

Sitzungsvorlage öffentlich



2009/0795
Stadtrat

beschließend

Beratungsfolge

Beratung in früheren Sitzungen:

Betreff: **Fernstraßen-Entwicklungssachse „Westliches Mainfranken“ -
Stellungnahme der Stadt Karlstadt zur Umweltverträglichkeitsstudie zur Planung der B
26n**

Sachvortrag:

1. Beschlusslage des Stadtrates Karlstadt

Stadtratsbeschluss vom 28.06.2001 (Machbarkeitsstudie)

Die Stadt Karlstadt stimmt auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vom 01.06.2001 der Aufnahme des „Korridors Mitte“ in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen nach Maßgabe der folgenden Punkte grundsätzlich zu:

1. Die in das spätere Raumordnungsverfahren einzubringende Trasse hat auf die Umweltbelange, insbesondere Mensch, Tier, Lärm, Natur und Landschaft, Rücksicht zu nehmen. Sie kann entweder in Form einer Autobahn oder einer mehrspurigen Bundesstraße („Main-Spessart-Schnellweg“) ausgebildet werden. Im ersteren Fall wird zwingend eine Anschlussstelle in unmittelbarer Nähe Karlstadts gefordert. Ansonsten werden im Umkreis Karlstadts mehrere Anschlüsse für notwendig erachtet.
2. Die Straßenzubringer in den Wirtschaftsraum Karlstadt-Gemünden-Lohr müssen gleichzeitig bedarfsgerecht verwirklicht werden. Dies gilt auch für die Anbindung in die Wirtschaftsräume des Rhein-Main-Gebietes. Mit der Fernstraßenentwicklungssachse und ihren Straßenzubringern darf keine zusätzliche Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten von Karlstadt und den Stadtteilen Laudenbach und Mühlbach sowie der neuen Mainbrücke in Karlstadt verbunden sein.

Stadtratsbeschluss vom 29.03.2003 (Bundesverkehrswegeplan)

Der Stadtrat begrüßt die grundsätzliche Aufnahme der Fernstraßen-Entwicklungssachse westl. Mainfranken in den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes. Bezüglich der Definition „vordringlicher Bedarf“ für die Strecke Arnstein – Karlstadt und „weiterer Bedarf“ für die Strecke von Karlstadt bis zur A3 fordert die Stadt Karlstadt, dass auch dieses Teilstück von Karlstadt bis zur A3 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird. Nur in der Gesamtlänge entspricht die Maßnahme den verkehrlichen und wirtschaftlichen Interessen der Stadt Karlstadt, des Umlandes, ja des gesamten Landkreises MSP.

Dies setzt eine vollständige Planung und Verfahrensabwicklung der gesamten Trasse voraus.

Die Verwirklichung hat in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten Zug um Zug zu erfolgen.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Forderung, einer Anschlussstelle in unmittelbarer Nähe von Karlstadt bzw. mehreren Anschlüssen im Umland an den Beschluss vom 28.06.2001 verwiesen.

Stadtrat vom 13.11.2007 (Großräumige Verkehrsuntersuchung zur Planung der B26n)

Ergebnisse wurden ohne Beschluss zur Kenntnis genommen.

Stadtratsbeschluss vom 21.04.2009 (Zwischenergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie)

Der Stadtrat beschloss das Projekt „B 26 neu – Karlstadt“ dem Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Stadtentwicklung zu übertragen. Die Fraktionen können abweichend von der Originalbesetzung des Ausschusses ständige Mitglieder für die Projektarbeit bis zum 05.05.2009 benennen.

Ja-Stimmen: 21

Nein-Stimmen: 3

2. Stellungnahme der Verwaltung zu den Trassenvarianten aus der UVS

2.1. Vorbemerkungen

Aufgabe der UVS ist es, die Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Wechselwirkungen sind ebenso wie Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich zu ermitteln.

