

Allgemein verständliche Zusammenfassung

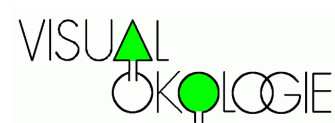
des Umweltberichts zum Bebauungsplan „Südumgehung“ mit Bezugnahme auf den Bebauungsplan „Südumgehung“ Ausgleichsmaßnahmen gem. §2a (3) BauGB

Inhaltsverzeichnis

1	Wozu braucht Bad Mergentheim die Südumgehung?	1
2	Welches sind die Nachteile der Südumgehung?	2
	2.1 Beeinträchtigungen, die während der Bauphase entstehen.	2
	2.2 Beeinträchtigungen, die durch die Verkehrsanlage entstehen.	2
	2.3 Beeinträchtigungen, die durch den Verkehr auf der Straße entstehen.	4
3	Gibt es Alternativen?	4
4	Lassen sich die Auswirkungen der Straße vermindern?	5
5	Was muss ausgeglichen werden?	6
	5.1 Renaturierung	6
	5.2 (Ver-)Pflanzung von Hecken	6
	5.3 Entbuschung von Magerrasen	6
	5.4 Extensivierung von Acker- und Grünflächen	7
	5.5 Bilanz	7
6	Schlussfolgerung	7

Anlage: Übersichtsplan Maßnahmen

erstellt von Dipl.-Biol. Hans-Georg Widmann
Richard-Hirschmann-Str. 31
73728 Esslingen



1 Wozu braucht Bad Mergentheim die Südumgehung?

Im Zentrum der Kurstadt Bad Mergentheim kreuzen sich die beiden Bundesstraßen B 19 und B 290, die von Ulm über Schwäbisch Hall nach Würzburg, bzw. von Crailsheim nach Tauberbischofsheim führen. Der Autobahn-Zubringer, welcher über Stuppach von Süden her zusätzlichen Verkehr in die Stadt bringen wird, ist bis zur L 514 fertiggestellt. Das restliche Teilstück von der L 514 bis zur B 19 ist im Bau und soll bis Ende 2003 dem Verkehr übergeben werden. Die Südumgehung komplettiert den Autobahnzubringer in seiner Funktion. Auf diesen Hauptverkehrsachsen wird das PKW- und LKW-Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stetig steigen. Für den ländlichen Raum wird es auch in absehbarer Zeit keinerlei Alternative zum Individualverkehr geben. Eventuell werden Fahrzeuge in der Zukunft mit unseren heutigen Automobiltechniken nicht mehr viel gemein haben. Sie werden mit Brennstoffzellen angetrieben, werden sparsamer mit Ressourcen umgehen und eventuell wird in nicht allzu ferner Zukunft ein intelligentes Computersystem die Fahrzeuge und ihre Insassen zum jeweiligen Ziel bringen. Eines werden jedoch selbst die intelligentesten und umweltverträglichsten Fahrzeuge in der Zukunft brauchen: eine asphaltierte Fahrbahn.

Bad Mergentheim befindet sich in einem Spannungsfeld, einerseits als Kurstadt für eine saubere Umwelt zu sorgen, auf der anderen Seite durch Ausweisung von Gewerbegebieten und die Ansiedlung von Industrie für seine Bevölkerung Arbeitsplätze zu sichern. Die vorhandene B 19 ist schon heute zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Staus sind an der Tagesordnung. Dies wirkt sich in erster Linie negativ auf alle direkten Anwohner aus. Daneben wird jedoch auch der Kurpark, der eigentlich zur Entspannung und Erholung nicht nur den Kurgästen dienen soll, durch den Verkehrslärm und bisweilen auch durch Abgase beeinträchtigt. Unter stadtplanerischen Gesichtspunkten kann die vorhandene Schneise quer durch die Südstadt von Bad Mergentheim ebenfalls nicht befriedigen. Die Siedlungsstruktur entlang der B 19 ist in erster Linie durch einen hohen Gewerbeanteil bzw. einen hohen Anteil an öffentlichen Gebäuden geprägt. Wohnbebauung vor allem neueren Datums ist nur wenig vorhanden.

