

20.12.2019

OG Feldkirchen-Westerham
Dr. Gertrud Knopp
Edelweißstr. 19
83620 Feldkirchen-
Westerham
Tel 08063/7422
e-mail:
Gertrud.Knopp@gmx.de

**Stellungnahme der BUND Naturschutz Ortsgruppe Feldkirchen-Westerham zur Planung einer Ortsumfahrung der St2078 von Feldkirchen
Hier: Umweltverträglichkeitsstudie Stufe I Raumwiderstand**

zu den Planungen einer Ortsumfahrung von Feldkirchen gibt der BUND Naturschutz Folgendes zu bedenken:

Grundsätzliches:

Der BUND Naturschutz (BN) sieht die vorliegende Planung als Folgewirkung der von unserem Verband seit Jahren kritisierten allgemeinen Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs an, also einer grundsätzlichen und einseitig auf den KFZ-Verkehr ausgerichteten Verkehrspolitik. Durch ständig verbesserten Ausbaugrad und ständig steigenden Erschließungsgrad ist diese die Ursache einer immer noch wachsenden Verkehrsbelastung, welche wieder zu mehr Belastungen von Mensch und Natur führt. Weitere Ausbauten – und damit weitere „Verbesserungen“ des Verkehrsflusses - lösen dieses grundsätzliche Problem aber nicht, sondern verlagern es lediglich räumlich.

Auch die geplante Maßnahme verhindert durch Bindung knapper Finanzmittel den vorrangigen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere der Schiene als umweltverträgliches Verkehrsmittel, und erzeugt letztendlich wiederum neuen KFZ-Verkehr.

Die Planung widerspricht damit nicht nur den Zielen der Förderung des öffentlichen Verkehrs, sie steht auch im Widerspruch zu gesetzlichen Vorgaben zum Erhalt von Natur und zu völkerrechtlichen Verpflichtungen des Klimaschutzes (Paris 2015).

Die Planung ist Ausdruck einer nicht mehr zeitgemäßen Verkehrsstrategie, die weder den drohenden Verkehrsinfarkt auf der Straße noch die damit einhergehenden Umweltschäden abwenden kann.

Auswirkungen:

Flächenverbrauch:

Der Bau der geplanten Ortsumfahrung bedeutet einen immensen Flächenverbrauch. Dabei kommen zu der Fläche für die eigentliche Trasse der Ortsumfahrung Flächen für Kreuzungen und schlimmstenfalls sogar für den Neubau von Zubringern. Diese Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt, so dass ein beträchtlicher Verlust an Flächen für die Landwirtschaft entstehen würde.

Landschaftsbild und Naherholung:

Der durch die Landwirtschaft geprägte Raum zwischen Feldkirchen und Westerham würde durch die geplante Ortsumfahrung zerschnitten, das Landschaftsbild gravierend gestört oder sogar zerstört.

Der Raum dient der Naherholung, viele nutzen ihn für tägliche Spaziergänge, Joggen, Walking etc. Er grenzt unmittelbar an Wohnsiedlungen an, ist „von der Haustüre“ aus zu erreichen, was besonders wichtig ist, wenn man die Interessen von Familien mit (kleinen) Kindern und der älteren Mitbürgern berücksichtigt (demographischer Faktor!).

Naturschutz:

Als besonders gravierend wären Eingriffe in den Leitenhang zwischen IHK-Gelände und östlichem Ortsrand von Feldkirchen einzuschätzen. Der Hang mit seinem charakteristischen Relief aus Buckeln würde unwiederbringlich zerstört. Die Flächen sind teilweise biotopkartiert und stellen eine Verbindung zum FFH-Gebiet Mangfalltal dar, was z.B. für Fledermäuse und deren Jagdhabitats von Bedeutung ist. Runder Tisch und das bayerische Gesetz für den Artenschutz 2019 haben sich eindeutig für mehr Biotopvernetzung ausgesprochen, nicht für weniger.

Auf den Flächen südlich der Ollinger Straße hat der Kiebitz mit mehreren Brutpaaren einen Lebensraum. Er siedelt hier auf Ackerflächen und hat keine weiteren Ausweichmöglichkeiten.

Nullvariante vs. Umfahrung:

Auf Seite 43/44 der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe I ist dargelegt, wie sich die Situation für die Umwelt ohne den Bau einer Ortsumfahrung entwickeln würde. Abgesehen vom Schutzgut „Mensch“ würden die übrigen Schutzgüter von der Nullvariante profitieren, denn durch den Bau der Ortsumfahrung ergäben sich in jedem Fall Verschlechterungen unterschiedlichen Ausmaßes.