Die Ergebnisse werden neuerdings in sog. „Raumwiderstandskarten“ zusammengefasst und liegen uns als alleinige Beurteilungsgrundlage vor. Dazu ist festzustellen, dass sämtliche naturschutzfachlichen Belange akribisch und bis ins kleinste Detail bewertet und in der Raumwiderstandskarte abgebildet werden. Das Schutzgut „Mensch“, also die unmittelbaren Betroffenheiten der im Untersuchungsraum lebenden Einwohner wird dagegen eher cursorisch dargestellt bzw. taucht überhaupt nicht auf (siehe Anmerkungen zu den einzelnen Varianten). Bei den vorgestellten Trassenvarianten werden sichtbar „Bögen“ auch um kleinere, isolierte Waldflächen und Feuchtbiotope gemacht, Abstände zu Streusiedlungen aber nicht berücksichtigt und Flächen für die Naherholung und Kaltluftschneisen noch nicht einmal erwähnt. Das nährt den Verdacht, dass bei der Bewertung geschützten Tier- und Pflanzenarten höchstmögliche Beachtung eingeräumt wird, dem mindestens genauso berechtigten Schutzinteresse der hier lebenden Menschen aber lediglich an gerade noch zumutbaren Immissionsnormen orientierte Mindestanforderungen eingeräumt wird. Das kann aus unserer Sicht keine zielführende Herangehensweise zur Findung einer verträglichen Variante für die B 26 n sein.

2.2. Südtrasse

Nach den Ergebnissen der UVS beträgt beim Stadtteil Heßlar der Abstand der möglichen Trasse zur Wohnbebauung lediglich 350 m. Durch diesen ortsnahen Trassenverlauf wird die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt. Südlich der Ortslage ist ein zwischen 15 und 20 m hoher und massiver Damm zur Überbrückung des Tals in Richtung des Orts Binsfeld vorgesehen. Diese Südtrasse mit der notwendigen massiven Dammschüttung ist für die Einwohner Heßlars unzumutbar. Diese Belange wurden in der UVS nicht ausreichend gewürdigt.

Von Heßlar kommend tangiert die Südtrasse unmittelbar die Westrandbebauung des Stadtteiles Stetten. Die direkt angrenzende Wohnbebauung in der Weinbergstraße wird durch die langgestreckte Werntalbrücke erheblich durch Immissionen belastet, da das Bauwerk sich in der Hauptwindrichtung des zu schützenden Bereiches befindet. Unzumutbare Lärm-, Staub- und Abgasbelastungen sind in den Wohnbereichen zu erwarten. Die Ortsrandwohnbebauung am Brückberg wird durch die geplante Werntalbrücke überragt, der im Außenbereich gelegene Baumschulbetrieb Königer von der Werntalbrücke gar direkt überspannt!

Der Baumschulbetrieb Königer und die Wohnsplittersiedlung am Brückberg wurden in der UVS nicht bewertet und verfälschen damit die Betroffenheit der Stettener Bürger und damit auch die Korridore möglicher Trassen.

2.3. Nordtrasse

In Karlstadt hält die Nordtrasse entlang des Geisberges, des Kalvarienberges und des Stettener Berges zu den Misch- und Wohnbauflächen im Wurzugrund sowie den gewerblichen Flächen am Steinlein einen Abstand von ca. 300 m ein. Durch die Trassennähe ist in diesen zu schützenden Bereichen mit einer hohen Betroffenheit durch fortdauernde Lärm-, Staub- und Abgasbelastungen auszugehen. Entlang des Hangfusses am Geisberg und des Kalvarienberges verlaufen Kalt- und Frischluftschneisen, die zum Luftaustausch in den angrenzenden bebauten Bereichen, die durch die Kessellage im Maintal beeinträchtigt werden, unverzichtbar sind. Die in diesem Bereich vorgesehenen ca. 30 m breite Straßentrassen mit zusätzlichen Anböschungen, aufgrund der geographischen Verhältnisse, stören diese klimatischen Gegebenheiten erheblich. Der Eintrag der Immissionen, in die tieferliegenden bebauten Bereiche würden damit noch verstärkt werden. In der UVS fanden diese unverzichtbaren Belange keine bzw. nur eine unbedeutende Würdigung.

Diese Trassenvariante trennt mit einem massiven Straßenbauwerk im Einschnitt der Hangbereiche die gesamten östlichen Siedlungsbereiche von den Freizeit- und Naherholungsflächen im Bereich der drei vorgenannten Berge ab. Dort befinden sich der Vogellehrpfad, Trimm-Dich-Pfad, Rundwanderwege, der Aussichtstempel und die Kreuzwegstationen. In der UVS wurden diese Waldbereiche aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes eine zu geringe Wertigkeit zugesprochen. Diese Freizeit- und Naherholungsgebiete sind für Karlstadt unverzichtbar und müssen zur Erfüllung ihrer Funktion den gleichen Schutzcharakter, wie die Wohnbauflächen erhalten. Bei der Umweltverträglichkeitsstudie wurden offensichtlich diese Funktionen nicht berücksichtigt.

