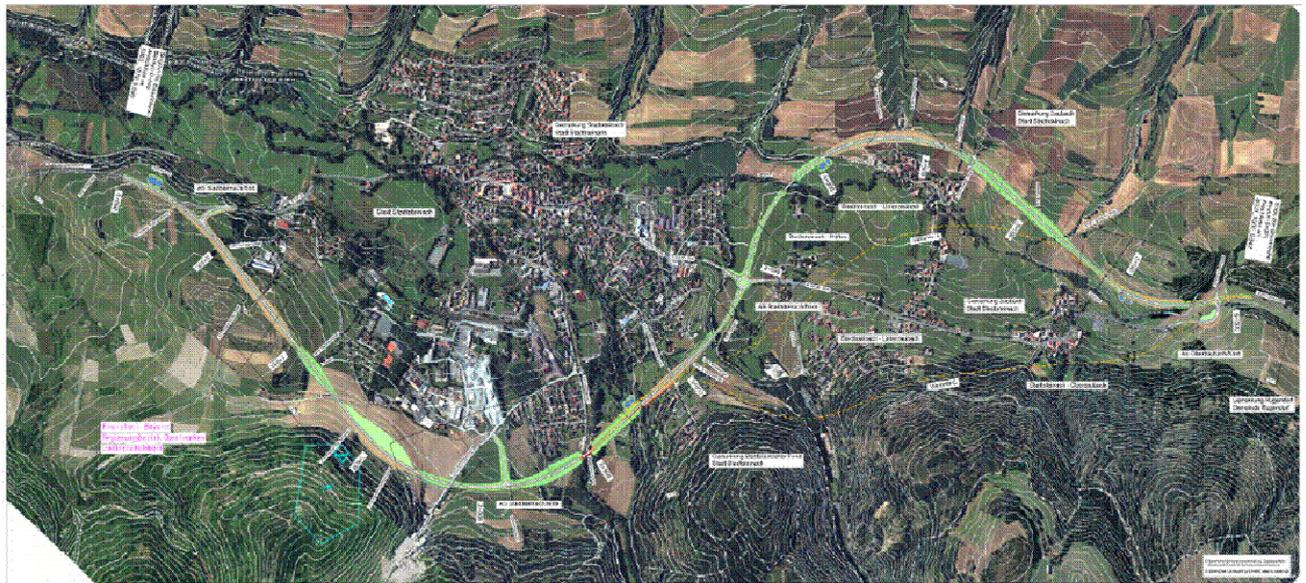


Umgehung gebaut - Heimat versaut



Statt auf eine Umgehung zu warten, die vermutlich innerhalb der nächsten 10 Jahre nicht gebaut wird, müssen jetzt sofort verkehrsberuhigende Maßnahmen zum Schutz unserer Bürgerinnen und Bürger her!

Beim CSU-Bezirkstag in Bischofsgrün machte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt die Ansage, für die Umgehungen von Untersteinach und Kauerdorf sowie auch für Zeyern sei mit einem schnellen Baubeginn nicht zu rechnen. Die 'Bayerische Rundschau' titelte tags darauf:

Dobrindt: „Klare Absage ...“ - Umgehung bleibt wohl Wunschtraum

Dies bedeutet nunmehr also auch für alle Betroffene in Stadtsteinach die ernsthafte Herausforderung, endlich an *einem* Strang zu ziehen, um die allseits beklagte Verkehrs-Beruhigungs-Problematik einer allseits menschen- und ortsverträglichen Lösung zuzuführen, anstatt auf den St. Nimmerleinstag zu warten. Diese vorliegende Dokumentation möge einen ersten Beitrag dafür leisten.

Alternative: Einrichtung Tempo 30 auf Ortsdurchfahrt Stadtsteinach und Zaubach – Tonnagebeschränkung für Transit-LKW-Verkehr für Fahrzeuge ab 7,5 to – Einführung LKW-Maut auch auf Bundesstraßen – Behebung aller Straßendecken-Unebenheiten

entlang der Ortsdurchfahrten zur Senkung der Fahrgeräusche – Beschilderung von Gefahrstellen ...

Umgehung gebaut – Heimat versaut >>> warum?

Das Staatliche Bauamt Bayreuth gesteht selbst in seinem Erläuterungsbericht dauerhafte

Beeinträchtigungen und negative Auswirkungen auf die Umwelt ein:

- **Der ursprüngliche Erholungswert der Landschaft wird insgesamt verringert:** vor allem im Bereich **Steinachtal**, das als „Tor zum Frankenwald“ gilt, sowie bei **Salem**.
- In den un bebauten Hangabschnitten **östlich von Stadtsteinach wird die Umgehungsstraße „gut sichtbar“** sein.
- Für die **nordöstlichen Bereiche für Stadtsteinach** ist eine **Erhöhung des Lärmpegels** sowie des **Schadstoffausstoßes** zu erwarten.
- Es kommt zu **Verlusten von extensivem Grünland**.
- Es kommt zur **Zerschneidung von Gehölzstrukturen**, die **erhebliche Störungen für einige Fledermausarten** zur Folge haben können.
- Ebenso kann es für **den Uhu zu Problemen durch die Querung der Trasse** kommen.
- Die **Brutplätze einiger höhlenbewohnender Fledermaus- und Vogelarten** sind durch die **Entfernung von Höhlenbäumen gefährdet**.
- Durch die **Boden-Versiegelung** wird teilweise eine **Neubildung von Grundwasser** verhindert.
- Durch die **Boden-Versiegelung** werden **Flächen für die lebenswichtige Kaltluftproduktion entzogen**. Im Bereich der Brücke über die Untere Steinach kommt es durch die **dammbedingte Einengung des Talraumes** zur **Unterbrechung des Kaltluftabflusses** sowie zu **hohen bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen**.

