

Stadt Kempten
Stadtplanungsamt
z.Hd Herrn Litsch
Kronenstr. 16
87435 Kempten

Per email:
thorsten.litsch@kempten.de

08.04.2011

**Kreisgruppe
Kempten-Oberallgäu
Heinrichgasse 8
87435 Kempten
Telefon 08 31 / 151 11
Telefax 08 31 / 180 24
kempten-oberallgaeu
@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de**

Bauleitplanverfahren Nordspange

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Aufforderung zur Stellungnahme mit Ihrem Schreiben vom 02.03.2011 zu oben genannten Vorhaben und Planungen nehmen wir wie folgt Stellung:

Wir lehnen die Planungen und damit das Bauleitverfahren zu Nordspange weiterhin aus grundsätzlichen Erwägungen bezüglich der nach unserer Meinung falsch vom Vorhabensträger interpretierten Verkehrsentwicklung in Kempten und der hohen Wertigkeit des überwiegend im Landschaftsschutzgebiet „Iller“ liegenden Eingriffsbereiches für Hochwasserschutz, Naturschutz und die Erholungsfunktion der nördlichen Stadtteile Kemptens ab.

Wir widersprechen damit auch der Behauptung, die Möglichkeit der Nullvariante müsse aus Gründen der Verkehrsbedeutung der geplanten Nordspange erst gar nicht untersucht werden. Eine Alternativprüfung kann nicht nur verschiedene Detailtrassen im verkehrlich bislang unbelasteten Eingriffsraum der Riederau untersuchen, sondern muss auch Entlastungstrassen und alternative Verkehrskonzepte im bereits erschlossenen Stadtgebiet Ursulasried – Berliner Platz beinhalten.

Mit der nun öffentlich geäußerten, ablehnenden Haltung der Nachbargemeinde Lauben sehen wir unsere Bedenken unterstützt und ziehen das Verfahren auf Grundlage eines Bebauungsplanes grundsätzlich in Zweifel. Wir halten stattdessen ein Planfeststellungsverfahren mit „offenem Ausgang“ und unter Prüfung der verkehrlichen Notwendigkeiten für erforderlich. Auch die erheblichen Planänderungen in der vorliegenden 2. Auslegung gegenüber der vorangegangenen Planungen wecken Zweifel an einer rechtlichen Zulässigkeit.

Eine rechtliche Prüfung der Verfahrenswahl behalten wir uns daher für die Nordspange vor.

Begründung:

Zunächst verweisen wir auf unsere Stellungnahmen aus den Jahren 2008 und 2010, in der wir bereits erhebliche Bedenken zur Nordspange und der damals vorgenommenen Bewertung ihrer verkehrlichen Notwendigkeit formuliert haben.

Zu 5.: Begründung zum Bebauungsplan, 5.1.7 Verkehrsbedeutung der geplanten Straße

Nach Artikel 3 Abs. 1 des Bayerischen Straßen und Wegenetzes (BayStrWG) müssen Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung in Straßenklassen eingeteilt werden. Die Nordspange soll wegen der überörtlichen Bedeutung und der überregionalen Einbindung in das Straßennetz als Kreisstraße eingestuft werden.

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG bedarf die Planung und der Bau einer Kreisstraße eines Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellung kann jedoch entfallen, wenn ein Baubauungsplan erstellt wurde – was im vorliegenden Falle geschehen ist.

Wir erachten jedoch nicht die Einstufung als Kreisstraße für maßgeblich ob ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss, sondern die in der Begründung für das Bauvorhaben angeführten Verkehrsprognosen und somit die zu erwartende verkehrliche Nutzung der Straße. Die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens ergibt sich auch aus den Auswirkungen der Straßenplanung auf die Nachbarkommunen. Die öffentliche ablehnende Haltung der Nachbargemeinde Lauben macht deutlich, dass der Bebauungsplan in Anbetracht der Dimensionen des Bauprojektes als bevorzugtes Planverfahren nicht geeignet ist.

Diese grundsätzlich negative Bewertung bezüglich ihrer Notwendigkeit wird durch aktuelle Daten der Stadt Kempten zur Entwicklung der Fahrzeugdichte zwischen den Jahren 2007 und 2009 unterstützt.

