

An den 1. Bürgermeister
und die Stadträte der Stadt Baunach

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates Baunach,

am 17.07.2012 wurden, wie allgemein bekannt, in einer Bürger- und Informationsversammlung vom Staatlichen Bauamt Bamberg Varianten einer Ortsumgehung Baunachs vorgestellt und die Bürger damit konfrontiert, dass aus Sicht des Staatlichen Bauamts nur die Westtrasse für eine Weiterplanung und für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan in Frage kommt. Die schon immer geplante Ostumgehung wäre chancenlos.

Dies hat sofort Unverständnis bei einem großen Teil der Bürger hervorgerufen und die Interessengemeinschaft B 279 wurde gebildet.

Wir haben eine Unterschriftensammlung durchgeführt. Von 2488 Befragten über 16 Jahren haben 2178 (88%) unser Anliegen unterstützt.

Die am 16.10.2012 an Herrn Bürgermeister Hojer übergebenen Unterschriften haben bei einem Gespräch mit Staatssekretär Gerhard Eck in München mit dazu beigetragen einen Teilerfolg zu erzielen.

Beide Varianten sind in der Vorauswahlliste enthalten, die für den neuen Verkehrswegeplan gemeldet werden!

Es stehen jetzt Ihrerseits weitere Entscheidungen an und wir möchten unsere Argumente nochmals darlegen und bekräftigen.

Baunachs Bürger sprechen sich mit großer Mehrheit für eine Ostumgehung aus.

Ziel einer Umgehungsstraße ist es, den Schwerlast- und Pendelverkehr von einem Ort möglichst fernzuhalten bzw. herauszuholen, damit Lärmbelästigung, Feinstaub und Abgase vermindert werden, um die Wohn- und Lebensqualität der gesamten Ortsbevölkerung zu erhöhen. Bei der Planung einer Umgehungsstraße muss der Trassenverlauf sehr sorgfältig ausgewählt werden, damit die neue Straße behutsam in die Landschaft eingebettet werden kann. Das gewachsene Landschaftsbild darf nicht durch Flächenfraß, tiefe und breite Ausschachtungen und monumentale Brückenbauten unwiederbringlich zerstört werden.

Menschen, Tiere und Pflanzen müssen zu ihrem Recht kommen!

Natur und Landschaftsschutz

Jeder neue Straßenbau ist ein großer Eingriff in die Natur, der jedoch mehr oder minder heftig ausfallen kann.

Die geplante **Osttrasse** führt von der Baunachbrücke südlich von Baunach am Rande des FFH- und SPA-Gebiets entlang. Sie führt über landwirtschaftlich intensiv genutzte Wiesen. Die Mahd findet bis zu dreimal im Jahr statt. Hier kann also nicht von einem Schutzgebiet gesprochen werden. Sie überquert die Bahnlinie (Ebern-Baunach) und die BA 39 (nach Daschendorf), verläuft dann **am Industriegebiet entlang** und weiter **parallel zur Bahnlinie** Richtung Reckendorf.

Diese Trasse wurde nach einem Raumordungsverfahren Mitte der 80er Jahre als durchführbar eingestuft. Was damals für gut befunden wurde, soll heute nicht mehr möglich sein? Es handelt sich um denselben Streifen Grund und Boden!

Wo die geplante **Westtrasse** im Maintal die südliche Haßbergkante erklimmt, führt sie mitendurch ein FFH-Gebiet und SPA-Gebiet. Über eine planerisch noch nicht festgelegte Flutbrücke und eine mächtige Maintalbrücke stößt sie in den Maintalhang. Auf halber Höhe angekommen wird die Trasse 12 Meter tief mit einer knapp 60 Meter breiten Öffnung in die Flur eingegraben. Ab dem Mainufer durchläuft sie auf einer Strecke von ca. 550 Meter ein geschlossenes Waldgebiet. **Die außergewöhnliche Bedeutung dieser steilen Haßbergkante zeigt sich in der Einstufung als FFH- und SPA-Gebiet und wurde zudem noch als Bannwald** (nach Art. 10 (1) BayWaldG) **erklärt**. Dieser südliche Rand unserer Haßberge mit dem gesamten Semberggebiet erfährt damit einen besonders hohen Schutz.

Dieser Wald ist aufgrund seiner Lage und seiner flächenmäßigen Ausdehnung unersetzlich.

Die angedachte Westumgehung verläuft mitten durch die Flur. Die gesamte Trassenführung entlang der Ausläufer von Semberg, Stiefenburg und Lußberg mit den notwendigen Brückenbauwerken und immensen Erdbewegungen würde eine tiefe Wunde in das über Jahrhunderte gewachsene Landschaftsbild reißen und es nachhaltig verändern, allein schon durch den Bau von bis zu 7 Brücken. Hier 3 Beispiele:

Mainhang-Brücke	ca. 250 Meter Länge
Lautertal-Brücke	ca. 500 Meter Länge und 25 Meter Höhe
Sendelbachtal-Brücke	ca. 200 Meter Länge

Im weiteren Verlauf wird die Westtrasse sogar durch ein Wasserschutzgebiet führen, in dem sich der neu geschaffene Baunacher Brunnen befindet.

