

## ***Argumentationspapier der Initiative***



***für die Verlegung der St2243  
westlich von Neunkirchen a. Br.***

## **Vorwort**

Im Entwurf des 7. Ausbauplans für Staatsstraßen in Bayern ist die Verlegung der St2243 westlich von Neunkirchen am Brand („Westumgehung“) nur für die Dringlichkeitsstufe 1R vorgesehen.

Trotz der sich immer weiter verschlimmernden Verkehrsverhältnisse, Lärmbelastung, Vibrationen und Gefährdung von Schulkindern bedeutet diese Einstufung faktisch eine Zurückstufung, da die Westumgehung im 6. Ausbauplan ebenfalls in 1R eingestuft war.

Um der Dringlichkeit der Westumgehung Neunkirchen am Brand Nachdruck zu verleihen, haben die Bürgerinitiative „Für die Westumgehung Neunkirchen a. Br.“ und der CSU-Ortsverband Neunkirchen a. Br. die gemeinsame Initiative „PRO Westumgehung Neunkirchen a. Br.“ ins Leben gerufen. Es ist also ein Bündnis aus Bürgern und Politik. Unterstützt werden wir zudem von den Gemeinderatsfraktionen der FWG, GDG und ÜWG.

Unseren Standpunkt - den im Übrigen 85% des Marktgemeinderats und damit auch repräsentativ 85% der Bürger unterstützen - möchten wir in diesem Argumentationspapier darstellen.

Um Ihnen einen schnellen Überblick zu verschaffen haben wir zu Beginn die wichtigsten Argumente in Kürze dargestellt. In der Folge werden diese im detailliert ausgeführt.

Wir hoffen, mit den dargestellten Argumenten die Dringlichkeit der Westumgehung Neunkirchen am Brand belegen zu können und bitten Sie um Unterstützung bei einer Höherstufung in die Dringlichkeit 1.

Ihre PRO Westumgehung Neunkirchen am Brand

## **Inhaltsverzeichnis**

1.	Die Argumente PRO Westumgehung in Kürze.....	4
2.	Wir über uns .....	5
3.	Historie der Westumgehung .....	6
4.	Entscheidungshilfe .....	8
5.	Repräsentativ 85% der Bürger FÜR die Westumgehung .....	13
6.	Umwelt und Menschen .....	14
7.	Schäden durch den Durchgangsverkehr .....	17
8.	Gefahrenstellen rund um die Friedhofstraße .....	19
9.	Westumgehung dringender als andere Projekte .....	27

### Texte:

Mario Hemmerlein  
Martin Walz  
Helmut Forster  
Dr. Karlheinz Biller  
Winfried Mehl  
Reinhard Mehl