Zum Verkehrsgutachten:

Das Verkehrsgutachten von MODUS CONSULT prognostiziert eine zunehmende Fahrzeugdichte für die Stadt Kempten. Die zum 5. April 2011 verfügbaren Daten auf der Internetseite der Stadt Kempten zeigen jedoch folgende Entwicklung:

	2007	2009	Differenz	
PKW	34 182	32 739	1443	minus 4 Prozent
LKW	1 865	1 693	172	minus 10 Prozent

(Quelle: www.kempten.de/de/verkehr-statistik-1.php)

Die rückläufige Entwicklung im Bereich der Kraftfahrzeuge und die aktuellen Daten des Landesamtes für Statistik, das für die Stadt Kempten einen Bevölkerungsrückgang von 0,3 Prozent prognostiziert (Betrachtungszeitraum 2009 bis 2029) machen die der Begründung zur Nordspange zu Grunde liegende Verkehrsprognose nicht nachvollziehbar.

Weder in den Verkehrsprognosen noch in den Bevölkerungsprognosen sind die Auswirkungen des demographischen Wandels berücksichtigt. Das Fehlen dieses Faktors stellt unserer Meinung nach einen erheblichen Planungsmangel dar.

Belange von Natur und Landschaft:

Der aktualisierte Umweltbericht und die ausführliche spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) bestärken die fachliche Einschätzung, dass der Eingriffsbereich in der Riederau und im LSG Illertal einen äußerst hochwertigen Lebensraum mit besonderen Funktionen für den Biotopschutz (insbesondere naturnahe Auwälder), den Artenschutz (Fledermäuse, Biber, Uhu, Brutvögel etc.), den Hochwasserschutz (es sind ausgewiesene Überschwemmungsgebiete betroffen) und den Biotopverbund verschlechtert und die Erholungsfunktionen für den Norden Kemptens beeinträchtigt.

Wir erhalten die in der Stellungnahme vom 20.5.2010 angeführten Bedenken weitgehend aufrecht und sehen in der Neuplanung weitere Konflikte. Zunächst möchten wir auf die widersprüchlichen Inhalte der Planungsunterlagen bezüglich der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Regionalplan Allgäu hinweisen: Der Textteil zum Bebauungsplan ebenso wie der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) weisen auf die regionalplanerischen Ziele hin, dass die Riederau als regionaler Grünzug, als Landschaftsschutzgebiet und zur Erhaltung des Bioklimas und der großflächigen Gliederung der Siedlungsräume dient. Die Nordspange widerspricht damit eindeutig den Zielsetzungen des Regionalplanes. Gleichzeitig spricht sich der Regionalplan nur ganz allgemein für eine gute Verkehrserschließung der Nahbereiche in der Region aus – die Nordspange ist hierbei nicht ausgewiesen und das genannte verkehrsplanerische Ziel kann durch andere verkehrsplanerische Maßnahmen erreicht werden, die keine oder eine geringere Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes Iller (das erst 1998 ausgewiesen wurde!) nach sich ziehen.

Aus den vorliegenden Unterlagen ergeben sich folgende Fragen und Kritikpunkte:

Wie und warum wurde der Untersuchungsraum geändert? Denn Konflikt- und Massnahmenplan behandeln einen im Norden des UG unterschiedlichen Landschaftsausschnitt. Aus welchem Grund wurde der offenbar vorher für wichtig erachtete und überplante Untersuchungsraum verkleinert?

Im Vorentwurf wurde die Ausgleichsfläche A 4 an den Nordrand des Biomassehofes gelegt und war damit der einzige Bereich, der außerhalb amtlich kartierter Biotope gelegen, eine echte naturschutzfachliche Aufwertung eines Teilgebietes in Aussicht stellte. Es ist nicht ersichtlich und einsehbar, aus welchem Grund das Gebiet entfallen ist!

Im Vorentwurf ist als zentrale Maßnahme zur Minimierung der Barrierewirkung des Brückenbauwerkes für die Vegetation und Fauna (insbesondere die Schutzziele der Arten der saP), aber auch für Bioklima, Hochwasserschutz und Erholungsfunktion des Menschen eine ausreichend große Überspannung des Brückenbauwerkes angeführt. Danach sollten die beidseitigen ufernahen Vorlandzonen durch Brückenwiderlager in mindestens 30 m ostseitig und mindestens 85 m westseitig errichtet werden, um die ökologische Durchgängigkeit zu gewährleisten (vgl. 4.1 Vorentwurf zum Umweltbericht vom 12.04.2010).