Zur Lösung dieses Konfliktpaket ist die Südumgehung nicht das Allheilmittel, es ist jedoch ein Schritt in die richtige Richtung. Natürlich werden auch weiterhin die Verkehrsströme zwischen den Stadtteilen und in die Stadt hinein (Ziel- und Quellverkehr) über die Würzburger und Igersheimer Straße geführt werden müssen, doch fast der gesamte Durchgangsverkehr wird zukünftig über die Südumgehung umgeleitet. Auch der Ziel- und Quellverkehr wird zumindest teilweise über die Südumgehung

geführt werden können. Bei einem vorhergesagten Verkehrsaufkommen für das Jahr 2010 von 12.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden auf der Südumgehung sind 7200 Kfz/24h vom Durchgangsverkehr verursacht, 4800 Kfz/24h vom Ziel- und Quellverkehr. Selbst bei insgesamt steigenden Verkehrszahlen ist dies eine deutliche Entlastung der Würzburger und Igersheimer Straße. Selbst für den stark frequentierten Mittleren Graben wird noch eine Verkehrsminderung von 1600 Fahrzeugen vorhergesagt.

2 Welches sind die Nachteile der Südumgehung?

Jedes Neubauprojekt bedingt eine Beeinträchtigung von Mensch, Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind in drei Hauptgruppen zusammenzufassen:

2.1 Beeinträchtigungen, die während der Bauphase entstehen.

Während dem Bau einer Straße wird zum ersten Male sichtbar, welchen Umfang das Projekt tatsächlich hat. Zwar wurden im Vorfeld viele Pläne verfasst, um das Projekt möglichst anschaulich darzustellen, wenn die Baumaschinen jedoch vor Ort eintreffen und der erste Spatenstich getätigt ist, ist oftmals das Erstaunen groß. Nicht nur die Bevölkerung leidet unter den Baumaßnahmen, die sich in erster Linie in Baulärm und erhöhtem Verkehrsaufkommen von Baufahrzeugen auf den zuführenden Straßen äußert. Man sieht wie Boden aufgerissen und weggebaggert wird, Bäume gefällt, Dämme geschüttet werden. Man hat den Eindruck, dass eine gesamte Landschaft umgestaltet werden soll, dass kein Stein mehr auf dem anderen bleibt. Doch nicht nur die Bevölkerung wird mit dieser Störung konfrontiert, auch die angestammte Tierwelt wird durch die Bautätigkeit oft häufiger und tiefergehend beeinträchtigt, als in der späteren Betriebsphase selbst.

2.2 Beeinträchtigungen, die durch die Verkehrsanlage entstehen.

Man stelle sich vor, die Baufahrzeuge sind abgezogen, die Straße ist jedoch noch nicht dem Verkehr übergeben. Die Asphaltdecke, die abgedichteten Bankette, Rinnen und Mulden, die Einschnitte und Dammböschungen, das Regenrückhaltebecken sowie der Sichtschutzwall, der aus Erdmassen geschüttet wird, die beim Bau der Straße angefallen sind, stellen eine Beeinträchtigung in vielfältiger Art und Weise dar. Es werden sämtliche Lebensräume für Tiere und Pflanzen vernichtet. Die für den Kitzberg typischen Hecken werden zum Teil gerodet, die Vögel, die in diesen Hecken gebrütet haben, finden ihren Neststandort nicht wieder. Magere Wiesen, auf denen sich bislang ein reiches Insektenleben feststellen ließ, werden überbaut.

Der Boden wird umgeschichtet, asphaltiert, teilweise verdichtet, sodass er nicht mehr seine ursprüngliche Funktionen erfüllen kann. Der Boden nimmt kein Regenwasser mehr auf, die ursprünglichen Pflanzen können teilweise nicht mehr darin wachsen, Schadstoffe können nicht mehr in bisherigem Umfang im Boden gebunden werden, die natürliche Bodenschichtung und das Bodenleben ist gestört.