## 1. Die Argumente PRO Westumgehung in Kürze

- Die historischen Stadttore machen eine Durchfahrt durch Neunkirchen am Brand auf der eigentlichen St2243 für Fahrzeuge höher als 3,2m unmöglich.
  - Eine Umfahrung der Gemeinde Neunkirchen ist nur weiträumig (ca. 25km Umweg) möglich. Am möglichen Umweg liegen zahlreiche weitere Gefahrenstellen. Zahlreiche andere Gemeinden würden durch die Strecke stark belastet werden.
  - Die Dringlichkeit der Westumgehung begründet sich mit der Summe dieser acht Faktoren, welche auch mit aufwändigen und teuren Aus-/Umbauten der Bestandstrecke nicht zielführend entschärft werden können. :
    - o Relativ lange, kurvige und teils enge bis sehr enge Ortsdurchfahrt (zum Teil zu eng für zwei LKWs auf gerader Strecke => Gehwegüberfahrung!)
    - o enge und schwer einsehbare Kreuzung am Forchheimer Tor
    - o Durchgangsverkehr (v.a. LKWs) haben in Hauptverkehrsrichtung eine sehr enge Abzweigung am Forchheimer Tor
    - o mehrere Grenzbauten an den Kurveninnenseiten => Sichteinschränkung
    - o zu niedrige Stadttore, durch die keine großen LKWs durchfahren können
    - o am Straßenzug befindet sich eine Grundschule (Schulweg aus mehreren Richtungen!)
    - o die LKW-Innenortsumleitung Friedhofstraße, Erleinhofer Straße, Henkersteg geschieht über Ortsstraßen, für deren Instandhaltung die Anwohner bezahlen müssen
    - o wird nur die Ortsumgehung Dormitz (1UEB) realisiert, so erhöht das den Verkehr in Neunkirchen zum Teil noch zusätzlich
- Diese Ansammlung von Faktoren ist so bei keinem der 34 Projekte zu finden, die in der Dringlichkeitsliste vor der Westumgehung stehen!**
- Nur die Westumgehung schafft eine wirkliche und vor allem nachhaltige Entlastung für Neunkirchen a. Br. vor allem vom LKW-Verkehr.
  - Der Regionale Planungsverband hat in seiner Sitzung am 18.09.2000 zum 6. Ausbauplan bereits die Aufstufung der Westumgehung in die Dringlichkeit 1 empfohlen. Aus uns nicht bekannten Gründen wurde dies im Plan jedoch nicht umgesetzt. Deshalb muss dieses Projekt folglich jetzt in die Dringlichkeit 1 eingestuft werden, da man sonst entgegen des damaligen Beschlusses handeln würde.
  - Die Zustimmung zur Innenortsumleitung von LKWs (Stadttore zu niedrig!) hat der Marktgemeinderat Neunkirchen a. Br. 1995 unter der Vereinbarung geschlossen, dass dies nur eine Übergangslösung bis zur zeitnahen Realisierung der Westumgehung wäre. Dies ist nun schon 16 Jahre her. Aus einer Übergangs- kann und darf keine Dauerlösung werden und Versprechen müssen eingehalten werden!
  - Es traten nachweislich bereits Schäden an Gebäuden entlang des Straßenzugs auf, die auf den übermäßigen LKW-Verkehr zurückzuführen sind.
  - Der Marktgemeinderat hat sich mit 17:3 (d.h. 85%!) FÜR die Westumgehung ausgesprochen, was repräsentativ auch für die Neunkirchner Bürger anzusehen ist.

## **2. Wir über uns**

„PRO WESTUMGEHUNG“ wurde vom CSU-Ortsverband Neunkirchen am Brand und der Bürgerinitiative „Für die Westumgehung Neunkirchen am Brand“ gegründet. Unterstützt werden wir zusätzlich von den Gemeinderatsfraktionen der FWG, GDG und ÜWG. Unser gemeinsames Ziel ist es, die Entscheidung zum Bau der Westumgehung voranzutreiben. Hier möchten wir als Bündnis aus Politik und Bürgerschaft vorrangig sachliche Aufklärungs- und Informationsarbeit leisten, um die Wichtigkeit der Westumgehung zu betonen. Es soll also ein Gegenpol geschaffen werden, zur bisher nur einseitig-negativen Darstellung dieses Projekts durch eine bestimmte Personengruppe. Hier wollen wir uns auch bei den entscheidenden Stellen in Bayreuth und München dafür engagieren, dass diese ebenfalls zum Schluss kommen, dass die Argumente PRO WESTUMGEHUNG eindeutig überwiegen und sie deshalb gebaut werden muss.

Doch wie drücken sich Vor- oder Nachteile aus und wie will man sie messen? Hier wird bisher leider nur all zu oft mit blanken Zahlen argumentiert, die dem einen zu hoch und dem anderen zu niedrig sind bzw. die für die Bürgerinnen und Bürger nur schwer nachvollziehbar sind. Kann und darf man die Entlastung, die die Westumgehung z.B. für die Friedhofstraße bringt ausschließlich nur an Verkehrszahlen festmachen und somit bestimmen, dass es sich nur ab einer bestimmten Verringerung lohnen würde? Wir sagen nein! Denn wie bei vielem im Leben muss und sollte hier eines entscheiden: Der gesunde Menschenverstand, welcher nicht vorrangig nach absoluten Zahlen sondern vielmehr nach der Tatsache entscheidet, ob einem die Westumgehung einen Vorteil für das gesamte Lebensumfeld bringt. Dies wurde bisher leider allgemein viel zu wenig beachtet und vor allem geachtet.