„17 Hektar Fläche werden allein Bayern täglich durch Überbauung versiegelt.“
(MdL Gudrun Brendel-Fischer bei der CSU-Verkehrskonferenz am 5. Juli 2014 in Neudrossenfeld)

Dieser Flächenverbrauch entspricht etwa der **Fläche von 24 Fußballfeldern**
(in Länderspielgröße 68 x 105 Meter) – **täglich!** – ... **und die B 303 'neu'?**

- **In nahezu beängstigender Art und Weise entfesselt die vorgesehene Planung einen ungeheuer hemmungslosen und zusätzlichen Landschaftsverbrauch!**
- **Die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft, Lebensräume von Pflanzen und Tieren, das Grundwasser, den Boden und in Schutzgebiete lassen sich in keiner Weise rechtfertigen!**
- **Diese gravierenden Eingriffe in den Naturhaushalt können auch durch keine noch so ausgefeilte Ingenieurs-Kunst mittels irgendwelcher Ersatz- und Ausgleichs-Maßnahmen geglättet, neutralisiert – geschweige denn wieder gut gemacht und rückvergütet werden!**
- **Neben die Zerstörung des Landschaftsbildes und die Zerschneidung von Lebensräumen treten zusätzlich weitere Negativ-Wirkungen wie noch mehr Immissionen durch Lärm, Feinstaub, Stickoxide, Benzol usw. auf!**
- **Das geplante Projekt ist mit den international anerkannten Klimaschutzziele nicht vereinbar!**
- **Es widerspricht im höchsten Grad dem Prinzip von politischer Kultur und demokratischer Transparenz, für diese Planung keine Umweltverträglichkeits-Prüfung durchzuführen!**

Das **Bayerische Landesamt für Umwelt** (LfU) meint:

„Wir wissen: Energie und Rohstoffe sind begrenzt und **auch die Fläche ist nicht vermehrbar**. Zudem ist jede Ressourcennutzung mit mehr oder weniger starken Belastungen für die Umwelt verbunden. **Boden, Energie, Rohstoffe und Wasser müssen daher sparsam und effizient eingesetzt werden**, um auch nachfolgenden Generationen Möglichkeiten zu ihrer Nutzung zu lassen.“

Aktuelle Stimmen zum Thema

Knud Espig (Bürgerinitiative ProStadtsteinach): „Die Behörden wollen mit dem Ausbau der B 303 eine schnelle Verbindung von Ost nach West schaffen. Wie es sich bei den bereits realisierten Ortsumgehungen Wallenfels, Neudrossenfeld, Rugendorf, Losau und Seibelsdorf deutlich zeigt, wird dabei wenig Rücksicht auf die wirtschaftliche Entwicklung, einer intakten Natur und dem Landschaftsverbrauch genommen. Vergleichbare Auswirkungen wie bei den genannten Umgehungen muss für Stadtsteinach unter allen Umständen vermieden werden. Es ist ein Wunschdenken, dass Stadtsteinach durch die Umgehung aufblühen werde. Wenn wir die Umgehung bekommen, schneiden wir unsere Lebensader ab.

385 000 Kubikmeter Erdaushub müssen im Zuge der Ortsumgehung bewegt werden: Das sind fast 40 000 Lkw! Oberhalb des Campingplatzes würde künftig eine 11,79 Meter hohe Schnellstraße vorbeiführen: Die Dammhöhe ist so hoch wie ein vierstöckiges Haus. Die Brücke über die Steinach verlief mit einer Länge von 55 Metern und einer Dammaufhöhe von elf Metern in unmittelbarer Nähe der Sportheimsiedlung. Auch würde unser Steinachtal durch eine 11 Meter hohe Dammschüttung abgeriegelt: Das ist keine Kleinigkeit, das müssen die Bürger wissen!“

Alwin Geyer (Bund Naturschutz): „Viele Stadtsteinacher sehen in der geplanten Trasse ein Unding, denn die Eingriffe sind gravierend. Es fehlt bisher eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Soll etwa vielleicht der Bau der Stadtsteinacher Umgehung mit Priorität verfolgt werden, weil die B 289 'neu' um Untersteinach und Kauerndorf herum zu teuer kommt?“

Heiko Weiß (Kurklinik Salem): „Diese Trasse ist mit unserem Konzept nicht vereinbar. Es ist zu befürchten, dass die direkt in einem tiefen Einschnitt unterhalb vorbeiführende zukünftige Umgehungsstraße Auswirkungen auf den Kurbetrieb hat. Zu uns kommen Menschen aus ganz Deutschland, weil sie absolute Ruhe wollen und die Natur genießen möchten. Die Umgehung würde alles zunichte machen. Alle Gäste lieben die Ruhe und die umgebende Natur. Nach dem Bau wird es lauter und viel Natürliches verschwindet, was wohl zu weniger Kurgästen und Einbußen - möglicherweise auch an Arbeitsplätzen - führt.“

Harry Hofmann (Campingplatz-Betreiber): „Mein Vertrag läuft 2017 aus, und ich werde ihn sicher nicht verlängern. Wenn die Stadt ein Interesse an dem Campingplatz hat, muss sie Weitblick beweisen und darf die Umgehung nicht zulassen.“

Ethelbert Kremer (wohnt am Hochofen und befürchtet erhebliche Lärmbelastungen): „In nur 20 Metern Entfernung führt die neue Straße an meinem Haus vorbei. Es hat einmal jemand bei mir angerufen, wie viele Fenster ich habe. Das sind 42, und seitdem habe ich nichts mehr gehört.“ [Lärmschutzfenster hoch 42 kommen dem Bauamt halt einfach zu teuer...]