Aus unserer Sicht ist nicht belegt, dass die Westtrasse das kleinere Übel gegenüber der Natur ist. Die Westtrasse ist ein aus der Not heraus geborener Lösungsvorschlag, der einer genauen Prüfung der Flora und Fauna unterzogen werden muss (siehe Naturschutz: **Anlage 1a und 1b**).

Lärmbelästigung, Feinstaub und Abgasemission

In unseren Breitengraden haben wir zum weitaus größten Teil eine West-Wetterlage (in Baunach durch Windmessungen bewiesen). Dies bedeutet, dass die gesamte Baunacher Bevölkerung durch die Westumgehung fast ständig dem Verkehrslärm ausgesetzt ist und von Abgasen und Feinstaub berieselt wird. Das Klacken der Brückenwiderlager wird im ganzen Lautertal zu hören sein, zudem das Staatliche Bauamt meinte, es wären bei der Westumgehung keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich!

Frischluftschneisen sind zusammenhängende, hindernisfreie Gebiete vom Umland bis ans Stadtgebiet, in denen Frischluft verfrachtet werden kann. Vor allem abends und nachts fließen Kaltluftströme aus dem sich tagsüber weniger erwärmten Waldgebieten in die bebauten Stadtlandschaften. Tagsüber entsteht Konvektion (vertikal aufsteigende Luftbewegung durch Einstrahlung) über der Stadt, abends Advektion (horizontale Zufuhr von Luftmassen) aus den Wäldern.

Für Baunachs Frischluftzufuhr entscheidend sind die Waldgebiete Semberg und Stiefenberg sowie der Lautergrund (Sogwirkung hauptsächlich für die Innenstadt). Werden diese **Frischluftschneisen** durch die angedachte Westumgehung unterbrochen, käme es zu einer gravierenden Störung der kleinräumigen Frischluftzirkulation, einschließlich einer Anreicherung der Luft mit Schadstoffen und Abgasen auf ihrem Weg in die Wohngebiete im Westen bis in die Innenstadt.

Straßen- und Verkehrsplaner sollten Trassen möglichst ressourcen- und naturschonend planen. Große Geländeeinschnitte, Steigungen und Brücken sind dies nicht! Bei einer Realisierung der Westumgehung wird auf die Gesundheit der Menschen keine Rücksicht genommen! Der Bau einer solchen Trasse führt zu einem hohen CO₂-Ausstoß.

Wer Naturschutz fordert, muss auch für Menschenschutz eintreten!

Fehlende Anbindung an das Gewerbe- und Industriegebiet

Das Gewerbe- und Industriegebiet liegt in Baunach im Osten. So erscheint es doch völlig unsinnig eine Westumgehung zu planen. Der PKW- und LKW-Verkehr, den das Gewerbegebiet mit sich bringt, wird weiterhin durch das Stadtgebiet fahren müssen.

Bei einer **Ostumgehung** wird der gesamte Schwerlastverkehr von der Stadt Baunach ferngehalten bzw. stark verringert werden. Der LKW- und Pendelverkehr des Industriegebietes, der innerstädtische Durchgangsverkehr, auch die Mautsünder, die ein Ärgernis für jeden Ort sind, werden diese Strecke bevorzugen, weil sie wesentlich kürzer ist und keine Steigungen und Gefälle wie die Westtrasse aufweist.

Die **Osttrasse** würde auch die historische Baunacher Sandstein-Bogenbrücke entlasten, die für den gegenwärtigen Verkehr nicht ausgelegt und ihm auf Dauer nicht gewachsen ist.

Zudem wäre der Altstadtparkplatz einfacher zu erreichen. Wohnmobile und Besucher müssten nicht durch den Stadtkern fahren. Durch den Bau der **Westtrasse** wird das Gewerbegebiet in eine Randlage gebracht und wird für Firmenneuan siedlungen und bestehende Firmen, die schon lange auf eine Ortsumgehung warten, uninteressant.

Entwicklungseinschränkung für die Stadt Baunach

Wie schon beschrieben, liegen Industrie- und Gewerbegebiete im Osten. Unsere gesamten Wohn-, Siedlungs- und Neubaugebiete liegen im Süden und Westen. Da sich die Stadt nur hier weiterentwickeln kann, wird durch die Westtrasse die Ausweisung von neuen Wohngebieten komplett verhindert. Die schon ausgewiesenen Baugebiete werden unattraktiv (Wer will schon an einer Umgehungsstraße wohnen?).