Wir als Bündnis der Bürgerinitiative „Für die Westumgehung Neunkirchen am Brand“ und dem CSU-Ortsverband Neunkirchen am Brand möchten also das Sprachrohr für all diejenigen Bürgerinnen und Bürger sein, die sich auf Grund eindeutig überwiegender PRO-Argumente für die Westumgehung aussprechen. Letztendlich gilt es doch, den wahren Willen ALLER Bürgerinnen und Bürger an die entscheidenden Stellen nach Bayreuth und München zu kommunizieren und nicht nur die einseitige Meinung von bestimmten Gegnern, die ausschließlich bestimmte, rein egoistisch-private Interessen verfolgen.

Als Bündnis zwischen Politik und Bürgerschaft sind wir ganz klar PRO WESTUMGEHUNG, weil die positiven Argumente eindeutig überwiegen und wir als sozial denkende Menschen endlich eine wirkliche Entlastung für die Menschen entlang der Forchheimer Straße, der Friedhofstraße, der Erleinhofer Straße, dem Henkersteg und der Erlanger Straße haben wollen. Denn sie sind Bürgerinnen und Bürger wie jeder andere auch und haben daher das gleiche Recht auf ein lebenswertes, sicheres und schönes Lebensumfeld wie alle anderen auch. Zudem ist immer zu beachten, dass ein Mensch niemals weniger wert sein darf, als ein Tier oder ein Baum, was sich schon aus ethischen Gründen heraus verbietet.

### **3. Historie der Westumgehung**

Der Marktgemeinderat von Neunkirchen hat in seiner Sitzung am 27.09.2008 mit siebzehn zu drei (17 : 3) Stimmen der geplanten Trasse der zukünftigen Westumgehung gestimmt.

**Fakt ist:**

Die Staatsstraße 2243 verläuft nach wie vor durch den Ortskern von Neunkirchen. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens wurde 1995 zwischen dem Freistaat Bayern, dem Straßenbauamt Bamberg und dem Markt Neunkirchen eine Vereinbarung getroffen, bis zur Fertigstellung der o.g. Westumgehung den Verkehr über die Henkerstegstraße, Erleinhofer Straße und Friedhofstraße auf die Forchheimer Straße umzuleiten. Hierbei wurde seitens der Behörde versäumt, anzuführen, wie lange diese Maßnahme der Verkehrsumleitung dauern soll, wie es laut Bayerischem Straßen- und Wegegesetz (Bay. St. W. G.) vermerkt ist.

Aus den damaligen Protokollen geht hervor, dass die Gemeinde diese Vereinbarung nur getroffen hat in der Erwartung, dass es mittelfristig zum Bau der Westumgehung kommen muss.

Aus dem Schreiben von Dr. Günther Denzler, Vorsitzender des „Regionalen Planungsverbandes Oberfranken-West“ vom 30. 08. 2000 ist ersichtlich, dass die erste Dringlichkeits-Reserve (1R) des Ausbauplanes für Staatsstraßen im Zeitraum 2011 - 2015 in Angriff genommen wird.

**Fakt ist:**

Dass die Friedhofstraße und Erleinhofer Straße von den Anliegern, d. h. von den Bürgern finanziert wurde und für den Schwerlastverkehr überhaupt nicht geeignet ist.

Dadurch wird nicht nur die Straßendecke, sondern auch der darunterliegende Abwasserkanal zerstört. Die Kosten tragen wiederum die Anlieger. Hinzu kommt, dass der immissionsrechtliche Grenzwert (Schallpegel) bereits 1996 überschritten wurde (tagsüber 68.04 Dezibel und nachts 59.07 Dezibel). Zulässig ist ein Schallpegel von 52 Dezibel tagsüber und 43 Dezibel nachts.