Dadurch, dass kein Regenwasser mehr in den Boden eindringen kann, wird auch weniger Grundwasser erzeugt. Das anfallende Regenwasser muss oberflächlich abgeleitet werden. Dadurch erhöht sich jedoch die Hochwassergefahr an Tauber und Main, zwar nur in geringem Maße, aber es könnte sich um den buchstäblichen Wassertropfen handeln, der flussabwärts z. B. in Wertheim die Tauber und den Main zum Überlaufen bringen. Aus diesem Grund wurde ein Regenrückhaltebecken vorgesehen, das jedoch bei extremen Starkregen oder langanhaltenden Regenperioden keinen hundertprozentigen Schutz bietet. Auch ist grundsätzlich die Gefahr vorhanden, dass bei der Anlage von tiefen Einschnitten speziell am Oberhang des Kitzberges Grundwasseradern angeschnitten werden, und so das Grundwasserregime insgesamt aus dem Gleichgewicht geraten kann. Eines ist jedoch von vornherein auszuschließen: durch entsprechende, eigens zu diesem Zwecke in Auftrag gegebene Gutachten, konnte nachgewiesen werden, dass die Heilquellen durch die Südumgehung in keinerlei Weise gefährdet sind.

Besonders nachteilig wird sich die Trasse auf das Landschaftsbild auswirken. Dort, wo sich bislang in der Tauberaue weite Ackerflächen ausbreiten, wird zukünftig die Straße auf einem Damm dieses Tal zerschneiden. Dort, wo bislang der Kitzberg klar durch seine senkrecht und parallel zum Hang verlaufenden Hecken gegliedert ist, wird die Straße diese klare Gliederung schräg durchschneiden. Am Oberhang des Kitzberg wird schließlich ein 7 Meter tiefer Einschnitt weithin sichtbar das Bild der Landschaft nachhaltig verändern.

Durch diese Umgestaltung des Kitzberges wird auch die Erholungsnutzung in umfangreichen Maße beeinträchtigt. Es wird nicht mehr ganz so einfach sein, in das Heckengebiet am Kitzberg vorzudringen. Einige der vorhandenen landwirtschaftlichen Wege werden durch die Trasse zerschnitten werden, sodass man gezwungen ist, die entsprechenden Unter- oder Überführungen aufzusuchen. Doch auch die Talaue wird nicht mehr die Weitläufigkeit besitzen, sodass für manchen Spaziergänger auch hier die Erholungsnutzung eingeschränkt erscheint.

2.3 Beeinträchtigungen, die durch den Verkehr auf der Straße entstehen.

Die Straße wird nun für den Verkehr freigegeben, Pkws und LKWs werden über die Straße umgeleitet, sodass der bisher so ruhige Kitzberg plötzlich ein sehr ungewohntes Bild zeigt. Die Verkehrsbewegungen an sich werden mit Lärm und Schadstoffen verbunden sein, die sehr unterschiedlich auf die Umgebung einwirken können. Die Tierwelt wird in ganz unterschiedlicher Art und Weise durch den Verkehr in Mitleidenschaft gezogen werden. Viele Insektenarten, besonders die nachtaktiven, werden von der warmen Fahrbahn angelockt und gehen Gefahr, unter Autoreifen oder auf Windschutzscheiben ihr kurzes Leben zu beenden. Höhere Tiere werden der Gefahr eher ausweichen können, werden aber stattdessen durch den Lärm, die Erschütterungen, aber auch durch Lichtblitze der Scheinwerfer gestört werden. Tatsächlich reagieren die Tiere sehr unterschiedlich auf diese Störungen. Manche Arten akzeptieren solche Störquellen, andere werden jedoch das Straßenumfeld meiden.

Die straßennahen Böden sind durch die Anlage ohnehin schon in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt. Nun werden sie Schadstoffen ausgesetzt, die sie teilweise nicht aufnehmen können und die daher mit den nächsten Regen in die Tauber gespült werden. Zumindest bei starkem Niederschlag kann daher ein gewisser Schadstoffeintrag in die Tauber nicht ausgeschlossen werden.

Schadstoffe werden weit über das vorhandene Bauwerk hinaus in die Aue der Tauber und damit in die Wohngebiete getragen. Bis sie jedoch dort angekommen sind, werden sie durch die Luftströmung und Verwirbelungen um ein Vielfaches verdünnt, sodass sie weit unterhalb den gesetzlichen Grenzwerten liegen. Im unmittelbaren Nahbereich der Straße sind jedoch die stofflichen Auswirkungen für den Spaziergänger deutlich zu bemerken und vor allem zu riechen. Auch der Lärm ist für die vorhandenen Wohngebiete kein Problem. Der Sichtschutzwall schützt die Wohngebiete in der Aue sehr effektiv vor zusätzlichem Lärm. Oberhalb der Trasse jedoch im Erholungsbereich des Kitzberges wird der Lärm der Straße sehr deutlich zu vernehmen sein. Die Erholungsnutzung wird zumindest im Nahbereich der Straße deutlich eingeschränkt sein.