Das Gebiet zwischen den Siedlungen Kleewiese und Tiergarten und dem Wald um den Semberg hat einen hohen Stellenwert als Freizeit- und Erholungsgebiet – fernab vom Verkehrslärm!

Die geplante Westumgehung greift in die mehr als 1200-jährige Geschichte der Stadt Baunach in negativer Weise in eine kontinuierliche Entwicklung des Ortes ein. Die Stadt Baunach wird von ihrer Lebensader abgeschnitten, denn sie kann sich ausschließlich nur nach Westen/Süden hin ausdehnen. Das gleiche Schicksal würde sich für Reckenneusig ergeben.

Kostenfaktor und Nachhaltigkeit

Die **Osttrasse** soll **28** Millionen Euro kosten – **inklusive** Erneuerung der maroden Flut-, der Main- und der Baunachbrücke im Süden von Baunach.

Für die **Westtrasse** sind **45** Millionen Euro veranschlagt **plus** Erneuerung der maroden Flut-, der Main- und der Baunachbrücke im Süden von Baunach.

Hierbei sind die Kosten für neue Flurwege, Unter- bzw. Überführungen und Wirtschaftswege nicht berücksichtigt. Für die neu in die Diskussion gebrachte West-Westtrasse müssen zusätzliche Brückenbauwerke erstellt werden, d.h. 10 Mill. Euro kommen zu den 45 Mill. Euro dazu (lt. FT vom 08.12.2012). Die errechneten 45 Mio. sind weitaus zu niedrig angesetzt.

Brücken bedürfen außerdem der laufenden Unterhaltung und evtl. Teilerneuerung. Es kommen also noch jährlich beträchtliche Unterhaltungskosten dazu, die wir **künftigen Generationen** aufladen. Fazit: weniger Brücken - weniger Kosten auch für die Zukunft.

Welch eine Verschwendung von Steuergeldern!

In den Nachrichten vom 4. Oktober 2012 war zu hören, dass Städte erwägen, eine Citymaut einzuführen, um marode Straßen sanieren zu können.

Der „Fränkische Tag“ (Bamberg) schreibt am 6./7. Oktober 2012: *„Brücken bröckeln, Schlaglöcher breiten sich aus. Das Straßennetz in Deutschland ist vielerorts in schlechtem Zustand“*. Zur Sanierung wie zum Ausbau fehlen bis zu 7 Milliarden Euro (Nachrichten ARD).

Es ist **unverständlich**, dass eine mehr als **doppelt so teure**, von den Bürgern nicht gewollte, landschaftsfressende Westumgehung geplant wird, wogegen eine Ostumgehung wesentlich kürzer und kostengünstiger ist und sich eher unauffällig in die Landschaft einfügt.

Mit Verwirklichung einer Westumgehung werden Bürger, die bisher fern einer Bundesstraße leben, nun direkt mit einer Hauptverkehrsader konfrontiert werden. Betroffen sind: alle Siedlungsbewohner in Baunachs Westen und Süden, die Bürger der Stadtteile Godeldorf, Reckenneusig, Dorgendorf und Priegendorf sowie die Gemeinde Gerach.

**Mit der Westumgehung werden mit sehr viel mehr Geld
mehr Bürger belastet als entlastet.**

Baunach braucht dringend eine Umgehung. Da diese Straße für ewige Zeiten durch unsere Landschaft führt, sollte die Planung gut durchdacht sein, die Straßenführung in die Umgebung gut eingebettet sein und das Landschaftsbild weitestgehend erhalten bleiben. Es muss eine Trasse mit wenig Brückenbauwerken gewählt, Naturschutz und vor allem Menschenschutz gebührend berücksichtigt werden!

Die Kosten sollten letztendlich bei einem solchen Projekt niedrig gehalten werden, es sind schließlich unser aller Steuergelder.

Erstellt: Baunach, 12.01.2013

Verfasser: Vertreter der Interessengemeinschaft B279 Baunach (www.igb279-b.de)