Die Nähe der 4-spurigen Bundesstraße zu den Siedlungsbereichen in Karlstadt steht klar im Widerspruch zu den fachlichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogrammes und der Regionalplanung im Bereich des Siedlungswesens. Besonders in einem zentralen Ort, wie dem Mittelzentrum Karlstadt, soll neben der Ausweisung von Arbeitsplätzen mit zugeordneten Wohngebieten auch Freizeit- und Erholungseinrichtungen angestrebt werden. Durch die unzulängliche Berücksichtigung dieser Belange durchschneidet die gebildete Nordtrasse die Bereiche der drei v. g. Berge unmittelbar zu den angrenzenden Siedlungsflächen der Stadt Karlstadt.

Im Stadtteil Laudenschbach beträgt der Abstand der geplanten Maintalbrücke bei der Nordtrasse zu den Wohnbaugebieten „Am Ziegelwinkel“ ca. 400 m. Die hohe Betroffenheit für die Bewohner dieses Gebietes durch Lärm-, Staub- und Abgasbelastungen durch den Verkehr auf dem Maintalbrückenbauwerk fanden keine Berücksichtigung in der UVS. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Bewohner im Bereich der zu erwartenden Belastungen wurden in der UVS nicht ausreichend berücksichtigt.

2.4. Mittelvariante mit Tunnel

Bei der Mittelvariante der Trasse mit Tunnel wird das Einfahrtsportal im nordöstlichen Hangbereich des Geisberges bei Karlstadt vorgesehen. In der UVS wurde in der dortigen Landschaft hinsichtlich der Empfindlichkeit ausreichend Rechnung getragen. Das Tunnelportal im Maintal erscheint in etwa 70 m Höhe bei der Felskulisse zwischen dem Kalvarienberg und dem Stettener Berg, die als Natura 2000- und FFH-Flächen eingestuft sind. Die Schutzwürdigkeit solcher Gebiete wird grundsätzlich anerkannt. Bei der Abwägung im Trassenvergleich zwischen dieser Mittelvariante und der Nordvariante müssen bei der Umweltverträglichkeit zwingend die Belange einiger Tausend Bewohner von Karlstadt und eine begrenzte Eingriffsfläche in die Felskulisse berücksichtigt werden. Unter diesen Gesichtspunkten darf eine FFH-Verträglichkeitsprüfung kein Ausschlusskriterium darstellen!

Zusammenfassende Bewertung der Verwaltung:

Die Varianten „Südtrasse“ und „Nordtrasse“ sind aufgrund der aufgezeigten Mängel in der Abwägung im Rahmen der UVS und der damit verbundenen unzumutbaren Belastungen nicht hinnehmbar und werden deshalb vehement abgelehnt.

Die auch mit der „Mittelvariante mit Tunnel“ verbundenen erheblichen Belastungen werden unter Würdigung aller Interessen als gerade noch hinnehmbar beurteilt, unter der Voraussetzung, dass in den folgenden Planungsschritten den berechtigten Schutzinteressen der Menschen durch zusätzliche Maßnahmen wie aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, maximalen Abstand von den Siedlungsbereichen Rechnung

getragen wird. Dies hat auf der ganzen Strecke der B26n und der Zubringer zu erfolgen. Beispielhaft sei dafür der Bereich „Stadelhofen“ des B26n-Zubringers nach Lohr angeführt. Hier ist nur die Südvariante, die vom Ort aus kaum einsehbar ist, die landwirtschaftliche Flur nicht durchschneidet und die bauliche Entwicklung nicht einschränkt, akzeptabel.

Beschlussvorschlag:

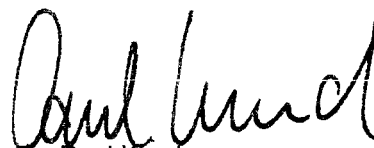
Die Verwaltung wird beauftragt, im Sinne der vorgenannten Stellungnahme zu den vier Trassenvarianten diese Beschlusslage des Stadtrates dem Staatlichen Bauamt Würzburg und den politischen Verantwortlichen schriftlich mitzuteilen.

Karlstadt, den 21.07.2009

Kenntnis genommen:



Amrhein Marco



Dr. Paul Kruck
1. Bürgermeister

Beschlussfassung:

Sitzungstag: _____

- Laut Vorschlag
 Vom Vorschlag abweichend

Abstimmungsergebnis: _____
