeflächen** zur Verfügung stehen. So sind laut Begründung zum Bebauungsplan Nr. 2 in den Flächennutzungsplänen der Mitgliedsgemeinden 462,23 ha dargestellt, aber davon nur 290,17 ha bereits bebaut bzw. verkauft. **Es stehen also ausweislich der Bebauungsplanbegründung – ohne die vorliegende Planung – in den Mitgliedsgemeinden noch 172, 06 ha zur Verfügung.**
- d) Zudem ist in die Bedarfsermittlung auch einzustellen, dass der Bebauungsplan Nr. 2 lediglich einen Teil, nämlich **ein Drittel der insgesamt mit 240 ha geplanten Fläche** für Sonder- bzw. Industrie- bzw. Gewerbegebiete, umfasst, das Gesamtkonzept aber insgesamt **240 ha** vorsieht und auch

darauf basiert. Unter Berücksichtigung dessen ist die Erforderlichkeit der Bebauungspläne Nr. 2 und Nr. 3 noch weit weniger gegeben.

- e) Schließlich existieren z. B. in **Dombühl** geeignete Flächen mit weitaus besserer logistischer Anbindung als für das vorliegend geplante Gebiet, u. a. auch mit schon bestehendem Bahnanschluss. Hieraus ergibt sich, dass **alternative Standorte** bei den Verbandskommunen bzw. auch im Umfeld (Dinkelsbühl-Waldeck, ROT/Endsee, Raum Uffenheim/Langensteinach) **überhaupt nicht untersucht wurden**, was wiederum auch einen **Verstoß gegen das Abwägungsgebot** des § 1 Abs. 7 BauGB darstellt.

2. Keine Rechtfertigung für Kreisstraße

Da die Kreisstraße Kr AN 4 – neu – wie sich auch aus der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 3 ergibt – der Anbindung des geplanten Sondergebietes für Industrie- und Logistikbetriebe an den überörtlichen Verkehr dient, erschließt sich daraus von selbst, dass auch für die **Planung der Kr AN 4 – neu kein Bedarf und keine Rechtfertigung** besteht, da es daran schließlich schon dem Sondergebiet für Industrie- und Logistikbetriebe selbst mangelt.

- a) Außerdem ist festzustellen, dass die geplante Kreisstraße Kr AN 4 – neu – fälschlicherweise als solche deklariert wird, wohl deshalb, damit der Landkreis die Unterhaltungslast hierfür tragen kann. Kreisstraßen sind gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen. Vorliegend soll die Kr AN 4 – neu – aber tatsächlich lediglich der Anbindung des geplanten Sondergebietes dienen. Die Voraussetzungen für eine Kreisstraße sind daher nicht erfüllt. Die sonstigen vorgeschobenen Behauptungen für die Kr AN 4 - neu – sind nicht haltbar.
- b) Dass die Kr AN 4 – neu - lediglich der Erschließung beziehungsweise Anbindung des geplanten Sondergebietes und nicht der Verbesserung von Zubringer- und Erschließungs-

straßen sowie dem überörtlichen Verkehr dienen soll, ergibt sich auch aus der **„Vereinbarung zwischen dem Landkreis Ansbach und dem Zweckverband Industrie-/Gewerbepark InterFranken über die Planung des Neubaus der AN 4 zwischen der neuen Kreuzung mit AN 4 südlich Bottenweiler und der St 2419“**: Darin verpflichtet sich der Zweckverband, dem Landkreis sämtliche Planungskosten einschließlich notwendiger Grundlagenermittlungskosten für den Neubau beziehungsweise die Verlegung der AN 4 zu erstatten, wenn der noch aufzustellende Bebauungsplan für den Gewerbepark InterFranken Teil I mit ca. 77 ha und der noch aufzustellende Bebauungsplan für den Bau der neuen Kreisstraße AN 4 sowie das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung des Baches Bräuning binnen fünf Jahren keine Rechtskraft erlangen sollte beziehungsweise der Zweckverband nach Rechtskraft der Bebauungspläne das Vorhaben nicht bis spätestens 31.12.2019 verwirklicht.

- c) Auch mit der angedachten neuen Autobahnanschlussstelle an der BAB A 7 kann eine Kreisstraßenfunktion der AN 4 neu nicht begründet werden. So ändert dies nichts daran, dass die AN 4 – neu – lediglich Anbindungsfunktion des Sondergebietes hat; außerdem steht diese Autobahnanschlussstelle noch derart in den Sternen, dass darauf die Klassifizierung einer Kreisstraße zum jetzigen Zeitpunkt keinesfalls gestützt werden kann.

Ergänzend führen wir zum **Themenkomplex Verkehr** noch folgende Punkte an:

Erforderlichkeit der Kreisstraßenneuordnung

Die in der Begründung zu den Bebauungsplänen getroffene Aussage, wonach die vorhandenen Kreisstraßen im Gebiet „im Ausbauzustand und ihrer Trassenführung nicht den Qualitäten einer Kreisstraße“ entsprechen, trifft nicht zu. Die bestehenden Straßenverbindungen erfüllen vollumfänglich ihre Funktion im Gebiet und binden die Gemeinden und Orte an das übergeordnete Straßennetz an. Die angesprochene künftige Erfordernis zum Ausbau mit zahlreichen Umgehungen der betroffenen Orte und damit verbundenen zahlreichen Lärmschutzeinrichtungen ist aufgrund des vorhandenen Verkehrsaufkommens überhaupt nicht nachvollziehbar und entbehrt jeglicher Grundlage. **Eine Zunahme des Verkehrs und damit der Lärmemissionen wird ursächlich durch die Planungen der kommunalen Allianz herbeigeführt.**

Auch die angesprochene Belastung der Kreisstraßen durch Unfälle oder Baustellen auf der A6 – mit der Belastung von Ortsdurchfahrten - kann nicht als Argument für eine Kreisstraßenneuordnung herangezogen werden, da der Ausweichverkehr die bestehenden Kreisstraßen nur unwesentlich tangiert und vom Ausweichverkehr hauptsächlich die Staatsstraßen betroffen sind. Zudem ist die Behauptung nicht zutreffend, wonach die geplante Kreisstraße als mögliche Umleitungsstrecke zu einer Entlastung der betroffenen Orte und der Bevölkerung führt. **Vielmehr entsteht hier eine „Parallelautobahn“, die Schnelldorf und Oberampfrach massiv mit zusätzlichem Verkehr belasten wird.**

Auch die in den Planunterlagen angesprochene Anbindung der Kreisstraße an die vielleicht in Jahrzehnten vorgesehene und völlig ungewisse neue Autobahnanschlussstelle stellt keine Rechtfertigung der Planungen dar. Die Staatsstraße 2419 ist über die Anschlussstelle Wörnitz und Dorfgütingen bereits jetzt optimal an das Autobahnnetz angebunden.