3 Gibt es Alternativen?

Angesichts der Fülle der Beeinträchtigungen stellt sich die Frage, ob es keine bessere Lösung gibt. Diese Frage lässt sich mit einem klaren Nein beantworten. Neue Radwege oder die Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs sind zwar wich-

tige flankierende Maßnahmen, den Anforderungen an eine wirksame und tiefgreifende Verkehrsentslastung der Innenstadt werden sie aber nicht gerecht.

Zur Streckenführung einer Umgehungsstraße sind im Vorfeld viele Überlegungen angestellt worden, die selbst eine Untertunnelung des Kurparks oder eine Nordumgehung von Bad Mergentheim nicht ausschlossen. Die Tunnellösung hätte eine hochgradige Gefährdung der für das Heilbad existenznotwendigen Heilquellen mit sich gebracht. Die Nordumfahrung hätte die verkehrlichen Anforderungen nicht erfüllt und hätte ähnlich wie die Südumgehung Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht.

Für die Südumgehung wurden drei verschiedene Varianten entwickelt, von denen die vorliegende Trasse am umweltverträglichsten ist. Sie schneidet nur relativ wenig in den Oberhang des Kitzberges ein und beeinträchtigt nur in relativ geringem Maße die Heckenstrukturen. Auf der anderen Seite ist sie genügend weit von der vorhandenen und geplanten Bebauung abgerückt, sodass die Wirkung auf die Wohngebiete ebenfalls relativ gering ist - ein klassischer Kompromiss. Neben diesen Abwägungen zwischen Natur- und Lärm-Schutz sind auch die Anforderungen, die an eine solche Bundesstraße von gesetzgeberischer Seite gestellt werden, zu beachten. So ist beispielsweise die Breite der Fahrbahn und der Nebenflächen ebenso exakt in Richtlinien festgeschrieben, wie auch die maximal zulässige Steigung. Es lässt sich daher mit Fug und Recht behaupten, dass die aktuelle Planung mit allen ihren Nachteilen die Beste aller Trassenführungen ist.

4 Lassen sich die Auswirkungen der Straße vermindern?

Im Vorfeld des eigentlichen Bebauungsplanes wurden durch Variantenvergleich und Trassenoptimierung alle Möglichkeiten zur Vermeidung ausgeschöpft, sodass kaum noch zusätzliche Verminderungsmöglichkeiten bestehen. Am ehesten lassen sich Beeinträchtigungen während der Bauphase vermeiden. Durch einen Bauzeitenplan kann zum Beispiel sichergestellt werden, dass die Hecken nicht während der Brutzeit gerodet werden, sondern im Winter zuvor. Auch das Baufeld wird auf das absolut Notwendigste beschränkt, d. h. die Baufahrzeuge dürfen sich nur innerhalb des Baufeldes bewegen, und nicht etwa über vorhandene Feldwege der Baustelle zugeleitet werden. Auch dürfen Gehölze in unmittelbarer Nähe des Bauraumes unter keinen Umständen beschädigt werden. Das Abstellen von Fahrzeugen, das Lagern von Betriebsstoffen, das Zwischenlagern von Boden oder Baumaterial wird detailliert geregelt. Die Begehbarkeit der wichtigsten Geh- und Radwege insbesondere nach

Igersheim oder zur Ruine Neuhaus muss während der ganzen Bauphase sichergestellt sein. Die Vorschriften sind im Bebauungsplan festgesetzt und werden während der Bauphase ständig kontrolliert werden.

5 Was muss ausgeglichen werden?

Nach diesen Verminderungsmaßnahmen verbleiben durch die Anlage und den Betrieb der Straße immer noch umfangreiche Beeinträchtigungen, für die es einen Ausgleich geben muss. Der Ausgleich ist nach dem Naturschutzgesetz so definiert, dass nach einer gewissen Zeitspanne alle Beeinträchtigungen kompensiert sind und zwar so weit, dass sie nicht mehr als erheblich gelten können. Entsprechend der Größe des Straßenbauvorhabens sind natürlich auch diese Ausgleichsmaßnahmen recht umfangreich.

