



**Bund  
Naturschutz  
in Bayern e.V.**

**Kreisgruppe Ansbach**

Pfarrstraße 33  
91522 Ansbach

Tel. (09 81) 1 42 13  
Fax (09 81) 1 72 11

E-Mail:  
bn-ansbach@t-online.de  
Internet:  
www.bn-ansbach.de

Bund Naturschutz in Bayern e.V. · Pfarrstraße 33/II · 91522 Ansbach

An die  
Stadt Feuchtwangen  
Postfach 12 57

91552 Feuchtwangen

Fax 27.02.08

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Sachbearbeiter	Datum
610-1/48	PL/BLP/Feu/Westt		19.02.08

### **Stellungnahme zum BP 39 „Westtangente“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an o. g. Vorhaben und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Im Vergleich mit den früheren Planungsunterlagen sind keine wesentlichen inhaltlichen Änderungen erkennbar. Wir verweisen deshalb auf unsere ausführliche Stellungnahme vom 02.06.05. Diese ist Bestandteil der jetzigen Stellungnahme und gilt nach wie vor vollinhaltlich.

Mit freundlichen Grüßen

  
Helmut Altreuther  
Geschäftsführer

  
Wolfgang Hauf  
Ortsvorsitzender

#### **1. Vorsitzender**

Bernd Horbaschek  
Zuckmantelstraße 8  
91616 Neusitz  
Tel. (0 98 61) 32 75

#### **Bankverbindungen**

Sparkasse Ansbach  
BLZ 765 500 00  
Konto 130 260 409

Gewerbekbank Ansbach  
BLZ 765 600 60  
Konto 1 174 495



**Bund  
Naturschutz  
in Bayern e.V.**

Bund Naturschutz in Bayern e.V. · Pfarrstraße 33/II · 91522 Ansbach

An die  
Stadt Feuchtwangen  
Kirchplatz 2

91555 Feuchtwangen

**Kreisgruppe Ansbach**

Pfarrstraße 33  
91522 Ansbach

Tel. (09 81) 1 42 13  
Fax (09 81) 1 72 11

E-Mail:  
bn-ansbach@t-online.de  
Internet:  
www.bn-ansbach.de

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Sachbearbeiter	Datum
	PL/BLP/FEU/Westt	OG	02.06.05

## Stellungnahme zum BP und GO "Westtangente"

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an o. g. Vorhaben und nehmen dazu wie folgt Stellung:

### Ausgangssituation

Bei den betroffenen Bereichen im Südwesten der Stadt handelt es sich ab dem Anschluß an die bisherige Bebauung um ökologisch hochwertige, sensible Bereiche. Deren Wert begründet sich neben dem Einzelwert, z. B. Heckenweiher mit angrenzenden Feuchtwiesen und Bachlauf, Lohweiher, Hecken- und Streuobstflächen bei Winterhalten – ein Teil ist in der Biotopkartierung des LfU erfasst – v. a. in dem räumlichen Zusammenhang im Sinne eines Biotopverbundes dieser Biotope und Kleinstrukturen. Es ist ein relativ harmonischer Übergang zwischen Bebauungsgrenze/Gärten und der Feldflur gegeben. Diese Tatsache begründet auch den unschätzbaren Wert des Bereiches als Naherholungsgebiet. Der Bereich ist das letzte Feuchtwanger Naherholungsgebiet, das nicht durch Tangenten und Bundesstraßen vom Stadtgebiet abgeschnitten ist.

### Bewertung des Eingriffs, ökologische Konsequenzen

Durch den beabsichtigten Bau der Westtangente würde diese Situation unwiderbringbar zerstört. Zum einen würden die Lebensräume durchschnitten, so dass sie in ihrer Funktion irreparabel geschädigt wären. In besonderer Weise gilt dies für die bedeutende Amphibienpopulation. Die diesjährige Erfassung hat nach Auskunft der Verwaltung etwa 1.300 Individuen ergeben. Zur Orientierung: ab 500 adulten Tieren spricht man von einer "mittleren Population", ab 1.000 ad. Tieren von einer "großen Population" pro Laichgewässer. Ein beträchtlicher