Die vorgesehenen Maßnahmen dienen ausschließlich der Erschließung des vorgesehenen und verfehlten Gewerbestandortes am Autobahnkreuz und führen damit ursächlich zu einer massiven Verkehrszunahme, insbesondere des Schwerlastverkehrs, im Gebiet. Auch die Behauptung, dass mit der Kreisstraßenneuordnung die Wohn- und Lebensqualität in den umliegenden Orten verbessert werden kann, ist falsch. Mit der angedachten gewerblichen Nutzung am Autobahnkreuz wird sowohl der LKW- als auch der Pkw-Verkehr auf den bisherigen Kreisstraßen deutlich zunehmen und die dortige Bevölkerung mit Verkehrslärm und Abgasen belasten.

Insgesamt betrachtet liegt weder ein Bedarf für die sogenannte Kreisstraßenneuordnung vor, noch werden die in den Erläuterungen vorgeschobenen Ziele – insbesondere die Entlastung der Bevölkerung – erreicht.

Trassenführung der geplanten Kreisstraße AN 4 neu

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Bräuning-Verlegung und in der Begründung zum Bebauungsplan werden insgesamt drei Trassenvarianten angeführt. Eine vergleichende Schutzgutbetrachtung bzw. eine großräumige Raumwiderstandsanalyse zur Ermittlung geeigneter Trassenkorridore wurde nicht durchgeführt.

Auf den ersten Blick ist erkennbar, dass das Schutzgut Wasser und das Schutzgut Arten und Biotope in den vorgenommenen Betrachtungen und bei der gewählten Trasse nur eine untergeordnete Rolle einnehmen. Sie werden somit vernachlässigt und ihrer Bedeutung nicht gerecht. Dies wird besonders mit der Querung der Wörnitz, der Überbauung und Verlegung sowie nochmaliger Querung der Bräuning und Veränderungen der gesamten Bachläufe

und der Grundwasserströme deutlich. Auch die mit der Trassenvariante verbundene Beeinträchtigung der am südlichen Bahndamm liegenden Biotopflächen sowie die überregional bedeutsame Verbindungsfunktion des süd-exponierten Bahndamms der Bahnlinie Nürnberg - Stuttgart wurde in den Betrachtungen der Trassenführung nicht berücksichtigt. Eine Bündelung von Verkehrsträgern ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, kann aber nicht ohne Einzelfallprüfung als alleiniges Argument herangezogen werden.

Der Landkreis Ansbach missachtet mit der vorgesehenen Trasse - und damit auch der Verlegung der Bräuning - die Naturschutzgesetze. Gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG und Art 6a BayNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen.

Gerade dieser Erforderlichkeit des Naturschutzrechtes, wonach die Vermeidung von Eingriffen vor jeglichem Ausgleich steht, wird der Landkreis Ansbach mit der vorliegenden Planung in keiner Weise gerecht. Mit der vorgesehenen Straßenbaumaßnahme erfolgt ein massiver Eingriff in das Fließgewässersystem und die Aue der Bräuning. Mit der Verlegung des Gewässers geht eine völlige Umgestaltung des Auenreliefs auf einer Länge von etwa 500 m mit einer Änderung des Abflussverhaltens einher. Die im Erläuterungstext vorgeschobenen Alternativen der Bahnquerung, wie die Verlegung der Wörnitz oder die Überbauung der Bräuning, sind rechtlich nicht zulässig und können daher auch nicht im Ansatz als realistische Planungsalternative herangezogen werden. Der Nachweis, wonach es keine anderweitige zumutbare Alternative für die Erschließung des Gewerbegebietes und somit der geplanten Kreisstraße bzw. der Querung der Bahnlinie gibt, wird vom Landkreis Ansbach sträflicher Weise nicht geführt. Die Planung ist damit unzulässig.

Verkehrsgutachten

Unter Punkt 3.1 der schalltechnischen Untersuchung der AN 4 neu wird erläutert, dass für die Ermittlung der Emissionen die Verkehrsuntersuchungen und Prognosen ausschlaggebend sind. Die Verkehrsuntersuchung von Modus Consult stützen sich bei der Prognose der LKW-Zahl von ha Bruttogewerbefläche auf Aussagen eines Gutachtens des Fraunhofer Instituts. Dieses Gutachten ist nicht Bestandteil der öffentlichen Auslegung und deshalb rechtlich nicht existent. Es ist aus den öffentlichen Unterlagen nicht erkennbar, wie die Verkehrszahlen ermittelt wurden.

Bei Lärmvorsorgeuntersuchungen ist es übliche Praxis eine sog. „Worst-case“ Betrachtung anzustellen. Der schalltechnischen Untersuchung liegen jedoch Zahlen zu Grunde, die bewusst an der untersten Grenze liegen und nicht den Praxiserfahrungen entsprechen.

Laut den ausgelegten Unterlagen weist das Gewerbegebiet Langenau eine LKW-Zahl von 59,4 LKW / ha Bruttogwerbefläche auf. Diese Zahl von 60 LKW / ha Bruttogwerbefläche wäre für das geplante Gebiet realistisch. Im Bebauungsplan werden keine Einschränkungen bezüglich der Ansiedlung von Unternehmen getroffen. Aus diesem Grunde sind für eine gesicherte Lärmschutzberechnung Zahlen zu verwenden, die bei vergleichbaren, bestehenden Gewerbegebieten ermittelt wurden. Das Gewerbegebiet Langenau ist vergleichbar. Die Grundlagen des Lärmschutzgutachtens sind entsprechend anzupassen und das Gutachten ist neu zu berechnen.

