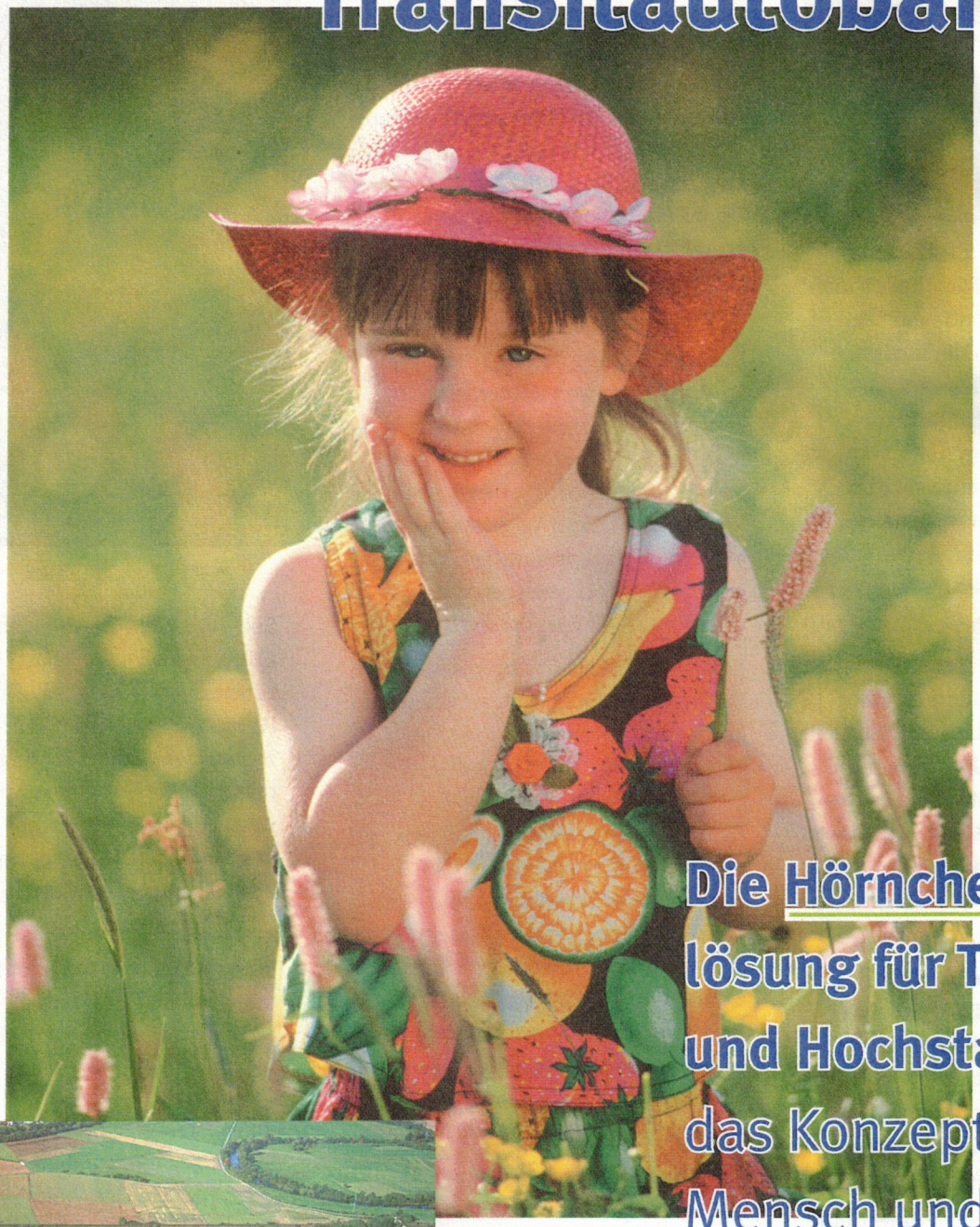
„Intelligente Lösungen“ statt Transitautobahn



Die Hörnchen-lösung für Trieb und Hochstadt

das Konzept für Mensch und Verkehr



Bund Naturschutz in Bayern e.V.