#### 1. Vorsitzender

Bernd Horbaschek  
Zuckmantelstraße 8  
91616 Neusitz  
Tel. (0 98 61) 32 75

#### Bankverbindungen

Sparkasse Ansbach  
BLZ 765 500 00  
Konto 130 260 409

Gewerbebank Ansbach  
BLZ 765 600 60  
Konto 1 174 495

Teil wäre zukünftig durch die Straße dem Verkehrstod bei der Frühjahrs-Laichwanderung vom Leonhardsberg zu den bisherigen Laichweihern ausgeliefert, ein Erlöschen wäre ohne Gegenmaßnahmen im Lauf etlicher Jahre zu erwarten. Auch für viele Vogel- und Insektenarten wird durch die Durchschneidung und Verlärmung der Lebensraum im Trassenumfeld entwertet. Daneben werden 1,4 ha bisheriger Freifläche versiegelt. Der Flächenverbrauch insgesamt beträgt 10 ha.

Hauptverlierer wären neben der Tierwelt aber die vielen Spaziergänger und Erholungssuchenden. Den Bürgern bliebe im Wesentlichen ein durchschnittlicher verlärmter Bereich, den die meisten dann wohl gern und schnell hinter sich lassen – oder man fährt als Konsequenz mit dem Auto dort hin, wo es (noch) ruhiger ist.

### Bewertung der Planung

Unabhängig davon weist die vorliegende Planung gravierende Mängel auf. Die als Eingriffsausgleich errechnete Fläche von 0,5 ha als Gegenleistung für ein zerstörtes Naherholungsgebiet und Biotopdurchschneidung etc. sind eine Lächerlichkeit. Der Wert einer Erdkröte oder eines Laubfrosches lässt sich bekanntlich nicht in Zahlen ausdrücken, ebenso wenig der Erholungswert für Bürger, die an einem Maiabend ungestört von einer direkt vorbeiführenden Straße dem abendlichen Laubfroschkonzert lauschen können. Die "Ausgleichsflächen" sind sämtlich in die ohnehin vorhandenen Straßen-Verschnittflächen oder deren unmittelbares Umfeld gepresst und können daher keine ernsthafte ökologische Funktion erreichen. Sie sind allenfalls als Grükosmetik zu bezeichnen.

Auch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen genügen nach unserer Meinung nicht, einen ausreichenden Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten. Bei Verkehrsplanungen ist es mittlerweile üblich die Orientierungswerte der „DIN 18005“ Schallschutz im Städtebau heranzuziehen, um den Lärmschutz für die Bürger sicher zu gewährleisten. Die Lärmrichtwerte der DIN 18005 sind in den betroffenen Gebieten (Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet) 4 dB (A) strenger als die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Grenzwerte der 16. BImSchV. Diese strengeren Richtwerte sind auch bei dieser Planung heranzuziehen.

Der geplante Lärmschutzwall am Kreisverkehrsplatz B25/Westtangente ist nicht ausreichend um die (ohnehin hoch angesetzten) Lärmrichtwerte der 16. BImSchV. während der Nachtzeit von 49 dB(A) einzuhalten. Der Bahnübergang erhöht die Lärmemissionen stark. Der Schwerlastanteil ist während der Nacht höher als am Tag. Eine Verteilung 80:20 ist hier nicht realistisch. Die Nähe zum Kreuzungspunkt Kreisverkehr erhöht nochmals den Lärmpegel.

### Verkehrsbedeutung

Nach den genannten Zahlen und der Realität ist die verkehrliche Entlastung eher bescheiden. Der prognostizierten durchschnittlichen Entlastung der B 25 von etwa 17 % steht eine Mehrbelastung der Dresdener Straße von 22 % entgegen. Die westlich der B 25 gelegenen Wohnbereiche erhalten zusätzlichen Verkehrslärm von Südwesten. Das aufgrund von "Mautflüchtlingen" derzeit erhöhte LKW-Aufkommen wird sich nach der zu erwartenden gesetzlichen Regelung bei