Für die Planungen der kommunalen Allianz liegen inzwischen drei Verkehrsgutachten mit unterschiedlichen Angaben vor. So gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Gutachten von 2006 und 2010 sowie den prognostizierten Verkehrsaufkommen im Rahmen der Umfahrung von Schnelldorf. Je nach Vorhaben ändern sich anscheinend die Rahmenbedingungen. Bereits in den Planungen von 2006 wurde der niedrigste Wert der für Logistik angenommenen Fahrbewegungen von 40 Lkw pro ha Baufläche angesetzt. Jetzt werden die Verkehrszahlen auf Grundlage eines Gutachtens - das der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist - noch weiter nach unten korrigiert. Sämtliche Untersuchungen, die sich auf die nächsten Jahre und Jahrzehnte beziehen, können nur ungefähre Näherungswerte sein und kommen einer Kaffeesatzleserei ziemlich nahe. Mit diesen neuen Zahlen werden die zu erwartenden Verkehrszahlen ungerechtfertigt reduziert. Dies wäre nur zulässig, wenn die kommunale Allianz auf Grundlage ganz konkreter Anfragen für die 81 ha Gewerbeflächen das Verkehrsaufkommen realistisch abschätzen könnte. Dies ist aber nicht der Fall. In den Gutachten wird immer das Referenzgebiet Langenau angeführt. Hier liegen konkrete Verkehrsbeobachtungen vor und die sind beinahe doppelt so hoch wie die von der kommunalen Allianz herbeigeschriebenen günstigen Verkehrswerte. Neben dem zu erwartenden Lärm ist insbesondere die Frage der Schadstoffe relevant. Inzwischen werden Innenstädte bezüglich der Feinstaubbelastung für entsprechende Fahrzeuge gesperrt. Wie hoch ist derzeit die Feinstaubbelastung am Autobahnkreuz für die Bewohner? Wie weit wird die Feinstaubbelastung bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen zunehmen? Wie ist die Situation, wenn sich eine Verkehrsentwicklung einstellt, die nicht bei 30 Fahrbewegungen / ha liegt, sondern bei 60 oder gar 80 Fahrbewegungen pro ha? Als Mindestmaß, welches aber ebenfalls nicht ausreichen würde, wäre zu erwarten, dass die Vergleichswerte des Referenzgebietes herangezogen werden. **Ingeheim gehen die kommunale Allianz und der Landkreis Ansbach von einem höheren Verkehrsaufkommen aus. Dies zeigen**

eindeutig die berücksichtigten Beeinträchtigungstreifen von 30 m beiderseits des geplanten Zubringers. Diesem liegen Verkehrszahlen zwischen 5.000 und 10.000 Fahrzeugen pro Tag zu Grunde.

Unzureichender Lärmschutz und Mängel der Schallschutzgutachten

Die schalltechnische Untersuchung für die Kreisstraße AN 4 neu ist in mehreren Punkten ungenügend und erfüllt nicht die gesetzlichen Vorgaben (u.a. der 16. BImSchV.). Im Einzelnen sind folgende Punkte sachlich und rechnerisch falsch dargestellt bzw. es fehlen die entsprechenden Gutachten und Verweise:

Die Berechnungen für den aktiven Schallschutz sind ungenügend. Bei der Konzeption der Lärmschutzwände wurden die Lärmimmissionen durch Übertragung der Flankenwege nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem stellt eine Unterschreitung um 0,1 –0,3 dB(A) keine sichere Einhaltung der Grenzwerte dar. Der Aktennotiz des Büros Härtfelder vom 10.2.2010 ist die Empfehlung des Gutachters Schlich die Aussage zu entnehmen: "Der Bearbeiter sollte ... bei ggf. grenzwertigen Immissionen entsprechende Schutzmaßnahmen vorsehen." Dies wurde nicht umgesetzt. In Oberampfrach betrifft dies 7 Immissionsorte, bei denen Richtwerte nur sehr knapp unterschritten werden. Die gesetzlichen Vorgaben fordern jedoch eine dauerhafte und sichere Einhaltung der Richtwerte. Dies ist durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen nicht zu erreichen.

Der Kreisstraße AN 4 alt in Oberampfrach ist für die prognostizierten Verkehrsmengen nicht ausgelegt. Sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit (schlechte Einsehbarkeit, große Gefahr für Fußgänger) als auch aus Gründen des Straßenzustandes ist die Fahrbahn ungeeignet. Bei der Lärmberechnung ist wegen dem schlechten Straßenzustand in Oberampfrach an den entsprechenden Immissionsorten ein Zuschlag von 2 dB(A) zu geben.

Bei der Berechnung der Lärmimmissionen durch den Neubau der AN 4 und die dadurch verursachte Verkehrserhöhung auf den angrenzenden Straßen (v. a. AN 4 alt) werden die gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV umgangen. Gegenüber den Auslösewerten der VLärmSchR 1997 (Lärmsanierung) sind die Richtwerte der 16. BImSchV weitaus strenger. Die strengeren Richtwerte gelten aber nicht für bestehende Straßen, sondern lediglich für Straßen die wesentlich geändert werden. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Oberampfrach sollen jedoch, gemäß Aussagen der schalltechnischen Abschätzung, erst verwirklicht werden, wenn 25 – 30 % des Gewerbegebietes belegt sind. Dieser Zustand tritt im besten Fall erst nach mehreren Jahren ein. Dann sind jedoch bei der Berechnung der Lärmschutzmaßnahmen nur die Werte der Lärmsanierung anzuwenden. Hier soll auf Kosten der Anwohner der gesetzliche Anspruch auf Lärmschutz verweigert werden. Rechtlich ist es nicht zulässig, dass Lärmschutzmaßnahmen erst mit jahrelanger Verzögerung gebaut werden. Die Verkehrsprognosen, die dem schalltechnischen Gutach-

ten zu liegen, sind zu befolgen und der Lärmschutz im Zuge des Neubaus der AN 4 zu realisieren. Kostenträger der Lärmschutzmaßnahmen ist der Baulastträger der Straße, also der Landkreis Ansbach.

Die Umgehung von Schnelldorf ist planungsrechtlich noch nicht genehmigt. Bei der Lärmprognose darf deshalb die Ortsumfahrung nicht zu Grunde gelegt werden. Es sind die vorliegenden Gegebenheiten zu berücksichtigen. Eine Lärmberechnung und die Berechnung von Schallschutzmaßnahmen in Schnelldorf sind nachzutragen, da es sich durch die starke Zunahme des Verkehrs um eine wesentliche Änderung gemäß den Bestimmungen der 16. BImSchV §1, Abs. 2 handelt.