Sepp Madl (Wanderführer) sorgt sich um die Beliebtheit des wildromantischen Steinachtals: „Wenn am Eingang des Tals zwischen Hochofen und Schneidmühle die Umgehung in sieben Metern Höhe die Landschaft überspannt, ist das nicht förderlich für den Blick auf die intakte Natur, ganz zu schweigen von Ruhe und Abgeschiedenheit.“

Wolfgang Schenker (Kreisvorsitzender Bund Naturschutz Kulmbach): „Ein massiver Einschnitt ins Landschaftsbild und ein gigantischer Flächenverbrauch kann nicht die Lösung sein. Ähnlich wie in Untersteinach gibt es auch in Stadtsteinach einen sehr hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs: Der Quellverkehr entspringt in Stadtsteinach und führt hinaus in Richtung Kulmbach und Kronach, der Zielverkehr kommt von außerhalb und endet in Stadtsteinach. Sowohl der Ziel- als auch der Quellverkehr wird überwiegend von Anwohnern verursacht.“

Roland Wolfrum (1. Bürgermeister, SPD) stört sich auch an den Dammhöhen von bis zu elf Metern; er betont, dass man sich, wenn die Umgehung gebaut ist, mit der Städtebauförderung zusammensetzen müsse, um ein neues Konzept für die Innenstadt zu erstellen: „Unser Ziel muss es sein, die Umgehung zu realisieren. – Es ist ein Unding, dass drei Hauptzufahrten zu einer zusammengefasst werden.“

Franz Schrepfer (2. Bürgermeister, FW): „Wir haben jetzt einen Katalog zu erstellen, in dem wir alle Forderungen hinterlegen und auch eine Bestandsaufnahme der bestehenden Straßen machen, damit wir unsere Straßen, wenn diese durch den Bau beeinträchtigt werden, wieder ersetzt bekommen.“

Harald Hempfling (CSU-Stadtrat, ...) und Klaus Witzgall (CSU-Stadtrat, Landwirt) monieren, dass von ursprünglich geplanten drei Brücken zur Anbindung der Landwirtschaft nur eine geblieben ist.

Lars Leutheußer (CSU-Stadtrat): „Es waren bislang drei Brückenbauwerke in der Planung, jetzt nur noch eine. Warum kann man die Trasse nicht nach oben (ins Bergfeld) verschieben?“

Wolfgang Heiß (CSU-Stadtrat, Fuhrunternehmer) sorgt sich um die Breite der Brücken: „Ich warne davor, zu viel zu verlangen. Wenn wir zu viel wollen, geht's uns wie den Kauerndorfern. Es sind bei uns sehr viele Bürger betroffen, die die Ortsumgehung haben wollen. Sie ist für Stadtsteinach eine gute Sache.“

Bernd Kotschenreuther (CSU-Stadtrat) erkundigt sich noch einmal, ob man die Planfeststellung für die Umgehung in Stadtsteinach und in Zaubach teilen könnte.

Franz Thierauf (FW-Stadtrat): „Wir haben doch die komplette Umgehung beschlossen. Wenn das Verfahren jetzt geteilt wird, dann weiß ich schon jetzt, dass der zweite Teil nicht kommt.“

Wolfgang Martin (BL-Stadtrat): „Als Stadtrat muss man auch die neuen Betroffenen sehen! Ich bin schockiert, was die Planung im Bereich des Campingplatzes und bei Salem aufzeigt.“

[Quellen: Bayerische Rundschau, 26.9.2014 und 30.9.2014
Frankenpost, 15.9.2014, 24.9.2014 und 1.10.2014]



Diese Planskizze des Staatlichen Bauamts Bayreuth veranschaulicht auf eine sehr beeindruckende Darstellungsweise, in welcher Entfernung die neue Schnellstraße B 303 an manchen Wohnhäusern vorbei gebaut werden soll.

Bund Naturschutz in Bayern e.V. Kreisgruppe Kulmbach

Presseerklärung

Bund Naturschutz lehnt die Umfahrung Stadtsteinach ab

Der Bund Naturschutz lehnt die vorliegende Planung für den Bau der Ortsumgehung Stadtsteinach im Zuge der Bundesstraße B 303 aus Gründen des gigantischen Landschaftsverbrauchs und der nicht ausgleichbaren Eingriffe in den Naturhaushalt ab.

Der BN fordert weiterhin die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, um auch mit aktuellen Verkehrszahlen zu klären, ob ein Ausbau der B 303 angesichts des dramatischen Bevölkerungsrückganges im gesamten Einzugsbereich der B 303 überhaupt noch gerechtfertigt ist. Angesichts rapide sinkender Bevölkerungszahlen und damit einhergehender Verringerung des Verkehrs gibt es für das geplante Vorhaben keinen Bedarf mehr, der die gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft, Lebensräume von Pflanzen und Tieren, das Grundwasser, den Boden und in Schutzgebiete rechtfertigen ließe. Dies gilt vor allem auch für die Zerstörung des Landschaftsbildes und noch mehr Immissionen wie Lärm, Feinstaub, Stickoxide und Benzol.

Der BN hält es für unhaltbar, für diese Planung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, die die erheblichen Eingriffe beschreiben würde. Die vorgesehenen

Ausgleichsmaßnahmen würden den Bau der Trasse keineswegs natur- und umweltschutzverträglich machen.

Statt des Baus der Ortsumfahrung fordert der BN Maßnahmen zu Verringerung des Ziel- und Quellverkehrs, der den großen Teil des KFZ-Verkehrs in der Ortsdurchfahrt ausmacht. Insbesondere sollte der Öffentliche Personennahverkehr Richtung Kronach und Richtung Kulmbach deutlich verbessert werden. Als kurzfristige zu realisierende Maßnahme fordert der BN die Einrichtung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt und mittelfristig die Prüfung möglicher Einbahnstraßenregelungen für den Schwerverkehr zur Vermeidung der kritischen Begegnungssituationen sowie eine großräumige Lenkung der Verkehrsströme.

Stadtsteinach soll als zentraler Ort an der B 303 gestärkt werden, ein Abhängen ist auch raumplanerisch nicht sinnvoll. Stattdessen sollten regionale Wirtschaftskreisläufe und der Tourismus gestärkt werden.

Daneben ist die Vorsorge zum Erhalt des Bestandsnetzes vorrangig sicherzustellen. Jeder Neubau erhöht die Belastungen künftiger Generationen beim Unterhalt und bei der Sanierung und – weil Geld nur einmal ausgegeben werden kann – verhindert die Investitionen in den Bestand.

Grundproblem: Falsche Verkehrspolitik

Der BUND Naturschutz sieht die vorliegende Planung als Folgewirkung der von uns seit Jahren kritisierten allgemeinen Bevorzugung des Individualverkehrs an, also einer grundsätzlichen und extrem einseitig auf den KFZ-Verkehr ausgerichteten Verkehrspolitik. Weitere Ausbauten – und damit weitere „Verbesserungen“ des Verkehrsflusses auf der Straße - lösen die Verkehrsprobleme nicht, sondern verlagern sie lediglich räumlich. Auch die geplante Maßnahme erzeugt letztendlich wiederum neuen KFZ-Verkehr und verhindert den vorrangigen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere der Schiene als umweltverträgliches Verkehrsmittel durch Bindung knapper Finanzmittel.