**Fakt ist:**

Dass ein Lastkraftwagen Straßenschäden wie 163.840 Pkws und enorme gesundheitliche Folgen durch Feinstaubeinwirkung verursacht (Spiegel-Bericht, Heft 34 vom 23. 08. 1999) Im Jahr 2004 benutzten täglich durchschnittlich rund 6500 Personen- und Lastkraftwägen die Innerortsumgehung.

**Fakt ist:**

Dass bereits am 14. 01. 1987 ein Beschluss seitens der Gemeinde vorliegt, in dem die Westumgehung von Neunkirchen als dringend erforderlich aufgeführt wurde.

Wäre dieser Beschluss umgesetzt worden, würde die sogenannte „blaue Trassenführung“ nahe an der jetzigen Bebauungsgrenze verlaufen. Nach damaliger Rücksprache der Anwohner und Bauwilligen mit den Behörden, wurde ihnen signalisiert, dass die Westumgehung wohl noch „zig Jahre auf sich warten lässt“ und dann wäre eine neue Trassenführung unumgänglich. Dies bewog die jetzigen Anwohner, die etwas billigeren Baugrundstücke in Kauf zu nehmen.

Herr Hübner vom Staatlichen Bauamt Bamberg hat im März 2009 in der Vorstellung des Vorentwurfsplans die neue Trassenführung ausführlich dargestellt und bis ins Detail erläutert. Er be-

sprach Wohnumfeldfunktion, Schutzbedürftigkeit und Artenschutz, Erholungsfunktion, Regulations- und Regenerationsfunktionen von Boden, Wasser und Luft sowie sonstige zu berücksichtigende Flächen.

Verwerflich ist, so die Bürgerinitiative für die Westumgehung, dass die Gegner der Westumgehung selbst in den Regierungsämtern vorstellig werden, um mit fadenscheinigen, an den Haaren herbeigezogenen Einwänden und Erhebungen, gegen die Realisierung der Westumgehung zu stimmen.

Um die eigenen egoistischen Interessen zu wahren, werden Verbündete bzw. Seilschaften mit dem Bayerischen Bauernverband, dem Jagdverband, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Bayern (Stadt-Umland-Bahn) und nicht zuletzt mit dem Bund Naturschutz geknüpft. Mit ihrer Hilfe wollen die Gegner die Westumgehung von Neunkirchen aushebeln (hierzu Leserbrief Helmut Forster im Schwabachbogen August 2010 „Biotop in Neunkirchen und deren Auswirkungen“ Seite 16).

Die Vorgehensweise und Taktik der Gegner der Westumgehung, demokratisch gefasste Beschlüsse nur des eigenen scheinbaren Vorteils wegen, stetig zu verzögern, ja wenn möglich zu verhindern, spaltet die Gemeinschaft und treibt einen Keil zwischen die Bürger einzelner Ortsteile. Dies ist nicht hinnehmbar. Wer mit dem Vorwand, eine imaginäre Knoblauchkröte schützen zu müssen und dazu ein Biotop an Stelle der Westumgehung empfiehlt, der missachtet die Gesundheit und Würde der Mitbürger als Betroffene bei der jetzigen Verkehrsführung. Wer wie der Vorsitzende des Bund Naturschutzes den Befürwortern der Westumgehung sagt, sie würden sich an der Natur und damit an der Schöpfung versündigen, so ist dies der Gipfel der Einschüchterung. Die Bürgerinitiative für die Westumgehung will die Entlastungsstraße gemeinsam für und mit Neunkirchen.

In einem Gespräch des Ersten Bürgermeisters Heinz Richter mit der Bürgerinitiative für die Westumgehung machte dieser klar, dass alle baulichen Maßnahmen, landwirtschaftliche Veränderungen wie das Anlegen von Biotopen, erst nach Realisierung der Westumgehung in Angriff genommen werden soll.