Die Lärmbelastung durch die Autobahn ist in den Ortschaften Zumhaus, Zischendorf und Oberampfrach sehr hoch. Durch den Neubau der AN 4 werden hier noch zusätzlich Lärmimmissionen hervorgerufen, die in ihrer Gesamtheit die Auslösewerte für Lärmsanierung gemäß der VLärmSchR 1997 von tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) überschreiten. Eine detaillierte Lärmberechnung und Planung und Bau von entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb erforderlich. Die schalltechnische Abschätzung Umgebungsverkehr ist ungenügend. Hier ist für alle relevanten Immissionsorte eine detaillierte Schallschutzberechnung anzustellen. Als Beispiel wird die Siedlung Wörnitz genannt. Der Verkehr erhöht sich durch den Neubau der AN 4. Es ist nun gutachterlich festzustellen, ob die Erhöhung der Lärmrichtwerte über 3 dB(A) liegt und somit den Gegenstand der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV erfüllt. Falls ja, sind aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Unerheblich ist hierbei, ob durch die bestehende Straße, wie im oben genannten Fall, bereits die Richtwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Der Ausweichverkehr ist nicht berücksichtigt. Mit einer starken Verkehrszunahme ist in auf der AN 5 (Bottenweiler, Mühlen, Wörnitz) und auf der Strecke – Unterampfrach - Hilpertsweiler zu rechnen. Das Schallschutzgutachten ist entsprechend nachzubessern.

Die Anzahl der Immissionsorte, für die eine Lärmschutzberechnung durchgeführt wurde, ist nicht ausreichend. Sämtliche angrenzenden Immissionsorte sind einzubeziehen. Bei der vorliegenden Untersuchung ist dies in Oberampfrach, Unterampfrach, Bergnerzell, Zischendorf, Schnelldorf und weiteren Ortschaften nicht der Fall.

Am Immissionsort Straßenwirthaus treten durch den Bau der Lärmschutzwand Schallreflexionen des bestehenden überregionalen Schienenlärms auf. Es fehlen Berechnungen, die die Einhaltung der Immissionen bei Schallreflexion darstellen.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass in den Ortschaften Wörnitz, Oberampfrach, Bergnerzell, Unterampfrach und Schnelldorf an zahlreichen

Immissionsorten Überschreitungen der Richtwerte der 16. BfSchV durch das Büro Härtfelder festgestellt wurden. Hier sind Lärmschutzmaßnahmen (Ortsumgehungen, aktive, passive Schallschutzmaßnahmen) notwendig. Zusätzlich werden in den Ortschaften Zumhaus und Zischendorf die Auslöseschwellen für Lärmsanierung überschritten. In allen Fällen beruhen die Erhöhungen der Lärmimmissionen auf dem Neubau der AN 4. Lärmschutzmaßnahmen sind bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) bzw. bei einer Überschreitung der Richtwerte zur Lärmsanierung durchzuführen und vom Baulastträger zu finanzieren. Die Schallschutzberechnungen weisen jedoch erhebliche Mängel auf und entsprechen in dieser Form nicht den gesetzlichen Forderungen.

II. Unzulässigkeit der Planungen

Die Bauleitplanungen sind weder mit dem LEP 2006, noch mit dem Regionalplan als übergeordnete Planungen vereinbar.

Die Bauleitplanungen der kommunalen Allianz und des Landkreises Ansbach widersprechen den Ziffern AI 2.4 (Z), AI 4.1.1 (G) AI 4.1.4 (G), BI 2.1.1, BI 2.2.3, BI 3.1.1.2 (G), BIV 1.2 (Z), BIV 2.1 (Z und G), BIV 3.1 (G), BIV 3.2 (G) und BIV 2.10 (Z), BVI 2.4(Z).

Unabhängig davon ist ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, insbesondere im Hinblick auf die durch die Planungen hervorgerufene Verkehrsentwicklung in einem Radius von 8 km um das Autobahnkreuz, ohne dass ein realistisches Verkehrskonzept vorliegt sowie eine Umschlagmöglichkeit von der Bahn auf die Straße vorgesehen ist (Umschlagseinrichtungen für den kombinierten Verkehr).

Aussagen wie die, dass für die Umfahrung Schnelldorf bereits ein Bauleitplanverfahren eingeleitet ist, suggerieren falsche Voraussetzungen, da das Verfahren vom Gemeinderat nicht weiter betrieben wird und auch keine Rechtskraft für diese Maßnahme zu erwarten ist.

Die vorgelegten Planungen und das mangelhafte Verkehrskonzept berücksichtigen in keiner Weise die Belange der dort wohnenden Bevölkerung, erweisen sich als erschreckende Beeinträchtigung von Natur und Landschaft und widersprechen dem Landesentwicklungsprogramm, dem Regionalplan, den Naturschutzgesetzen sowie den Grundsätzen der Bauleitplanung. Mit der vorgelegten Planung wird sehr deutlich, dass dieser Raum nördlich des Autobahnkreuzes nicht vernünftig und verantwortbar gegenüber Mensch und Umwelt erschlossen werden kann.

Das Landesentwicklungsprogramm 2006 sieht schwerpunktmäßig die Entwicklung von Siedlung und Gewerbe entlang von überregionalbedeutsamen Entwicklungsachsen vor. Diese bilden im Gebiet die Bundesstraßen und Autobahnen. Die Ziele des LEP wurden bisher durch die Ausweisung von Gewerbegebieten an den Autobahnanschlussstellen als Verkehrsschnittpunkte weitgehend berücksichtigt.

Die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes und die Ausweisung eines Gewerbegebietes mitten in der freien Landschaft ohne Autobahnanschluss setzt die Zersiedelung der Landschaft und darüber hinaus weiter fort. Das jetzige Vorhaben orientiert sich nicht an den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms und des Regionalplanes, die Entwicklung von Siedlung und Gewerbe besonders an Knotenpunkten im Anschluss an bestehende Siedlungseinheiten zu bündeln. Die Dörfer und Weiler im Gebiet stellen keine geeigneten Siedlungseinheiten zur Entwicklung von Gewerbegebieten und schon gar nicht in diesem Ausmaß dar. **Das Autobahnkreuz kann nicht als Knotenpunkt angesehen werden, da die direkte Zufahrt auf die Verkehrsträger nicht möglich ist.**

Stattdessen sollen die ausdrücklich von Bebauung freizuhaltenden und als wichtige Ausgleichs- und Naherholungsbereiche beschriebenen Achsenzwischenräume in Anspruch genommen werden. Diese Entwicklung beschreibt das LEP als „*willkürliche und ungeordnete Flächenzerschneidungen und unnötigen Bodenverbrauch in der freien Landschaft*“. Von einer im LEP und Regionalplan beschriebenen organischen Entwicklung kann daher keine Rede sein.