Autobahn-Ausweichstrecken wieder im Bereich des vorherigen Aufkommens einpendeln. Die städtische Absicht, durch entsprechende Beschilderung den Durchgangs-Fernverkehr auf die "Entlastungsstraße" zu lenken, dürfte zumindest für LKWs nur geringe Wirkung haben. Sie nehmen erfahrungsgemäß den kürzesten Weg, also auf der B 25. Dies ist insbesondere solange zu erwarten, wie weitere Einmündungen (und aus LKW-Sicht Beeinträchtigungen) in die B 14 östlich Sommerau sowie an der Kreuzung B 14/ B 25 bestehen. Im übrigen ist ein Großteil des Verkehrsaufkommens das Ergebnis der Feuchtwanger Stadtplanung mit der hemmungslosen Zulassung nahezu aller Einzelhandelsbranchen in der Dinkelsbühler Straße, der damit verbundenen Einzelhandelsausdünnung in der Innenstadt und der gleichzeitigen großflächigen Schaffung von Wohngebieten im nordöstlichen Stadtgebiet. Für dieses hausgemachte Problem ist die "Entlastungsstraße" keine Entlastung.

### Konsequenzen

Um die schlimmsten ökologischen Auswirkungen der Planung zu mindern, bestehen folgende Mindestforderungen des Bundes Naturschutz:

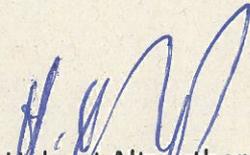
1. Zur Erhaltung der bedeutenden Amphibienpopulation ist ein Tunnel-Leitsystem einzubauen, das Kleintieren die Durchgängigkeit in ihrem Lebensraum erhält.
2. Es sind zum Eingriffsausgleich Ersatzlebensräume in einer Größenordnung von mindestens 5 Hektar neu zu schaffen bzw. bestehende Lebensräume qualifiziert zu optimieren, welche den Namen tatsächlich verdienen. Erste Priorität haben dabei Amphibienlaichgewässer westlich der geplanten Straße. Hierzu bietet sich insbesondere der Talraum zwischen Heckenweiher und Esbach sowie der Waldrand westlich Winterhalten an. Sinnvolle Biotopgestaltung und Extensivierung wäre u. e. auch im Bereich SW Winterhalten (war zur Zeit der Flurbereinigung schon einmal angedacht). Das RHB am Heckenweiher mit dessen Verkleinerung erscheint uns ungeeignet und wird daher abgelehnt.
3. Für den entfallenden Schaftriebweg ist adäquater Ersatz zu schaffen, um die Beweidbarkeit für verschiedene Halbtrockenrasen zu sichern.
4. Zur Verbesserung des Lärmschutzes ist die DIN 18005 anzuwenden. Die Planung ist dementsprechend zu überarbeiten und die Lärmschutzmaßnahmen (aktiv, passiv) zu ergänzen. Ebenso wird ab dem Kreisverkehr eine Verlängerung des geplanten Lärmschutzwalles in westlicher Richtung bis zum Bahnübergang und die Weiterführung des Walles in nördlicher Richtung um 125 m als unbedingt notwendig erachtet, um die Immissionsorte auf Flurnummer 1261/9, 1261/13, 1261/17 ausreichend zu schützen. Der bestehende Grünstreifen entlang der Bahnlinie ist aus Sichtschutzgründen zu erhalten. Das unbebaute Grundstück auf Flurnummer 1267/2 ist aus dem FNP als Wohnbaugebiet zu streichen.

### Gesamtfazit

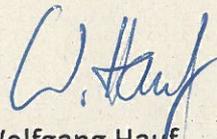
Als Fazit insgesamt bleibt: Die Straße zerstört und kostet viel, bringt verkehrstechnisch aber wenig. Sie ist kein Beitrag zur ökologisch verträglichen Ver-

kehrseindämmung, nicht einmal zu einer wirksamen Verkehrsentslastung. Sie führt lediglich zu einer Verkehrsverteilung in bisher unbelastete Bereiche. Wie schon im Jahr 2001 deutlich gemacht, lehnt der Bund Naturschutz aus den vorgenannten Gründen die Umgehung ab und fordert eine ersatzlose Einstellung der Planung.

Mit freundlichen Grüßen



Helmut Altreuther  
Geschäftsführer



Wolfgang Hauf  
Ortsvorsitzender

Anlage: Skizze zur Verdeutlichung der vorgeschlagenen Flächen für Ersatzmaßnahmen, falls entgegen unserer Forderung an der Straße festgehalten werden sollte.

In Abdruck an:

- Untere Naturschutzbehörde
- Straßenbauamt
- Stadtratsfraktionen
- Presse