Das Projekt ist mit den Klimaschutzziele nicht vereinbar

Der Verkehr trägt in Deutschland zu rund 20 Prozent (in Bayern sogar rund 30 Prozent) zu den CO₂-Emissionen bei. Dennoch ist es im Vergleich zu anderen Sektoren bisher nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Dem Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) zu Folge muss der Energieverbrauch im Verkehrssektor weiter gesenkt werden. Die Kohlenstoffdioxid-Emissionen im Verkehrssektor müssen zwischen 2010 und der Mitte des Jahrhunderts um mehr als zwei Drittel gesenkt werden, um das EU-Ziel zu erreichen. Aus Klimaschutzgründen bedarf es im Verkehrsbereich daher dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau der ÖPNV.

Keine Durchführung eines Raumordnungsverfahrens

Die Regierung lehnte den Antrag des BN aus dem Jahr 2003 auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ab, obwohl das Vorhaben durch überregionale Verkehrsbeziehungen (Erl. Bericht S. 4), der „*Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Kronach dem Landkreis Kulmbach und der BAB 9*“ (Erl. Bericht S. 4) und dem „*weiträumigen Verkehr*“ (Erl. Bericht S. 5) begründet wird

Weil dieser Planungsschritt der landesplanerischen Beurteilung, des Variantenvergleichs und der Umweltverträglichkeitsstudie in einem offenbar nichtöffentlichen Planungsverfahren durchgeführt wurde, mangelt es der Planung an hinreichender Transparenz bei der Abwägung landes- und raumplanerischer Belange. Die Verfahrensweise stellt einen Verstoß gegen die Beteiligungsrechte der anerkannten Naturschutzverbände dar. Der BN fordert weiterhin die Durchführung eines ordentlichen Raumordnungsverfahrens, denn es standen

drei verschiedene Trassenvarianten mit offenbar erheblich unterschiedlichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft, unterschiedlicher raumstruktureller Wirkung und unterschiedlicher verkehrlicher Wirksamkeit zur Debatte (Erl.Bericht S. 15ff).

Verkehrsprognose

Der BN fordert eine genauere Darlegung der Verkehrsentwicklung auf der B 303 im Zeitraum 1980 – 2014, die zeigen soll, ob überhaupt noch ein nennenswerter Zuwachs zu erwarten ist oder nicht vielmehr eine Abnahme. Diese Prognose soll mit der Bevölkerungsprognose des Bay. Statistischen Landesamtes in Beziehung gesetzt werden. Die Verkehrszählung 2013 (Unterlage 22.1 S.2ff) ist nicht besonders aussagekräftig.

Der BN bestreitet die Prognose, nach der der Verkehr im südlichen Bereich Stadtsteinachs um 6.400 KFZ entlastet würde. Alle bisherigen Erfahrungen zeigen, dass der zu verlagernde Verkehr massiv überschätzt, der Ziel- und Quellverkehr massiv unterschätzt und damit die Entlastungswirkungen schöngerechnet werden. Schon der auffällige Unterschied zwischen den 4.100 KFZ/Tag nördlich Oberzaubach und den 7.600 KFZ/Tag südlich Stadtsteinachs zeigt, dass es hier vor allem ein Problem mit dem Ziel- und Quellverkehr gibt. Mindestens 3.500 KFZ/Tag gehören zu diesem Verkehr, vermutlich deutlich mehr. Im Fall der geplanten Ortsumfahrung Stadtsteinach werden die Verlagerungspotentiale im Planfall von der Ortsdurchfahrt auf die Umfahrung völlig überschätzt.

Fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Der BN bemängelt, dass auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden soll, da *„für die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen die Beeinträchtigungen ... soweit positiv beeinflusst werden können, dass sie im Ergebnis gering sind“*.

Beim Neubau von Bundesstraßen über fünf Kilometer Länge ist eine Vorprüfung durchzuführen, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind.

Schon im Erläuterungsbericht S. 7 wird dargelegt, dass Schutzgüter wie das Landschaftsbild „stark verändert“ werden, Schutzgüter wie Klima/Luft, Mensch und Landschaft mit *„mittleren Beeinträchtigungen“* zu rechnen hätten und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) wird jedenfalls deutlich, dass die europarechtlich (prioritär!) geschützten Arten Neunauge und Koppe *„erheblich“* beeinträchtigt werden könnten.

Für das Schutzgut Boden fehlt eine vollständige Bilanzierung der Eingriffe. Dasselbe gilt für die Berücksichtigung der Oberflächengewässer nach der europäischen Wasserrahmen-Richtlinie.

Eingriffe in Natur und Landschaft

Der Eingriff ins Landschaftsbild wäre massiv. Zusammen mit der Neubautrasse der Ortsumfahrung und der Anschlussknoten würde praktisch das gesamte Gebiet völlig mit Verkehrsstrassen überlagert. Mehr als **11 m** hohe Aufschüttungen und ebenso tiefe Einschnitte würden das gewachsene Landschaftsbild zerstören. Das „Tor zum Steinachtal“ beim Hochofen würde mit einer Brücke mit 7 m Höhe völlig verändert. Die komplette Zerschneidung der Landschaft auf einer Länge von mehr als 6 km bedeutet den Verlust all dessen, wofür Stadtsteinach immer wieder Werbung betreibt: eine harmonisch gewachsene Kulturlandschaft, wenig technisch überprägt.

Die Umfahrung würde einen starken Eingriff in das Konzept eines umweltverträglichen Fremdenverkehrskonzeptes darstellen. Stadtsteinach verlöre viel Attraktivität für Urlauber, z.B. auch in der Kurklinik Salem oder am Campingplatz.

Wertvolles Ackerland, als Grundlage für regionale Lebensmittelerzeugung, bzw. für den Anbau von nachwachsenden Rohstoffen, wird durch den geplanten Straßenneubau und die Flussregulierungen unwiederbringlich für immer vernichtet.