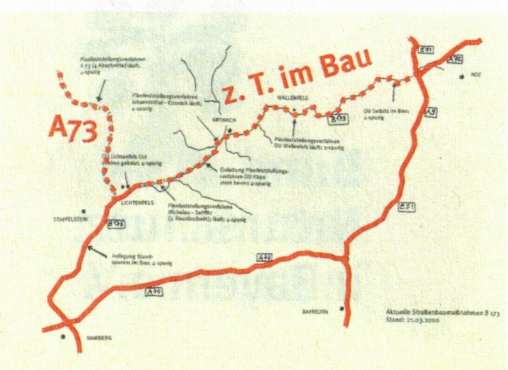
Die intelligente Lösung für den nachhaltig umweltgerechten Verkehr



Bereits seit 1986 plant das Straßenbauamt Bamberg unter der Bezeichnung „B 173 neu“ eine vierspurige Straße durch das Maintal zwischen Lichtenfels und Zettlitz. Die sog. „Bahntrasse“ soll bei Michelau links von der bestehenden B 173 durch das Kieswerk Schramm und die Feuchtgebiete südlich der Bahnlinie geführt werden, auf einer Brücke die Bahn und den Main sowie mittels eines Dammes die Mainaue bis Zettlitz überqueren. Über den Bau steht eine Entscheidung unmittelbar bevor.

Der Bund Naturschutz sieht hier den Beginn einer Transitautobahn durch die Hintertür, die von Lichtenfels über Kronach nach Hof zur A 9 führen würde und einen Großteil des heute über das Nürnberger Kreuz und die A70 fließenden Verkehrs in das Maintal heranziehen würde.

Nicht nur mehr Verkehr, Lärm und Abgase würden drohen, auch das Naturschutzgebiet Naßanger sowie die schutzwürdige Mainaue würden unnötig beeinträchtigt. Die vollkommene Zerstörung des Naturschutzgebietes Gaabsweiher durch den Bau einer vierspurigen Straße wäre der nächste Schritt.



Trieb und Hochstadt entlasten!
Mit ca. 18.000 bis 20.000 Fahrzeugen pro Tag sind die beiden Orte Trieb und Hochstadt bereits heute mit Durchgangsverkehr hochbelastet. Die Hauptstraße ist schon lange nicht mehr Ortszentrum und Treffpunkt, sondern zur Trennlinie und belastenden Lärmschneise verkommen.

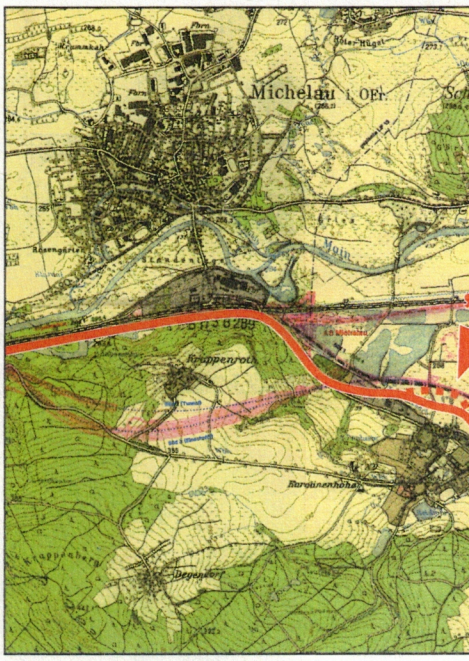
Unter dem Motto „Weiter so!“ sah der Bundesverkehrswegeplan der alten Bundesregierung den Bau der vierspurigen B 173 von Lichtenfels nach Zettlitz vor. Doch die Zeit des Straßenbaus als Allheilmittel geht langsam vorbei: Statt den Kfz-Verkehr zu bändigen, hat bislang jede Ausbaumaßnahme nur weiteren Verkehr erzeugt. Der Stau verlagert sich lediglich um ein paar Kilometer.

Neue, angepasste Lösungen machen die geplante Autobahn überflüssig, entlasten die Anwohnerinnen und Anwohner und schonen die Natur.

Naturschutz ist Menschenschutz
Der Bund Naturschutz steht für eine Wende in der Verkehrspolitik, für die Verlagerung der Güter auf die Bahn, für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und für die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe, die viele Transporte überflüssig machen würden. Weiterer Straßenausbau läuft diesem Ziel zuwider.

Gerade deshalb und weil ihm die vom Lärm geplagten Menschen am Herzen liegen, fordert er vehement eine menschlichere Verkehrspolitik, die auch zu weniger tödlichen Unfällen führt.

Hörnchenlösung
Mit der vom Straßenbauamt vorgeschlagenen ortsnäheren Alternativtrasse ließen sich viele Probleme lösen. Auch der Bund Naturschutz hat sich dieser Lösung prinzipiell angeschlossen. Sein Vorschlag lautet aber:



Seit 1992 gilt eine Vereinbarung aller EU-Staaten zum Schutz wertvoller Lebensräume, die sog. Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH). Sie soll zusammen mit der Vogelschutzrichtlinie der EU helfen, die europaweit bedrohten Pflanzen- und Tierarten zu retten und sieht ein System von Schutzgebieten unter dem Titel „Natura 2000“ vor.