Diese begrüßenswerte Durchgängigkeit wird im vorliegenden Entwurf auf beidseitig „mind. 7 m breite Uferstreifen zwischen den Ufern und den Widerlagern der Brücke“ (vgl. 4.2.1 Entwurf zum LPB, Textteil) drastisch und auf ein ökologisch nicht mehr funktionsfähiges Maß reduziert, zumal ggf. zwischen Ufer und Widerlager auch noch ein Radweg Platz finden muss. Der Zerschneidungseffekt und damit die Beeinträchtigung der Vernetzung naturschutzfachlich hochwertige Lebensräume und Arten ist daher erheblich gestiegen und nicht mehr ausgleichbar. Der nun neu geplante (dunkle) Tunneldurchlass kann diese reduzierte ökologische Vernetzungsfunktion nicht „auffangen“, da die vom Tageslicht abgeschirmte Tunnelstruktur nur von wenigen Zielarten der saP als Wanderlinie angenommen wird.

Die deutlich erhöhte Barrierewirkung bleibt trotz Tunnel und 2 m hohen Spritzschutzwänden (die wiederum das Landschaftsbild beeinträchtigen) erhalten und ist nicht hinnehmbar.

Zusammenfassend kritisieren wir folgende grundlegende Planungsvorgaben und Planungspunkte:

- Die für die Nordspange zugrunde liegende Einstufung als Kreisstraße, die Verkehrsprognosen und verkehrlichen Nutzungen erfordern die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, den Bebauungsplan halten wir angesichts der überregionalen Bedeutung für nicht ausreichend und rechtlich zweifelhaft. Die Bedenken der Nachbargemeinde Lauben, deren Gemeinderat den Bau der Nordspange einstimmig abgelehnt hat, müssen auch planungsrechtlich berücksichtigt werden können.
- Die Untersuchungen haben von vornherein die „Nullvariante“ nicht behandelt. Eine Untersuchung weiterer, anderer verkehrsplanerischer Alternativen zur Nordspange für den Norden Kemptens wird ohne fachliche Begründung ausgeschlossen. Obwohl laut Presseberichten z. B. vom Mai und November 2010 ein Verkehrsentwicklungskonzept für die Stadt Kempten in absehbarer Zeit erstellt wird, werden hier auf nicht ausreichender verkehrsplanerischer Grundlage Fakten geschaffen, die eine überteuerte und die Umwelt nicht ausgleichbar schädigende Straßenplanung verfolgen.
- Die Bevölkerungs- und Verkehrszahlen der Stadt Kempten zeigen zwischen den Jahren 2007 und 2009 einen Rückgang. Die zugrunde liegenden Verkehrsprognosen für den Bedarf der Nordspange orientieren sich nicht an diesen aktuellen und anderen „neutral“ erhobenen Daten (vgl. Modus Consult, April 2011 und Bertelsmann-Stiftung, 2006).
- Die Planungsänderungen zwischen Vorentwurf und Entwurf sind erheblich, sie stellen keine nachvollziehbare Planungsvertiefung dar, sondern gleichen einer Neuplanung. Beispiele hierfür ist der Wegfall des nördlichen Untersuchungsraumes (ehemalige Ausgleichsfläche A4) und die drastische Reduzierung der Brückenüberspannung im Vergleich zum vorangehenden Entwurf.
- Die Ausgleichsflächen im Eingriffsraum befinden sich dadurch fast ausschließlich im Bereich bestehender amtlich kartierter Biotope, die bereits eine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit aufweisen, durch die Maßnahme beeinträchtigt werden und somit in der Gesamtbilanz nicht aufgewertet werden können.
- Die reduzierte Brückenüberspannung von im Vorentwurf geplanten insgesamt rund 100 Metern ist auf 14 Meter drastisch verkleinert. Die Vernetzungsfunktion und Durchgängigkeit für die Belange von Natur, Umwelt und Mensch im Illertal wurde daher auf eine nicht mehr akzeptable Schmalspurlösung reduziert.

Wir bitten Sie unsere Bedenken und Anregungen zu berücksichtigen. Ebenso wie Sie sind wir an einer für Mensch und Natur verträglichen und gesellschaftlich tragbaren Lösung unserer Verkehrsprobleme interessiert.

Wir halten die Umplanungen und die zwischenzeitlich veränderten gesellschaftlichen Belange (Widerspruch der Gemeinde Lauben) allerdings für so gravierend, dass wir derzeit eine rechtliche Prüfung erwägen.

Mit freundlichen Grüßen,



Julia Wehnert (Geschäftsführerin)

gez. Michael Schropp
(Kreisvorstand)