Bedrohte Tierarten wie Fledermaus, Uhu, Neunauge, Koppe und diverse Vogelarten wären betroffen, denn die komplette Zerschneidung des nördlichen Bereiches auf mehr als 6 km in sensiblen Bereichen wie dem Schindelbachtal bedeutet auch Zerschneidung von Lebensräumen.

Die Planung würde eine weitere Fällung zahlreicher Bäume beim Hochofen mit sich bringen. In den letzten Jahren wurden schon Dutzende von Bäumen im Rahmen der Hochwasserfreilegung und auch in der Bahnhofstraße (Lindenallee) gefällt.

Geplant sind mehrere Bach- und Flussverlegungen. Betroffen sind in Teilen die Gewässer Zaubach und Steinach. Solche Maßnahmen sind prinzipiell ein schwerer Eingriff in die Gewässerstruktur und den Lebensraum Fließgewässer.

Angesichts der Einschnitte und Dammschüttungen, der Neuversiegelung der Trasse der Ortsumfahrung und möglicherweise der weiteren neu anzulegenden Gemeindeverbindungsstraße und Öffentlicher Wege ist mit einer Änderung der Grundwasserneubildung zu rechnen.

Der BN bestreitet nicht, dass die Ortsdurchfahrt von Stadtsteinach lärmbelastet ist. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für die Anlieger sind dringend geboten. Durch den Neubau der B 303 wird aber eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ermöglicht, was gleichzeitig einen höheren Lärmpegel zur Folge haben wird. Dies betrifft vor allem neue Ortsteile an der geplanten Trasse. Die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen sind keinesfalls ausreichend.

Die alte Trasse bleibt bestehen und so wird auf der alten Trasse ebenfalls Verkehrslärm bestehen bleiben.

Fazit: In der Gesamtschau bleibt festzuhalten, dass sich der vorliegende Planfeststellungsantrag auf die Genehmigung einer Maßnahme bezieht,

- deren Planrechtfertigung derzeit nicht geklärt ist,
- die vorhandene Alternativen nicht berücksichtigt
- die unzumutbare und nicht gerechtfertigte Eingriffe vornimmt
- deren Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen

und somit vollständig abzulehnen ist.

Wolfgang Schenker, Bund Naturschutz / Kreisgruppe Kulmbach

Alwin Geyer, Bund Naturschutz / Ortsgruppe Stadtsteinach
[V.i.S.d.P. - Druck: Franken-Grafik, Lindenhof Salem, Stadtsteinach]

Auch der Problembereich 'Schutzgut Grundwasser' ist betroffen

„In den Streckenabschnitten, in denen sich die Bundesstraße oberhalb der Geländeoberkante (sog. Dammlage) wird das anfallende Wasser breitflächig über die Bankette und die Böschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert. Die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens sorgt dafür, dass die im Wasser enthaltenen Schadstoffe nicht bis ins Grundwasser gelangen“, schreiben die 'Erläuterungen zu den wassertechnischen Untersuchungen' [Seite 423].

Der 'Erläuterungsbericht zur Planfeststellung' [Seite 47] schreibt aber auch:

„Durch die Boden-Versiegelung wird teilweise eine Neubildung von Grundwasser verhindert.“

Grundwasser bildet sich in tieferen Bodenschichten: Aber ob „die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens dafür sorgt, dass die im Wasser enthaltenen Schadstoffe nicht

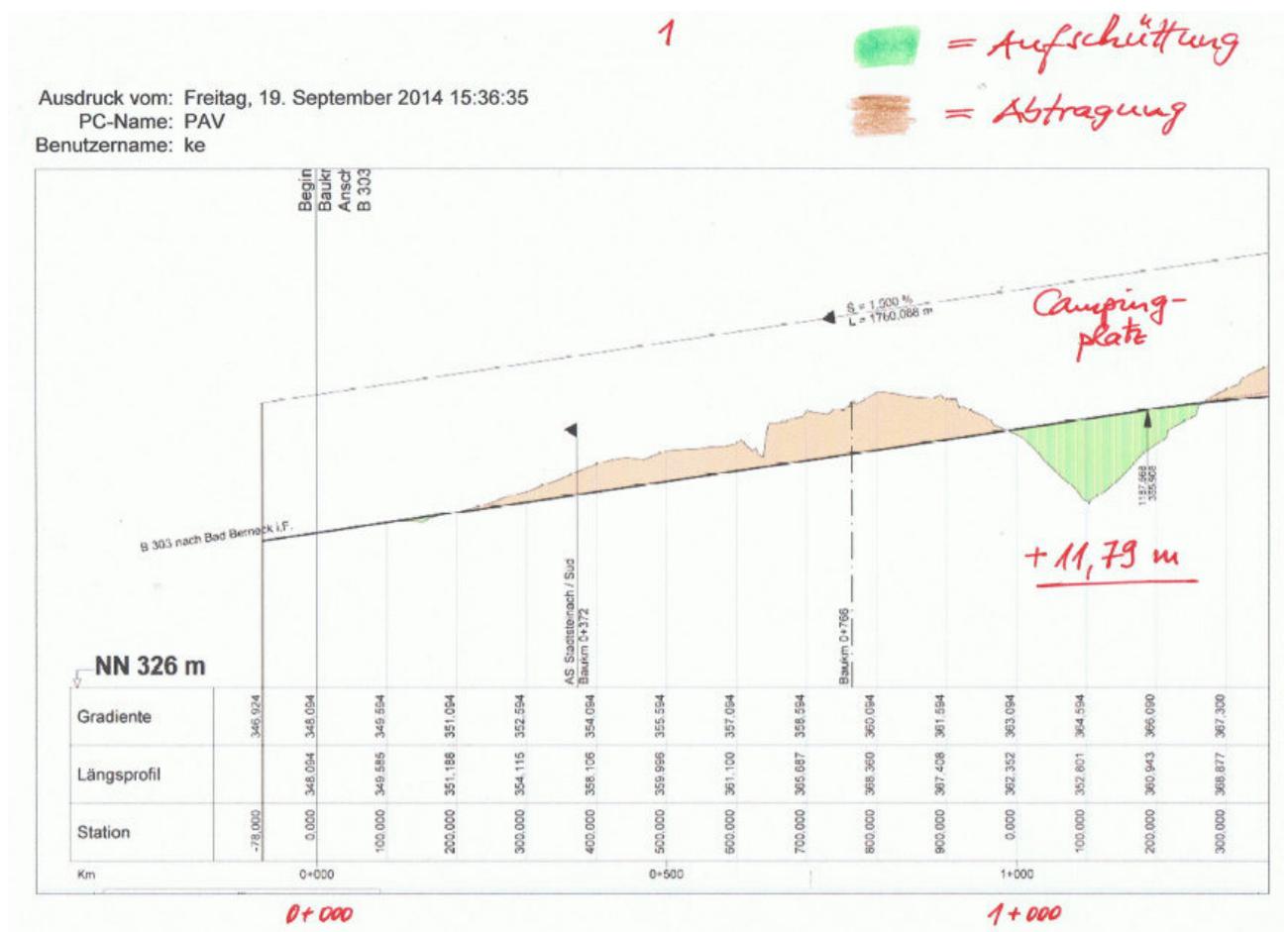
bis ins Grundwasser gelangen können“, ist in jedem einzelnen Fall von vielfältigen Faktoren abhängig – und kann deshalb auch nicht verallgemeinert werden.