Damit sollen unsere heimischen und teilweise stark bedrohten Arten vor dem Aussterben bewahrt werden.

Keine vierspurige Straße, die weiteren Verkehr anzieht, sondern nur eine Straße, um die Ortschaften zu umgehen: Zwei- bis dreispurig und nicht als kerzengerade Rennstrecke: keine Autobahn.

Einer Entlastung der BürgerInnen von Trieb und Hochstadt in Form einer Autobahn wird der BN nicht zustimmen; sie wäre eine Entlastung auf Kosten aller anderen Bürgerinnen und Bürger an der Straße zwischen Bamberg und Hof!

Die Bewahrung des Naßangers und der Mainaue ist uns Verpflichtung



FFH- und Vogelschutzgebiet
Die Mainaue bei Michelau mit den Kernlebensräumen Naßanger und Gaabsweiher ist europaweit bedeutsam und muss als sog. FFH- und als Vogelschutzgebiet ausgewiesen werden.

Weil die Bundesregierung und der Freistaat Bayern ihrer Zusage und Verpflichtung gegenüber der EU, bis 1996 entsprechende Gebiete für „Natura 2000" zu melden, bislang nicht ausreichend nachgekommen sind, drohen bis zu 1,5 Mio. DM Strafzahlungen pro Tag an die EU, weil die anderen EU-Länder kaum einsehen werden, dass sie z.T. 20% ihrer Landesfläche schützen, Deutschland aber passiv bleibt.

Was jeder Häuslebauer und jeder Autofahrer tun muss – die Gesetze beachten – muss aber auch für Vater Staat gelten!





kleine Chronologie

1980 Der BN erwirbt einen Teich mit Grünland bei Trieb im Maintal für Vogelschutzzwecke. Der Freistaat fördert den Ankauf unter der Auflage, eine Bebauung oder Zerstörung zukünftig zu verhindern.



1986 Erste Überlegungen des Straßenbauamtes für vierspurige Weiterführung der B 173 östlich von Lichtenfels; Einleitung eines Raumordnungsverfahrens; „Rettet das Maintal"-Offensive des BN gegen geplante Zerstörung von Maintal und Feuchtgebieten.

1987 Die Gaabsweiher werden offiziell zum Naturschutzgebiet erklärt.

1988 „Bahntrasse" ist „Ergebnislinie" des Raumordnungsverfahren, Alternativen wurden kaum geprüft.

1990 Demo der Jugendorganisation des BN (JBN) gegen Lkw-Verkehr in Trieb; Zeltlager gegen die Maintalautobahn.

1991 Gutachten der Universität Stuttgart im Auftrag des damaligen Verkehrsministers Friedrich Zimmermann (CSU); Ergebnis: das Feuchtgebiet hat nationale Bedeutung, die ökologischen Folgen der geplanten B 173 neu wären gravierend; Der Bau der B 173 und der geplanten Kreisstraße LIF 13 wären nicht ausgleichbar.

1992 BN-Forderung nach Entlastung von Trieb und Hochstadt durch ortsnahe Umfahrungen und Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs.

1996 Planfeststellungsverfahren für Bauabschnitt Michelau-Zettlitz; Bundesregierung verschleppt FFH-Meldungen; Bundesgerichte fällen Urteil gegen Verschlechterung auch potentieller FFH- und Vogelschutzgebiete (d.h. auch Naßanger und Umgebung).

1998 Intensive Gespräche zwischen BN und Bürgerinitiative Trieb/Hochstadt; gemeinsame Suche nach Entlastungsmöglichkeiten.

1999 Demo für die Entlastung der Orte Trieb und Hochstadt unter Beteiligung des BN-Vorsitzenden Anton Reinhardt; Anhörung des Straßenbauamtes in Hochstadt: Landrat Leutner, Bgm. Bogdahn (Lichtenfels), Bgm. Neumann (Redwitz), Bgm. Köhlerschmidt (Michelau), Bgm. Stark (Marktzeuln), Bgm. Kneipp (Hochstadt), das Straßenbauamt, der Landesbund für Vogelschutz und der BN sprechen sich für ortsnahe Umfahrung von Trieb und Hochstadt aus (sog. Trasse Süd 4), wenn das Naßanger-Gebiet unter EU-Schutz fällt.