Der enorme Flächenbedarf für das Projekt steht im krassen Widerspruch zum BauGB und weiteren Gesetzen und Programmen. Dort wird ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gefordert. Da die Infrastruktur im Planungsraum weitgehend neu entwickelt werden muss, erfolgt ein weit stärkerer Flächenverbrauch als im Anschluss an bestehende Gewerbegebiete. Durch die vorgeschobene Kreisstraßenneuordnung und bereits angedachte Umfahrungen von Schnelldorf, Oberampfrach, Unterampfrach und Bergnerzell sind insgesamt Straßenneubaumaßnahmen auf etwa 15 km Länge mit einem Flächenverbrauch von nochmals mindestens 15 ha zur sinnvollen Erschließung erforderlich. Zieht man die angedachte Autobahnausfahrt hinzu, ist von mehr als 20 ha auszugehen. Das Gebot zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wurde im LEP ausdrücklich aufgenommen, da die Flächenversiegelung in Bayern in den letzten Jahren erschreckende Ausmaße angenommen hat. Mit diesen Planungen wird dem massiv entgegengewirkt. In den Begründungen wird auf das LEP verwiesen, wonach die interkommunale Zusammenarbeit bei der Ausweisung von Gewerbegebieten den Bodenverbrauch reduzieren kann. **Es ist eine dreiste Schönfärberei, den durch Interfranken hervorgerufenen ungezügelt Flächenverbrauch etc. noch als Beitrag zum Flächensparen darzustellen.** Im konkreten Fall wird mit dem völlig isolierten Standort in der freien Landschaft genau das

Gegenteil der LEP-Ziele praktiziert. **Die freie Landschaft wird als beliebige Dispositionsmasse für raumunverträgliche Projekte ohne Planungsbe-
rechtigung missbraucht.**

Eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung ist nicht gegeben. In der Begründungskarte 6 (Erholung) des Regionalplanes wird der Planungsbereich als „Gebiet mit besonderer Bedeutung für die Erholung (großräumig)“ dargestellt. Wird das Planungskonzept umgesetzt, geht diese Funktion für das komplette obere Wörnitztal verloren. Im Sinne einer Grundsatzentscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht 2004 die Kommunen aber zwingend verpflichtet, insbesondere ökologische Funktionen der Regionalpläne zu beachten. Dies gilt auch, wenn die Planungen mit übergeordneten Planungsträgern abgestimmt sind! Hierzu zählt auch die Funktion der Freiraumerholung.

Ein Abweichen von der Beachtungspflicht ist nur bei einer Vollkompensation der beeinträchtigten Funktion möglich. Dies ist vorliegend aber nicht möglich. Sollen die Bewohner des Wörnitztales zur Feierabenderholung künftig mit dem Auto in andere Regionen ausweichen?

Von Seiten der kommunalen Allianz wird das vorgesehene absolut überdimensionierte Gewerbe- und Industriegebiet immer mit der Entwicklung von Arbeitsplätzen in der Region begründet. Man will für Investoren mit entsprechendem Flächenbedarf gerüstet sein und setzt deshalb auch Mindestflächen fest. Insgesamt liegt die längst überholte Gleichung der 1970er Jahre zugrunde, dass Industrieflächenausweisung und Straßenbau automatisch neue Arbeitsplätze bedeuten.

Gemäß den Vorabstimmungen mit der Obersten Baubehörde und der Regierung von Mittelfranken ist ein Mindestflächenbedarf von 10 ha festzusetzen. Dass diese Prämisse nun auf 5 ha reduziert werden soll, zeigt deutlich, dass es für das bisherige Konzept der kommunalen Allianz keine Nachfrage gibt und die großflächigen Gebiete überhaupt nicht vermarktet werden können. Der jetzt vorgesehene Mindestflächenflächenbedarf von 5 ha zeigt deutlich auf, dass es dem Bebauungsplan an jeglicher Rechtfertigung mangelt und widerspricht der bisherigen Argumentation, große Flächen anbieten zu können.

In Anbetracht der Tatsache, dass allein in Westmittelfranken Gewerbeflächen in einem Umfang von mehreren 100 ha zur Verfügung stehen und innerhalb der kommunalen Allianz, z. B bei Hilpertsweiler, jederzeit größere Flächen an der Autobahnausfahrt entwickelt werden können, ist der Bedarf der kommunalen Allianz für die 81 ha weder nachgewiesen noch nachvollziehbar und stellt eine unzulässige Vorratsplanung dar. Alleine die Gemeinde Schnelldorf hat an der Autobahnanschlussstelle über 70 ha im Flächennutzungsplan vorgesehen, die bei Bedarf kurzfristig entwickelt werden kön-

nen. Auch die Stadt Feuchtwangen hat hier ausreichend Potential für weitere Gewerbeflächen. Der Nachweis, dass das geplante Gebiet am Autobahnkreuz für die kommunale Allianz alternativlos ist, wird nicht erbracht und ist auch nicht möglich. **Die Planungen sind daher unzulässig.**

Es werden in der Begründung alternative Standorte und Kriterien genannt. Für die Entscheidungsfindung zugunsten der Hofstelle Trumpf fehlt aber jegliche nachvollziehbare Transparenz. Weder städtebauliche Gründe, noch landschaftsplanerische oder gar Anforderungen an die Infrastruktur können dafür ausschlaggebend gewesen sein. So stehen beispielsweise im Süden von Dombühl große Areale zur Verfügung, die ohne Beeinträchtigung der dortigen Bevölkerung weit wirtschaftlicher und schonender erschlossen werden können. Hier kann der Anschluss an geeignete Siedlungseinheiten mit der gewerblichen und industriellen Vorprägung erfolgen. Zusätzlich ist hier ein funktionsfähiger Bahnhof mit der Schienenanbindung nach Süden vorhanden. Dieser Standort bildet zudem das regionale Drehkreuz des öffentlichen Nahverkehrs. Ohne große Standortanalyse zeichnen sich hier offensichtlich weit günstigere Bedingungen ab als am Autobahnkreuz. Unabhängig vom Bedarf großer Gewerbe- oder Industrieflächen, ist es unverständlich, warum dieser weit besser geeignete Standort nicht gemeinsam von der kommunalen Allianz entwickelt wird.