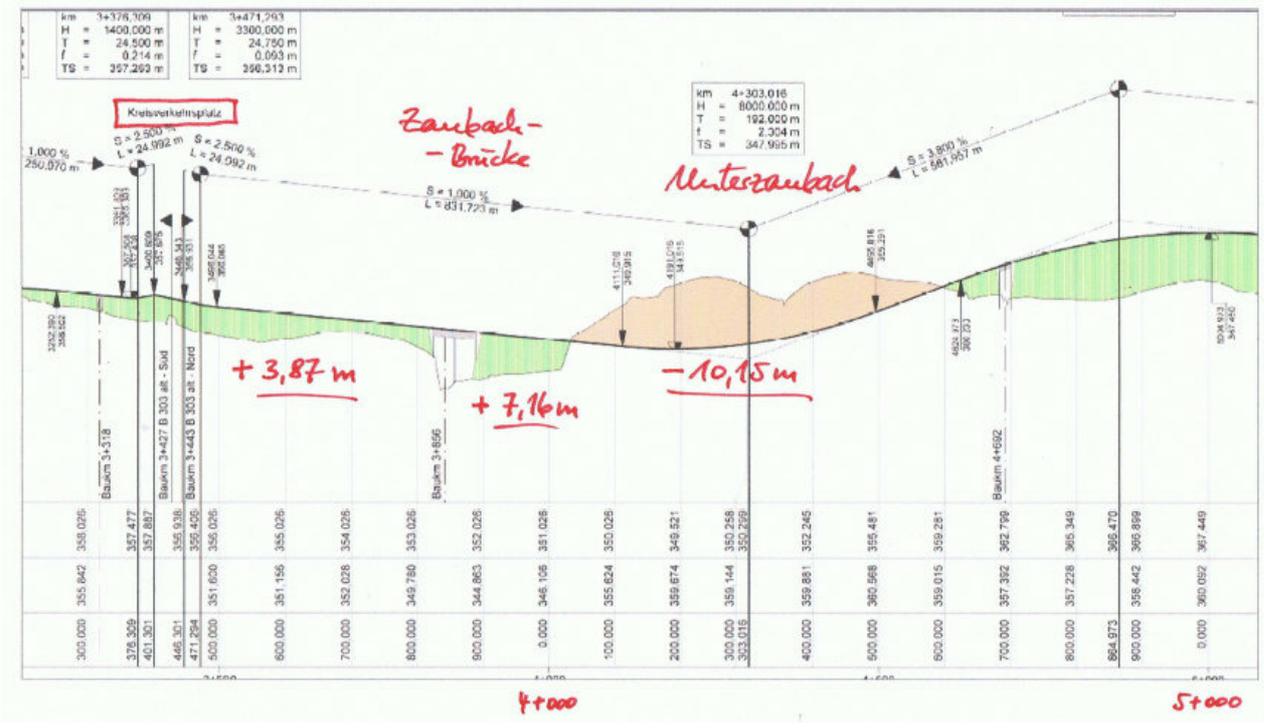
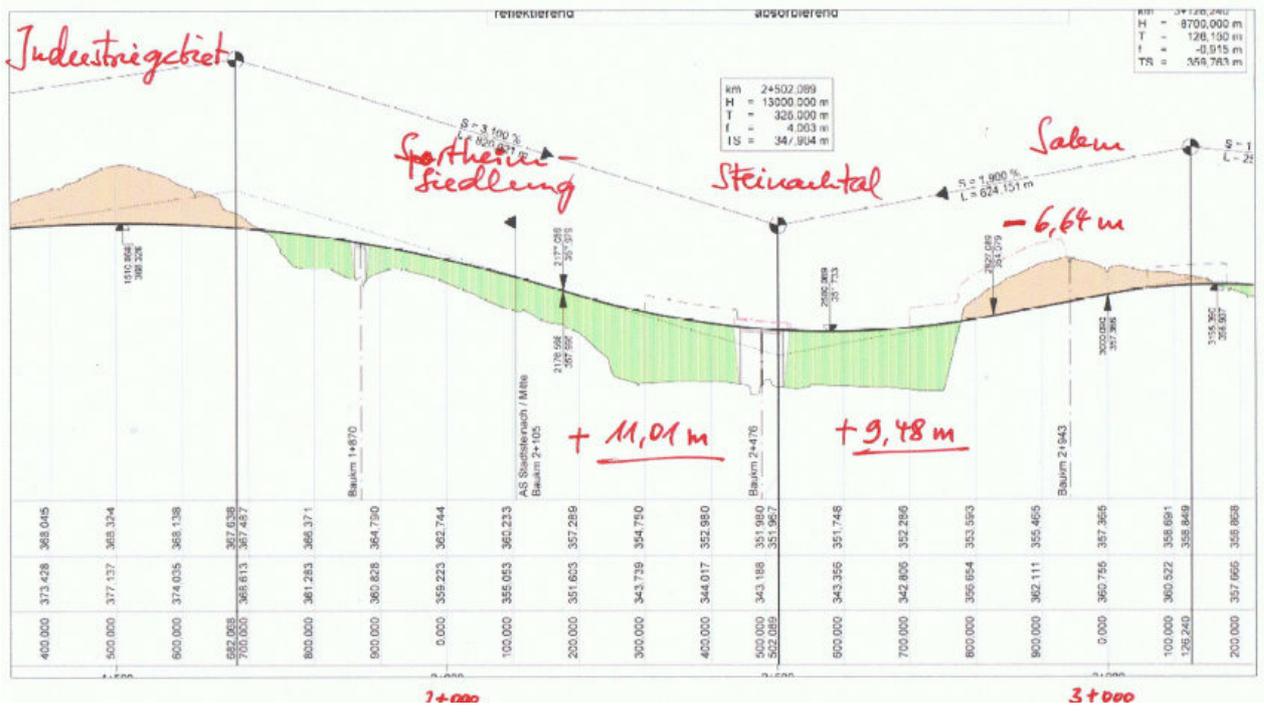
Die geplante B303 'neu' Ortsumfahrung Stadtsteinach führt mit der gesamten Länge ihrer Trasse von 6.070 Metern über den **Grundwasserkörper „Obermainisches Hügelland“**: Der Grundwasserspiegel liegt bei Unterer Steinach/Zaubach in 25 m Tiefe.