Pluspunkte der „Hörnchenlösung"

Zwei Fahrspuren reichen bei vernünftiger Fahrgeschwindigkeit völlig aus, um 20.000 – 30.000 KFZ/Tag zu bewältigen. Der heutige Straßenverkehr zwischen Zettlitz und Lichtenfels umfasst etwa 20.000 KFZ/Tag. Vier Spuren dienen lediglich dem schnellen Fahren der PKWs.

Transitverkehr wird nicht angezogen.

Durch den Beibehalt der Straßencharakteristik (zwei, maximal drei Spuren, Kurven) führt die Hörnchenlösung nicht zu einer Verlagerung des Transitverkehrs von der A9 und der A70 auf die B 173.

Entlastung der Ortsdurchfahrten

Trieb und Hochstadt werden umfahren, die Ortsdurchfahrt entlastet. Nun kommt es auch auf jeden einzelnen Anwohner an, ob eine weitere Entlastung im Ort spürbar wird, indem er sein Auto stehen lässt. Die Hauptstraße könnte dann verengt und wieder als Treffpunkt genutzt werden. Bei ortsnaher Umgehung nutzen auch die Hochstadter und Trieber eher diese Möglichkeit, statt auf der alten Trasse durch den Ort zu fahren.

Die regionale Straßenbauwirtschaft profitiert

Höhere Beteiligung kleinerer Firmen wird durch die intelligenten Lösungen mit kleineren Baulosen und geringeren Trassenstandards möglich, Großmaschinen sind nicht im gleichen Maße nötig, das Geld bleibt in der Region.

Stärkerer Schutz von Landschaft und Natur.

Mit der ortsnahen Lösung werden weniger Felder, Wiesen und Feuchtgebiete zerstört.





Beispiel für eine positiv angenommene "Hörnchenlösung": Weißenburg in Bayern (B2)

Es werden Tausende Tonnen von Kohlendioxid und anderen Schadstoffen im Maintal vermieden. Die Lebensräume von Blaukehlchen und Co. bleiben unangetastet.

Schnellerer Bau

Eine Verzögerung durch die EU wird vermieden.

Tempolimit durch entsprechende Trassenführung

Bereits heute gilt Tempo 60 für LKWs und 100 für PKWs auf zweispurigen Bundesstraßen. Auf einer vierspurigen Bundesstraße wie zwischen Lichtenfels und Bamberg dürfen PKWs unbegrenzt schnell und LKWs 80 km/h fahren. Durch eine intelligente Trassenführung lassen sich Raserei und deren Folgen vermeiden.

Bessere Mobilität durch Flächenbahn

Die Bahn gerät nicht ins Abseits und kann zukünftig als umweltfreundliches Nah- und Fernverkehrsmittel ausgebaut werden. Der Bayern-Takt wird endlich möglich (jede Stunde, jede Richtung, immer Anschluss).

Bahn bleibt Alternative

Statt weiterem Verschieben der Vorteile zugunsten der Straße bleibt die Bahn konkurrenzfähig. Dafür macht sich der BN landesweit stark. Sowohl die Bundes- als auch die Staatsregierung haben bisher noch keine Initiative ergriffen oder gar finanzielle Mittel bereitgestellt, um zum Beispiel auch den Bahnverkehr zwischen Hof und Würzburg wesentlich attraktiver zu gestalten.

Geringere Kosten

Nicht jahrelanges Vertrösten, sondern schnelle Hilfe durch intelligente und angepasste Lösungen. Bei ortsnaher Bauweise mit zwei bis drei Fahrspuren ließen sich viele Mio. DM sparen. Die große „Weiter so"-Variante bleibt dagegen unfinanzierbarer Wunschtraum.

Lärmschutz wird verbessert

Der Dauerlärm im ganzen Maintal wird vermieden. Wegen der geringeren Fahrgeschwindigkeiten entsteht weniger Lärm, mittels Lärmschutzwall werden die Ortschaften Trieb und Hochstadt wirksamer geschützt als mit einer um ein paar hundert Meter weiter entfernten Autobahn ohne jeglichen Lärmschutz.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. ist ein ehrenamtlich tätiger Verein mit bayernweit 170.000 Mitgliedern und Förderern. Seine Aktivitäten werden aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden finanziert, womit Unabhängigkeit gewährleistet wird.

V.i.S.d.P.:
Anton Reinhardt,
Bund Naturschutz,
Kreisgruppe Lichtenfels

Bildnachweise:
BN, Silvestis/Moosrainer, Silvestis/Kerscher, Leidorf, professional Photo Bisping

Realisierung:
Bund Naturschutz Service GmbH, Lauf