Anlage 1a: Naturschutz

Anlage 1b: Wasserschutz

Naturschutz

Durch die Realisierung einer Westtrasse als Ortsumgehung von Baunach, würde eine jahrhundertealte gewachsene Kulturlandschaft, die das Eingangstor zum Naturpark Haßberge bildet, dauerhaft zerschnitten und in ihrer ökologischen Funktion nachhaltig gestört. Es wären sowohl verschiedene Schutzgebiete, (FFH, Bannwald, Naturpark etc.) tangiert, als auch solche Flächen betroffen, die aus artenschützerischer Sicht einen hohen Wert darstellen (Schilfgebiet Lautergrund, Flachwasserzone Spitalweiher, von Hecken bewachsene Terrassenäcker an den Talhängen im Lautergrund). So lebt z.B. in den Flüssen Main und Lauter seit einigen Jahren wieder vereinzelt der Biber, zugleich hält sich in geringer Zahl der Eisvogel im Uferbereich. Im Schilfgebiet westlich von Baunach brütet regelmäßig die Rohrweihe, auch Bekassinen, eine mittlerweile sehr selten gewordene Schnepfenart und der heimliche Pirol, wurden beobachtet. Auf den mittlerweile flurbereinigten Acker- und Wiesenflächen zwischen Baunach und dem Semberg finden sich noch gelegentlich Rebhühner, zur Zugzeit die Wachtel und ein letztes Kiebitzpaar an den Kleewiesen.

Der Spitalweiher beherbergt in den Sommermonaten verschiedene Wasservogelarten (Schwimm- und Tauchenten) und dient vor allem im Winter den Uferläufern als Rastgebiet.

Die geplante Lautertalbrücke (Länge ca. 500m, Höhe ca. 25m) überquert am Spitalweiher (siehe Anlage 3 - Fotomontage geplante Lautertalbrücke -) die Staatsstraße St 2277 Richtung Appendorf. Genau an dieser Stelle grenzt das Erfassungsgebiet der jährlichen Krötenaktion Baunach – Godeldorf an. Neben Teich- und Bergmolch, Gras- und Grünfrosch ist hier auch der lt. **roter Liste** gefährdete Laubfrosch „**Hyla arborea**“ zu Hause. Bei den Sammelaktionen 2009 bis 2011 wurden allein in Baunach „**787 Laubfrösche**“ gezählt und über die Straße getragen. Im gesamten Landkreis Bamberg waren es nur noch **56** Tiere. In den Landkreisen Coburg, Kulmbach, Kronach und Lichtenfels ist der Laubfrosch lt. „Bayern Netz Natur“ von der Regierung von Oberfranken so gut wie nicht mehr vorhanden.

Als größte Besonderheit im hiesigen Raum muss der Uhu genannt werden, der in den letzten Jahren mehrmals in den Flurstücken Zeitlfeld, Kleewiesen und in der Wörth beobachtet werden konnte. Vom Tagesstandort Semberg herkom-

mend jagt er hier in der Abenddämmerung am Waldrand und in den Auwaldresten im Maintal.

Das Vorkommen oben genannter Tierarten und die Zerschneidung ökologisch sensibler Lebensräume verbietet unseres Erachtens die Weiterplanung der sogenannten Westtrasse aus Sicht des Naturschutzes und deshalb sollten alternative Verkehrskonzepte bzw. andere Trassenführungen (Osttrasse) in Erwägung gezogen werden.

Erstellt: Dezember 2012

Verfasser: Bernd Giggelberger, Otmar Hüttner

Wasserschutz

Die Bäche Lauter, Sendelbach und Laimbach sind typische Forellengewässer der Region mit Mündung in den Fluss Baunach.

Bei einer Realisierung der Westtrasse würde besonders bei Regen der Eintrag von Abrieben der Reifen, der Brems- und Straßenbeläge diese kleinen Gewässer im hohen Maße belasten. Im Winter kommt noch Salzwasser - hervorgerufen durch Streusalz - hinzu. Weiter besteht die Gefahr, dass sich die Wassergüte erheblich verschlechtert und es bei diesen kleinen Bächen zum Sterben der schützenswerten Tiere und Pflanzen kommt.

Streusalz schädigt Bäume und Sträucher, trägt zur Versalzung von Grundwasser sowie Bächen bei und beeinträchtigt Fische und Kleintiere in ihrem Lebensraum Wasser.

Bedingt durch die Gewässerstruktur der oben genannten Bäche - mit wenig Wasserdurchsatz - besteht eine erhöhte Gefahr der Verschlechterung der Gewässergüte durch die geplante Westtrasse.

Diese Probleme sind bei einer Osttrasse nicht vorhanden, da entlang der Straßenführung von der Ostseite keine Bäche in die Baunach münden.

Im „Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts §1“ ist festgelegt, dass durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen sind.

„WRRL“ - Wasserrahmenrichtlinien sind ein EU – Recht

Dieses Gesetz fordert ein, dass sich die Qualität der Gewässer **nicht verschlechtern** darf. Durch die Westtrasse ist dies bei diesen Bächen nicht mehr gewährleistet.

In den Gewässern Baunach und Lauter sind im Oktober 2010 bzw. im Juli 2008 Untersuchungen bezüglich der Wasserqualität und der Fischbestände durchgeführt worden. Berichte und Auswertungen liegen beim Landesfischereiverband und der Bezirksfachberatung Fischerei auf.

Erstellt: Januar 2013

Verfasser: Hartmut Bauernfeind, Werner Knappe