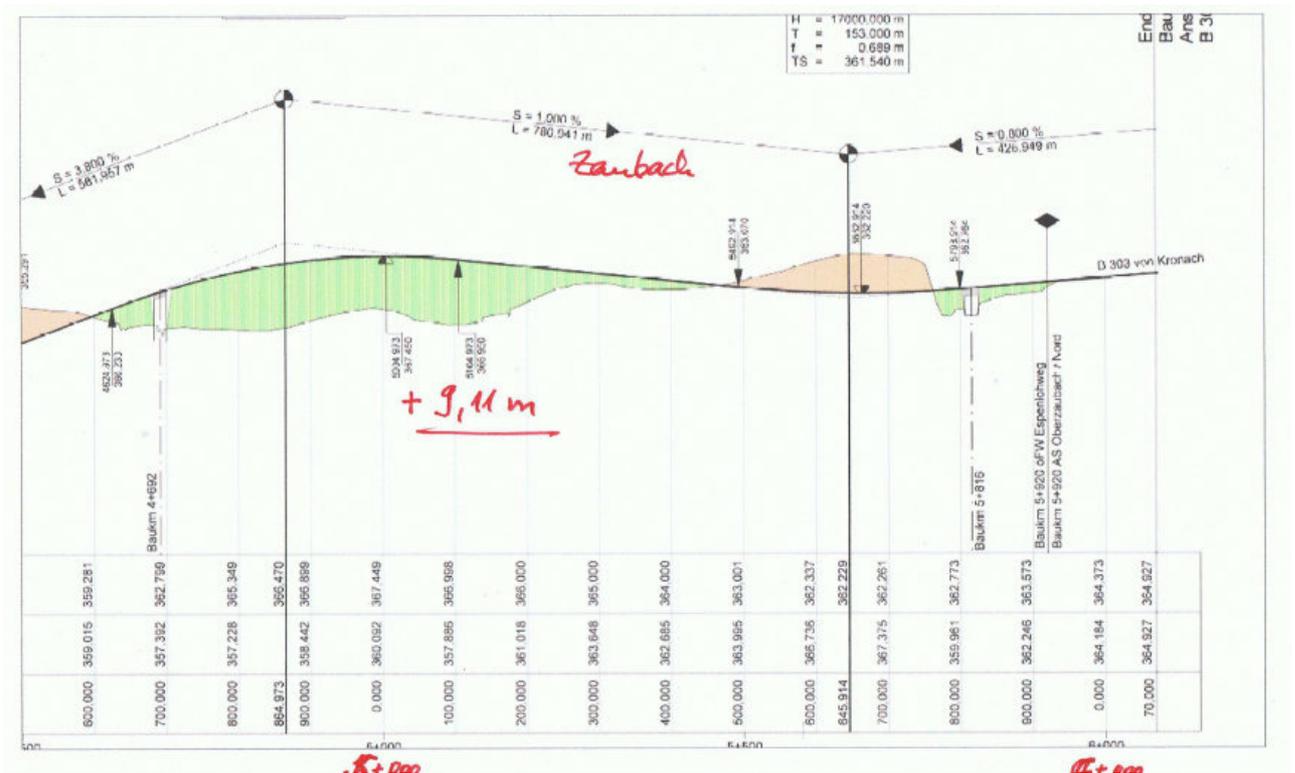
Anlässlich der **Bestandsaufnahme von 2004** im Rahmen der **'Europäischen Wasserrahmen-Richtlinie'** (2000/60/EG - WRRL) hat sich für Oberfranken eine **Zielbestimmung** im Sinne der **Verbesserung der Grundwassersituation** als notwendig erwiesen: nämlich **bis 2015 einen „guten Zustand des Grundwasser“ herzustellen**. – **Die entsprechende Risikoanalyse von 2013 stellt das Erreichen dieses Ziels allerdings in Frage!**

Neben der Erdboden-Versiegelung und den landwirtschaftlichen Einträgen ist auch der Kfz-Verkehr ein potentiell Risiko für das Grundwasser: Niedergeschlagene Abgase, Ölverluste sowie der Abrieb von Reifen und Bremsbelägen werden von den Straßen in den Boden gespült. Besonders gefährlich sind Unfälle von Gefahrguttransportern, oft verursacht durch falsche Fahrweise und überhöhtes Tempo auf Schnellstraßen.