Diese weit günstigeren Standortbedingungen hat inzwischen auch der ehemalige Planer der kommunalen Allianz erkannt, der nach dem Rauswurf bei Interfranken eben dieses Gebiet für den Markt Dombühl und die Fa. Kicherer aufplant. Hier wird deutlich der Nachweis geführt, dass auch innerhalb der kommunalen Allianz großflächige Standorte vorliegen, die den Kriterien der übergeordneten Planungen entsprechen. Auch in Anbetracht der Tatsache, dass mit dem Vorhaben am Autobahnkreuz ursächlich massive Verkehrs- und Lärmprobleme mit unzulässigen Lärmentwicklungen auftreten und geeignetere Flächen ganz offensichtlich zur Verfügung stehen, sind die Planungen unzulässig. Es wird in den Erläuterungen aufgeführt, dass aufgrund der Struktur und der Größe des Vorhabens keine Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten gem. den übergeordneten Vorgaben möglich ist. Dass dies unzutreffend ist, zeigen die Planungen am Bahnhof Dombühl.

Wie will die kommunale Allianz das Abwägungsgebot des BauGB erfüllen? Alle Schutzgüter und die schutzwürdigen Interessen der Wohnbevölkerung werden für Gewerbeflächen geopfert, die man nicht benötigt und für die es ganz klare Alternativen gibt. **Die kommunale Allianz kann hier nicht den Nachweis führen, dass der Standort alternativlos ist.**

III. Fehlende Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Auch dies ist vorliegend nicht der Fall.

1. Unnötiger Bodenverbrauch in der freien Landschaft

Im LEP ist zu den Entwicklungsachsen als Ziel ausgeführt: „*Entwicklungsachsen sollen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen Raum strukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten. Sie werden im Landesentwicklungsprogramm festgelegt.*“

In der Begründung hierzu ist unter anderem ausgeführt, dass die Entwicklungsachsen einerseits durch gute Erschließung und Versorgung in den von ihnen berührten Räumen, vor allem in den Achsenschnittpunkten, Standort- beziehungsweise Lagevorteile, die strukturelle Entwicklungsimpulse hervorrufen können, vermitteln. Andererseits wird durch die Bündelung und Auslastung der Bandinfrastruktur sowie die Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten einem präventiven Umweltschutz dadurch Rechnung getragen, **dass wichtige Ausgleichs- und Naherholungsflächen in den Achsen und Achsenzwischenräumen erhalten sowie willkürliche und ungeordnete Flächenzerschneidungen und unnötiger Bodenverbrauch in der freien Landschaft vermieden werden.** Diesen Anforderungen widerspricht die vorgelegte Planung.

2. Zersiedelung der Landschaft

Weiter schreibt das Landesentwicklungsprogramm als Ziel vor, dass die **Zersiedelung der Landschaft** verhindert werden soll. Daher sollen Neubauf Flächen möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten ausgewiesen werden. Zur Verringerung der Inanspruchnahme von Grund und Boden sollen **vorrangig vorhandene Potenziale** in den Siedlungsgebieten genutzt werden und Flächen sparende Siedlungs- und Erschließungsformen angewendet werden. **Die Versiegelung von Freiflächen ist möglichst gering zu halten.** Die bayerische Kulturlandschaft und das charakteristische Orts- und Landschaftsbild sind zu bewahren durch eine Erhaltung und nachhaltige Weiterentwicklung der gewachsenen Siedlungsstrukturen unter Beachtung der Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft (B VI 1 LEP). Auch diesen

Anforderungen wird die vorliegende Planung nicht gerecht.

3. Zerstörung der Erholungsgebiete

Zudem ist das Gebiet im Regionalplan der Region 8 Westmittelfranken dargestellt als „Gebiet mit besonderer Bedeutung für die Erholung (großräumig)“. Es liegt auf der Hand, dass die in den Bebauungsplänen ausgewiesenen Nutzungen dies konterkarieren und somit dem Regionalplan entgegenstehen.

IV. Artenschutzaspekte mit besonderer Berücksichtigung von Eingriff und Ausgleich

1. Eingriffsregelung

Alleine durch die Standortwahl - mit der Planung um die Hofstelle Trump - mit fehlender Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten, der völlig überdimensionierten Größe und der kompletten Umgestaltung und Überprägung des Wörnitztales ist es nicht gerechtfertigt, einen niedrigeren Faktor für die Ermittlung des Kompensationsumfanges heranzuziehen. Sämtliche in der Begründung aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen sind Selbstverständlichkeiten oder führen auf gesetzliche Regelungen oder Verordnungen zurück. Sie stellen keinerlei Maßnahmen dar, die einen verringerten Kompensationsfaktor rechtfertigen. Im Gegenteil: Zusätzlich ist mit der Entstehung von 30 m hohen Gebäuden zu rechnen. Damit werden die umgebenden Siedlungen völlig überprägt. Trotz der vorhandenen Autobahnen stellt dies einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild dar, der zusätzlich auszugleichen ist. Dies gibt der Leitfaden Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft auch so vor. Für die Flächen innerhalb der Baugrenzen ist daher ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf von mindestens 0,1 anzusetzen.

Um verringerte Kompensationsfaktoren verwenden zu können, wären folgende Minimierungsmaßnahmen zwingend erforderlich:

- Max. zulässige Gebäudehöhe 15 m
- 15 – 20 m Eingrünungsstreifen im Norden
- Erhalt der gesetzlich geschützten Biotopflächen
- Max. zulässige GRZ = 0,7
- Öffentliche Flächen zur Regenrückhaltung auf Grundlage eines 20-jährlichen Regenereignisses

2. Ausgleichsflächen

Für das Vorhaben der kommunalen Allianz und der vom Landkreis Ansbach

finanzierten Zubringer ist ein in sich geschlossenes und funktionales Ausgleichskonzept im direkten Zusammenhang zum Eingriff zu erbringen. Ausgleichsmaßnahmen haben nach BayNatschG bevorzugt im gleichen Landschaftsraum zu erfolgen. Aufgrund der Dimension des Vorhabens und den damit verbundenen Risiken für den Naturhaushalt ist es erforderlich, ökologische Ausgleichsflächen und –maßnahmen schwerpunktmäßig innerhalb des Wörnitztales, im Umgriff des Vorhabens, zur Verfügung zu stellen. Etwas Ausgleichsflächen außerhalb des Wörnitztales oder gar in anderen Mitgliedsgemeinden können die am Autobahnkreuz verursachten Eingriffe in den Naturhaushalt und die Landschaft nicht annähernd kompensieren.