5.1 Renaturierung

Zu allererst sind alle Asphaltflächen, die nicht mehr benötigt werden, zu renaturieren. Es handelt sich hier um Restflächen im Bereich der jeweiligen Anschlüsse der Südumgehung an die vorhandenen Straßen, immerhin 6 000 Quadratmeter. Bei einer Versiegelung der Flächen von insgesamt knapp 30 000 Quadratmeter kann somit ein Fünftel wieder begrünt werden.

5.2 (Ver-)Pflanzung von Hecken

So weit wie möglich werden alle Gehölze aus dem Bauraum ausgegraben (ca. 2 700qm) und an vorgesehener Stelle am Kitzberg verpflanzt. Soweit dies nicht möglich ist, werden neue Pflanzungen vorgenommen. Da die verpflanzten Gehölze und neue Pflanzungen über einen gewissen Zeitraum nicht die Funktionen alter, strukturierter Hecken aufweisen, wird mindestens die doppelte Fläche bepflanzt (ca. 5 400qm). Hiervon profitieren vor allem die Brutvögel des Kitzberges, die sich hier auf größerer Fläche wieder neu ansiedeln können. Auch das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion werden durch die zusätzliche Strukturierung der Landschaft verbessert.

5.3 Entbuschung von Magerrasen

Der stark verbuschte Magerrasen am unteren Hang des Kitzberges wird entbuscht und dauerhaft gepflegt, so dass die ehemals vorhandene Qualität des Magerrasen wieder voll zur Geltung kommt. Hiervon profitieren sämtliche Insektenarten am Kitzberg, da sie nun einen optimalen Lebensraum vorfinden werden. Auch werden sich wieder die typischen Pflanzenarten der Magerrasen einstellen, was ein Ausgleich

für die Verluste von den mageren Wiesen an anderer Stelle ist. Die verbuschten Wiesen sind aktuell kein schöner Anblick. Die Wiederherstellung der typischen Nutzung in diesem Bereich wird daher auch für das Landschaftsbild von Vorteil sein.

5.4 Extensivierung von Acker- und Grünflächen

Am Kitzberg wird noch immer in umfangreichem Maße intensiver, konventioneller Ackerbau betrieben. Wenn diese intensive Nutzung in eine extensivere Nutzung überführt wird, mag dies nun eine extensivere Ackernutzung oder eine extensive Grünlandnutzung sein, werden nicht nur die Bodenfunktionen positiv beeinflusst, auch der Oberflächenabfluss von Regenwasser wird vermindert. Durch die Ansiedlung seltener Pflanzen wird ein Lebensraum für seltene Insekten geschaffen, was insgesamt den Artenreichtum und den Biotopwert verbessert. So unspezifisch die Maßnahme selbst erscheinen mag, so weit reichend sind die positiven Folgen. Auch für das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung ist es von Vorteil, wenn statt eines frisch gedüngten Ackers eine duftende Blumenwiese den Erholungssuchenden erwartet. Auch hier gilt, dass alle Maßnahmen langfristig gesichert und überwacht werden.

5.5 Bilanz

Insgesamt stehen einer Gesamteingriffsfläche von ca. 100 000qm Ausgleichsflächen am Kitzberg von 140 000qm gegenüber zzgl. den erwähnten 6 000qm Renaturierungsfläche. Doch auch innerhalb der Eingriffsfläche selbst werden alle Möglichkeiten genutzt, die Wirkungen der Straße und des Bauwerks so weit wie möglich zu vermindern, wengleich diese Maßnahmen in Trassennähe nicht als Minimierung oder Ausgleich i. S. des Naturschutzgesetzes gelten dürfen. Hierzu gehört der schichtenweise Einbau von Boden, die Aussaat einheimischer Pflanzenarten und natürlich auch die Bepflanzung mit Sträuchern und Bäumen.

6 Schlussfolgerung

Um die Innenstadt von Bad Mergentheim wirksam vom Verkehr zu entlasten, die negativen Wirkungen der B 19 auf das Kurgebiet und die Anwohner zu vermindern und eine langfristige Strategie in der Stadtentwicklung zu sichern, ist die Südumgehung in der vorliegenden Planfassung die einzig denkbare und gangbare Möglichkeit.