Für das Schutzgut „Mensch“ würde eine Ortsumfahrung eine gewisse Verbesserung bringen, Verbesserung allerdings vor allem bezogen auf die Anwohner der jetzigen Ortsdurchfahrt. Dafür würde jedoch der Lärm in den von der Umfahrung betroffenen Wohngebieten zunehmen. Die Gesamtauswirkung bedürfte einer genaueren Abwägung. Negativ wäre der Saldo jedenfalls für die Bürger Westerhams und Feldollings nördlich der Bahnlinie sowie etwa im südlichen Drittel Feldkirchens. Dank deutlich höherer Geschwindigkeiten auf Umgehungsstraßen könnte durch den größerräumigen Lärmteppich (vor allem auch nachts) auch die Wohnbevölkerung der Hanglagen wie Ölberg negativ betroffen sein. Eindeutig positiv dürfte der Saldo nur bezogen auf Feldkirchen für den motorisierten Durchgangsverkehr ausfallen.

Alternativen:

Anstelle des Baus von Umgehungsstraßen mit all ihren negativen Folgen setzt der BN auf Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Maßnahmen zugunsten des ÖPNV. Den Pendlern helfen eine Taktverbesserung auf der S7 mit ganztägig verlässlichen Buszubringern sowie eine Taktverbesserung auf der Mangfalltalbahn. Es ist weitaus sinnvoller, Mittel aus dem Verkehrsetat hierfür einzusetzen als für die laufende Erweiterung der Straßennetze mit immer weiter wachsenden Unterhaltskosten für Staat und Gemeinde.

Für den Schwerlastverkehr ist mit der A8 eine Umfahrung der St 2078 vorhanden. Die Aufnahme von Staatsstraßen wie der St2078 in das LKW-Mautstraßennetz ist dringend erforderlich. Die Beseitigung des preislichen Fehlanreizes ist dabei kein technisches Problem (GPS), sondern nur eine Frage des politischen Willens.

Für die St 2078 fordert der BUND Naturschutz mindestens eine nächtliche Gewichtsbegrenzung für den Schwerlastverkehr.

Zum Schutz der Bürger in der Gemeinde und der Anwohner an der bestehenden St2078 in Feldkirchen fordert der BUND Naturschutz, die Ortsdurchfahrt durch bauliche Maßnahmen zu entschleunigen.

Zur Verringerung der Belastung der Anwohner erinnert der BN an den Lärmaktionsplan der Gemeinde Feldkirchen-Westerham zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie von 2015 mit den in Kap. 4.2. gemachten Vorschlägen:

„Daher sollte in dem Abschnitt zwischen der Höhenrainer Straße und dem Pfarrer-Huber-Ring die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h Bereichen kann eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A) erreicht werden.

Zwischen Westermeyerstraße und Pfarrer-Huber-Ring werden zwar keine Wohngebäude erheblich mit Lärm belastet, allerdings befinden sich in diesem Abschnitt mehrere Parkplatzzufahrten und es bietet sich daher aus Verkehrssicherheitsgründen an, den Abschnitt mit der Geschwindigkeitsreduzierung entsprechend zu verlängern.

Durch die Geschwindigkeitsreduzierung kann zusätzlich

- eine Verstetigung des Verkehrsflusses eintreten, was die Lärmbelastung weiter reduziert,
- die Unfallhäufigkeit und die Schwere der Unfallfolgen reduziert werden,
- Fahrbahnquerungen für Fußgänger und Radfahrer vereinfacht werden.“

Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt können unmittelbar durchgeführt werden und eine sofortige Entlastung der Anwohner bringen, während ein Straßenneubau erst nach vielen Jahren der Planung und der *Zusatzbelastungen* bringenden Bauphase die Anwohner entlasten würde.

Der BUND Naturschutz fordert daher eine Untersuchung der Verkehrsberuhigung der bestehenden Ortsdurchfahrt durch bauliche Maßnahmen gleichberechtigt zur Trassensuche für eine Umfahrung.

Fazit:

Der Bau einer Ortsumfahrung ist eine Scheinlösung und führt insgesamt nicht zu spürbaren Verbesserungen. Vielmehr entstehen neue Probleme: Jede neue Straße zieht Zusatzbelastungen in bislang ungestörten Räumen nach sich (Umweltverträglichkeitsstudie Stufe I S. 15, 4.1.6.)

Lärm wird verlagert, Landstriche werden versiegelt und zerschnitten, Natur und Umwelt werden geschädigt, die Zahl und Schwere der Unfälle steigen ebenso wie die Schadstoffbelastung durch höhere Geschwindigkeiten und das Verkehrswachstum.

Notwendig ist auch in Feldkirchen-Westerham ein Mobilitätskonzept, in dem Ökologie und Verkehr zusammen gedacht und Lösungen zum Wohle heutiger und künftiger Generationen gefunden werden. Der Bau einer Ortsumfahrung würde *in jeder Variante* ein grundsätzlich falsches Signal setzen. Er würde manifestieren, dass die Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik akzeptiert wäre und damit vor allem der Klimaschutz weiterhin keine hohe Priorität hätte.