Die in den Planungen vorgestellten Ausgleichsflächen und Maßnahmen sind durch die räumliche Entfernung überwiegend nicht in der Lage, eine Ausgleichsfunktion zu übernehmen. Zudem liegt für die überwiegende Anzahl der aufgeführten Flurstücke kein fachliches Konzept zugrunde, mit der eine nachhaltige Funktion der Flächen herbeigeführt und ein tatsächlicher Ausgleich erreicht werden kann. Fünf Wasserbüffel in Feuchtwangen tragen hierzu sicherlich überhaupt nicht bei.

Sämtliche Flächen entlang der A7 in der Gemarkung Mosbach stellen eine Restzwickelverwertung von Flächen ohne fachliche Strategie dar und können allenfalls die Grünstrukturen entlang der Autobahn innerhalb des Beeinträchtigungstreifens an der A7 stärken. Eine Ausgleichsfunktion für die von der kommunalen Allianz verursachten Eingriffe wird nicht erreicht.

Ein Schwerpunkt der dargelegten Ausgleichsmaßnahmen soll die Lebensraumsprüche der Feldlerche verbessern. Feldlerchen haben ein hohes Sicherheitsbedürfnis. Sie halten zu Landschaftsstrukturen Abstand, in denen sich Feinde aufhalten könnten, tendieren dazu, auch das Umfeld von Straßen aller Kategorien zu meiden. So ist nachgewiesen, dass die Populationsdichte mit der Nähe zu Straßen abnimmt. Die für die Straßenbaumaßnahme und die Gewerbeflächen angedachten Verbesserungen der Lebensraumsituation können daher auf den Flächen an den Autobahnen und anderen Straßen nicht eintreten. Als besonders misslungenes Beispiel sind hierfür die Flächen an der Autobahnausfahrt Dorfgütingen zu nennen. Aufgrund der Effektdistanz der Art von 500 m ist keine Besiedlung dieser Flächen zu erwarten.

Der Standort von artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist so zu wählen, dass die ökologische Funktion der betroffenen Habitate im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. CEF-Maßnahmen müssen in engem räumlichen Verbund mit den beeinträchtigten Habitaten **der lokalen Population** stehen, soweit sie zur Erhaltung des günstigen Zustands der betroffenen Art beitragen sollen. Viele Ausgleichsflächen missachten diesen Grundsatz und sind als Kompensationsmaßnahme schon von daher ungeeignet.

Ähnliches gilt auch für das Rebhuhn, das zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten gehört. Die vorgesehenen Maßnahmen in unmittelbarer Straßennähe unterliegen den Störpotentialen des Verkehrs und verursachen zudem ein extrem hohes Kollisionsrisiko, da die Art weiterhin den Bahndamm aufsuchen wird. Für Vogelarten mit besonders hoher Kollisionsgefährdung ist die Zone der ersten 100 m unabhängig von der Verkehrsmenge für Ausgleichsmaßnahmen ungeeignet. Um die artenschutzrechtlichen Aspekte zu berücksichtigen, sind für die Art geeignetere Flächen bereitzustellen. Bei den zu erwartenden - und im Beeinträchtigungskorridor von 30 m entlang der Straße berücksichtigten Verkehrsmengen bis zu 10.000 Kfz/Tag - ist der Streifen bis 100 m vom Fahrbahnrand für die Entwicklung von hochwertigen Ausgleichslebensräumen für Vögel grundsätzlich nicht geeignet.

V. Verstoß gegen Planungsleitlinien und Optimierungsgebote

Darüber hinaus trägt die Planung den **Planungsleitlinien und Optimierungsgeboten des § 1 Abs. 5 und Abs. 6 BauGB** nicht ausreichend Rechnung.

Gem. § 1 Abs. 5 BauGB sollen die Bauleitpläne eine **nachhaltige städtebauliche Entwicklung** und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende **sozialgerechte Bodennutzung** gewährleisten und dazu beitragen, eine **menschenwürdige Umwelt** zu sichern und die **natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen** und zu entwickeln. In § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigende Aspekte aufgeführt.

Aus den ausgelegten Unterlagen ergibt sich jedoch, dass die Planungsleitlinien und Optimierungsgebote im Rahmen der Bauleitplanung nicht bzw. nicht in ausreichender Weise berücksichtigt worden sind und damit auch nicht bzw. nur unzureichend Eingang in die Abwägung gefunden haben.

1. Keine nachhaltige städtebauliche Entwicklung

So wird die Bauleitplanung nicht nur nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB, sondern auch nach Maßgabe des § 1 a BauGB auf das Ziel der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlage verpflichtet. Danach sollen die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. **Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden.**

In Anbetracht der Flächenbilanz von 81 ha für ein in keiner Weise erforderliches und gerechtfertigtes Sondergebiet für Industrie- und Logistikbetriebe ist weder eine Sicherung der natürlichen Lebensgrundlage noch ein schonender Umgang mit Grund und Boden gewährleistet, vielmehr soll eine ehemalige Hofstelle „vergoldet“ werden.

2. **Beeinträchtigung von Erholungsfunktion und Landschaftsbild**

Außerdem werden die geplanten Bebauungspläne auch nicht den in § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB geregelten Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht. Die Versiegelung der Flächen vermindert die **Erholungsfunktion der Bevölkerung** in erheblichem Maße, was wiederum – wie bereits oben ausgeführt – dem Regionalplan diametral entgegensteht. Das Gebiet wird künftig nicht mehr für die Erholung geeignet sein.

Auch das **Landschaftsbild** wird erheblich beeinträchtigt.

3. **Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung**

Der durch die Vorhaben hervorgerufene **Verkehr** in den anliegenden Ortschaften wird nur vollkommen unzureichend berücksichtigt. Der Gewerbe- und Industriepark InterFranken, der als Zieladressaten in großem Maße Logistikbetriebe anspricht, wird zu einer erheblichen Verkehrssteigerung und damit **auch Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung** in den umliegenden Ortschaften führen, dies vor allem auch deshalb, da keine Schienenanbindung vorhanden ist und zum nächsten Autobahnanschluss Wohngebiete durchfahren werden müssen. Diese Beeinträchtigungen der Bevölkerung sind ebenfalls nicht mit dem ihnen tatsächlich zukommenden Gewicht berücksichtigt worden, zumal die der Planung zugrunde liegenden **Verkehrsgutachten erhebliche Mängel** aufweisen. So sind weder die in diese eingestellten Zahlen noch deren Ergebnisse nachvollziehbar. Besonders fällt auf, dass das Gutachten von Modus Consult vom 09.06.2010, welches der Planung zugrunde liegt, als Ausgangswerte im Wertebereich des Transportgewerbes mindestens **die obere Grenze für die Zahl der Beschäftigten** und höchstens die **untere Grenze für Lkw-Fahrten** ansetzt, da Betriebe mit höherwertigen Logistikaufgaben und Industriebetriebe angesiedelt werden sollen. Eine derartige Beschränkung, welche Betriebe angesiedelt werden sollen, findet sich aber nirgends, so dass schon allein deshalb **das Modus Consult-Gutachten von falschen, nämlich beschönigenden Zahlen** ausgeht. Außerdem legt es seiner Bewertung die Nordumfahrung der St 2222 zugrunde, ohne zu berücksichtigen,

dass sich diese erst in der Planung (mit äußerst ungewissem Ausgang) befindet.