B 303 Ortsumfahrung Stadtsteinach **Trassen-Profile, die eigentlich gegen sich selbst sprechen**







Abtragungen und Aufschüttungen bis zu fast 12 Metern Höhe begleiten die geplante Trasse durch das Tal der Unteren Steinach und des Zaubachs. Zum Vergleich: **Das sind durchaus Größenordnungen von der Höhe eines vierstöckigen Hauses!** Verbunden ist die Baumaßnahme mit schwerwiegenden Eingriffen in die Landschaft, die Erdoberfläche und somit in den fruchtbaren Mutterboden. Man mag sich den Aushub und den **Transport von 385.000 m³ Erde mittels 40.000 Lkw-Ladungen** durch Stadtsteinach gar nicht vorstellen ... - ... und anschließend dann die Anlieferung der entsprechenden Menge an Baumaterialien: Schotter, Kies, Baustahl, Beton, Asphalt usw. Und dies bei einer Bauzeit von mindestens drei Jahren: Lärm, Staub und Abgase wären in höchstem Maße vorprogrammiert. Und nach dem Bau schmiegt sich dann harmonisch ein sanftes Dauer-Hintergrundrauschen von Automotoren in das einst stille Tal der Heimat ... Stadtsteinach, 9.9.2014.

Die **Bürgerinitiative ProStadtsteinach** (vertreten durch Knud Espig, Bachstraße 11, und Alwin Geyer, Triebenreuth 11) erhebt nachstehende **Einwendungen** gegen das o.g. Feststellungsverfahren und begründet diese wie folgt:

Der Verlauf der jetzigen B 303 – OD Stadtsteinach – kann als „Lebensader“ von Stadtsteinach bezeichnet werden.

Die Umleitung des gesamten „Externverkehrs“ an Stadtsteinach vorbei stellt eine existenzielle Bedrohung der an der Ortsdurchfahrt befindlichen Einzelunternehmen (Gaststätten / Cafes / Einzelhandelsgeschäfte / Imbiss / Tankstelle etc.) dar. In den letzten Jahren schriftlich erhobene Ermittlungen bei den Einzelhandelsgeschäften aufgrund von Sperrung der Ortsdurchfahrt im Zuge von Baumaßnahmen ergaben jeweils Umsatzeinbrüche von 20 – 50 % (ausgenommen Postagentur und Apotheke). Da die Stadt Stadtsteinach den Status einer Konsolidierungskommune hat, stehen keine Finanzmittel zur Verfügung, die die Entwicklung und Umsetzung von Attraktivierungsmaßnahmen zur Kaufkraftsteigerung ermöglichen, um die Umsatzeinbrüche durch die Vorbeileitung des Externverkehrs auszugleichen. Auch würde die spätere Übernahme des Straßenunterhaltes aufgrund der Herabstufung der jetzigen Ortsdurchfahrt die Kommune in nicht vertretbarer Weise belasten.

Die Stadt Stadtsteinach ist unentwegt bemüht, Gäste zum Besuch und zum Verweilen in unserer Heimat zu gewinnen und damit den Tourismus anzukurbeln. Hierfür maßgebliche Einrichtungen (z.B. Campingplatz, Kurklinik Salem, Wanderparadies

Steinachtal etc.) werden durch die Ortsumgehung und des hierdurch massiven Eingriffes in das bestehende Landschaftsbild und Landschaftsgefüge massiv negativ beeinflusst. Genau diese touristischen Schwerpunkte werden dann auch noch zusätzlich einer enormen Lärm- und Schadstoffemission ausgesetzt sein.

Es ist klar, dass die Ortsumgehung zwar „Altbetroffene“ entlastet. Es ist jedoch nicht hinnehmbar, dass die Ortsumgehung dann „Neubetroffene“ in nicht vertretbarer Weise belastet. Entsprechende Lärm- und Schallschutzmaßnahmen sind aus der Planung nicht zu entnehmen.

Stadtsteinach strebt aktiv die Anerkennung als Mittelzentrum an. Die vorhandenen öffentlichen Organisationen (z.B. Polizei, Rotes Kreuz, Notfallbereitschaft, Feuerwehr, Klinikum, Sozialstationen, Forstverwaltung etc.) sind darauf angewiesen, auf die für ihre Aufgabenerfüllung notwendigen Ressourcen schnell und unkompliziert zugreifen zu können. So würde z.B. die Schließung der örtlichen Tankstelle (Begründung s. oben) diesen Bedingungen diametral gegenüber stehen und die Bemühungen der Stadt zur Anerkennung als Mittelzentrum konterkarieren.

Stadtsteinach ist in seiner Gesamtheit als „sensible Kommune“ zu betrachten. Es sind unentwegt Anstrengungen und kreative Maßnahmen erforderlich, um den derzeitigen Status und die Attraktivität zu erhalten und wenn möglich zu optimieren. Im unmittelbaren Umkreis von Stadtsteinach sind in den letzten Jahren Ortsumgehungen gebaut worden, durch die bei den allesamt betroffenen „umgangenen Ortschaften“ massive negative Auswirkungen zu erkennen sind (Wallenfels – 50 leerstehende Gebäude im Innerortsbereich / Neudrossenfeld – kein Einzelhandelsnahrungsmittelgeschäft mehr im Innerortsbereich / Rugendorf – keine Einkaufsmöglichkeit mehr – derzeit Installation eines „Kommunalladens“ / aktuell Melkendorf – während der Baumaßnahme bereits 15% Umsatzeinbruch, nach Umgehung hochwahrscheinlich Schließung von Geschäften im Innerortsbereich). Diese Aufzählung lässt sich nahezu unbegrenzt fortführen.

Eine vergleichbare Entwicklung für Stadtsteinach muss unter allen Umständen vermieden werden!

Kernforderung: im Zusammenhang mit der Weiterverfolgung der Realisierung der Ortsumgehung Stadtsteinach ist zwingend rechtzeitig vorher – durch den Veranlasser (Straßenbauverwaltung bzw. Ministerium für Verkehr) - ein Konzept zum Erhalt der Attraktivität und der Kaufkraft von Stadtsteinach zu erstellen und die daraus resultierenden Maßnahmen so rechtzeitig umzusetzen, dass der Erfolg der Maßnahmen gesichert ist.

Ohne die Umsetzung und Wirksamkeit der genannten Maßnahmen lehnt die Bürgerinitiative ProStadtsteinach das Bauvorhaben B 303 „Kronach – Bad Berneck i.F.“ - Ortsumgehung Stadtsteinach, als erkennbar schädigend für Stadtsteinach, ab.