4. Verkehrsbelastung „kleingerechnet“

Dem kann auch die Ausführung in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 2, dass es dann, sobald die Verkehrsbelastungen, die durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben im Sondergebiet bedingt sind, derart zunehmen, dass die vorhandenen Autobahnanschlussstellen überlastet und nicht mehr leistungsfähig sind, nötig werden wird, eine **eigene Autobahnanschlussstelle** zu errichten und dadurch den Verkehr ins Gebiet zu führen, nicht entgegengehalten werden, da dies **gerade nicht in der momentanen Planung** enthalten ist und die Verwirklichung, auch angesichts der Finanzsituation, mehr als fraglich erscheint.

Ebenso wenig vermag die geplante **Umgehung der St 2222** für Schnelldorf ins Feld geführt zu werden, schließlich ist man auch hier von einem Baurecht noch meilenweit entfernt.

5. Belange des Umweltschutzes nicht ausreichend beachtet

Im Übrigen berücksichtigt die Planung auch nicht bzw. nicht in ausreichendem Maße die **Belange des Umweltschutzes**, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Der Umweltbericht ist zum Teil nicht nachvollziehbar. Die von den Vorhaben betroffenen Biotope sowie die im Umfeld gelegenen FFH- und Vogelschutzgebiete und die Auswirkungen auf diese sowie der Artenschutz und die Konsequenzen aus der Lage der Bebauungsplangebiete im Naturpark Frankenhöhe wurden nur unzureichend berücksichtigt bzw. falsch bewertet. Auch die Ausgleichsmaßnahmen sowie die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind insbesondere im Hinblick auf deren Geignetheit und ihres Umfanges anzuzweifeln.

VI. 3. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Wörnitz mit Umweltbericht und 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Feuchtwangen mit Umweltbericht

Im Hinblick auf die 3. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Wörnitz mit Umweltbericht und die 11. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Feuchtwangen mit Umweltbericht werden die oben aufgeführten Einwendungen ebenfalls ausdrücklich geltend gemacht. Diese stellen gleichzeitig auch die Stellungnahme als Träger öf-

fentlicher Belange dar. Insbesondere ist auch bezüglich dieser festzuhalten, dass kein Bedarf nach § 1 Abs. 3 BauGB besteht sowie gegen § 1 Abs. 4 BauGB verstoßen wird und auch § 1 Abs. 5 -7 BauGB nicht ausreichend Rechnung getragen wird.

Darüber hinaus wird zu den **Änderungen der Flächennutzungspläne** Folgendes festgestellt:

- Die Zersiedelung der Landschaft wird weiter fortgesetzt. Die Flächeninanspruchnahme und der Bodenverbrauch sprengen die bisher bekannten Maßstäbe für den ländlichen Raum.
- Das bisherige dörflich geprägte Wörnitztal, zum Großteil Landschaftliches Vorbehaltsgebiet, wird im Oberlauf nachhaltig verändert und durch dieses Großprojekt urbanisiert.
- Das durch bewaldete Hänge und landwirtschaftlich genutzte Talräume geprägte Landschaftsbild wird vernichtet. Von beinahe allen Hängen kann das Gelände eingesehen werden. Aufgrund der Topografie kann eine Fernwirkung auch durch Eingrünungen nicht vermieden werden.
- Die für die Feierabend- und Wochenenderholung erforderlichen Räume für die Anwohner gehen verloren.
- **Die Anbindung des Gewerbegebietes an den überregionalen Verkehr kann nur durch eine erhebliche Belastung der Bevölkerung erfolgen. Der Bahnanschluss, der privat betrieben werden soll, kann ja wohl auf Grundlage von einem interessierten Unternehmen in keiner Weise wirtschaftlich betrieben werden und stellt daher eine reine Alibiplanung dar. Zudem ist er technisch nur mit unverhältnismäßigem Aufwand realisierbar.**
- Die Versiegelung von (langfristig) bis zu 200 ha Fläche verändert drastisch den Wasserhaushalt und das Abflussverhalten der Vorfluter und der Wörnitz. Die Hochwassergefahr im weiteren Verlauf der Wörnitz wird verschärft. Im Gebiet ist eine Veränderung des Klein- und Mesoklimas – verbunden mit einer Erwärmung - zu erwarten.
- Böden mit z. T. hohem Biotopentwicklungspotential werden überbaut.
- Lebensräume für gefährdete Tierarten werden vernichtet bzw. stark eingeschränkt.

VII. Ergebnis

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass die geplanten Bebauungs- und Flächennutzungspläne nicht erforderlich sind und weder den Optimierungsgeboten entsprechen noch die Planungsleitlinien einhalten sowie der Regional- und Landesplanung entgegenstehen. Der Planung betreffend die Bebauungspläne „Sondergebiet für Industrie- und Logistikbetriebe mit einem Min-

destflächenbedarf“ und „Kreisstraße Kr AN 4 – neu“ sowie die Änderungen der Flächennutzungspläne der Stadt Feuchtwangen und der Gemeinde Wörnitz stehen zudem städtebauliche Grundsätze und Belange des Umweltschutzes entgegen. Aufgrund der oben dargelegten Aspekte sind die Bauleitplanungen grundsätzlich abzulehnen. Für einen tatsächlichen Bedarf, den wir massiv bezweifeln, stünden erforderlichenfalls besser geeignete Alternativflächen zur Verfügung, die wirtschaftlich sinnvoller entwickelt werden könnten und weit weniger Eingriffe in Natur und Landschaft verursachen würden.

Wir haben daher Anlass, Sie aufzufordern, von den angestrebten Planungen Abstand zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Altreuther
Geschäftsführer

In Abdruck an Presse