Im weiteren Gespräch wurde der Erste Bürgermeister gebeten, bei den Bürgermeistern der umliegenden Gemeinden, den Landtagsabgeordneten der Region, den zuständigen Ämtern vorstellig zu werden, um auf die prekäre Verkehrssituation in Neunkirchen aufmerksam zu machen. Er wurde gebeten, auf den regionalen Planungsverband dahingehend einzuwirken, den Antrag für das Planfeststellungsverfahren zu stellen.

Die Anrainer und Bewohner der oben genannten Straßen sowie im Inneren und Äußeren Markt sind alteingesessene Bürger, die in der Vergangenheit und auch heute noch einen Großteil der Kosten tragen, die durch die Gemeinde für neu geschaffene Wohngebiete ausgelöst worden sind. Allein deswegen sollte ein adäquater Ausgleich durch ähnliche Wohnqualität wie in Neubaugebieten geschaffen werden.

Noch immer soll in unserer Gemeinde der Grundsatz gelten, dass das Wohl der Bürger Vorrang vor anderen Überlegungen hat.

## 4. Entscheidungshilfe

### Ausgangssituation

Der Bürgermeister und der Gemeinderat sind von der **Notwendigkeit** der Westumgehung überzeugt. Diese bringt Vorteile für Fuhrunternehmen und ist unerlässlich für den Schutz jener Bürger, die von der Innerortsumgehung direkt betroffen sind. Biotop und andere landschaftliche Veränderungen können nach der Realisierung der Westumgehung in Angriff genommen.

Die Gegner der WU fürchten um die Ruhe in ihrem Wohngebiet und lehnen sie kompromisslos ab. Sie gingen zwar einst das Risiko ein, ihr Haus in der Nähe der WU zu bauen, und hofften, dass die WU nicht gebaut werde. Allerdings sind sie nun nicht bereit, dieses eingegangene Risiko zu tragen. Sie kämpfen seit etwa einem Jahr mit den immer gleichen Einwänden gegen den Gemeinderat und dessen Beschluss zum Bau der WU. Hierbei wollen sie nicht unsolidarisch erscheinen. Deshalb haben sie einen **Strategiewechsel** vorgenommen. Sie rücken nun nicht mehr die Gründe gegen die WU in den Vordergrund ihrer Aktivitäten, sondern den Umweltaspekt (Schutz der Ebersbacher Senke). Aus diesem Grund verbünden sie sich mit Vertretern der Land- und Forstwirtschaft sowie des Bund Naturschutzes, die grundsätzlich jeden Straßenbau ablehnen. Diese trugen bei der letzten Informationsveranstaltung (16. 10. 2010) ihre Ablehnung der WU vor. Auf diese Weise sollen Öffentlichkeit und Regierung in München nur den scheinbar selbstlosen Kampf um die Erhaltung der Umwelt wahrnehmen.

Vor diesem Hintergrund werden nun ausgewählte Gründe für die Realisierung der WU dargestellt und unvermeidbare aber beherrschbare Probleme der WU angesprochen.

### Gründe für die Realisierung der Westumgehung

Die folgenden Gründe werden unter dem geschichtlichen, sachlichen, politischen, pragmatischen und ethischen Aspekt behandelt.

#### 1. Die WU ist geschichtlich begründet

- Die WU ist historisch überfällig.
- Die Trassierung der WU ist seit mehr als dreißig Jahren bekannt; folglich kann niemand sagen, er habe dies nicht gewusst.
- Die Innerortsumgehung war nur als Übergangslösung bis zur Westumgehung gedacht und wird soll von der Gemeinde durch den Bau der WU wieder aufgehoben werden.
- Die WU war ein zentraler Programmpunkt aller Parteien im letzten Wahlkampf. Da die Mehrheit der Wahlberechtigten ihre Stimme abgegeben hat, heißt dies, dass sie zugleich der WU zugestimmt und sie somit indirekt legitimiert hat. Deshalb sollten Gegner der WU nicht behaupten, der Gemeinderat spalte durch den Beschluss zum Bau der WU die Bürgerschaft Neunkirchens. Vielmehr sind es die Gegner der WU selbst, die den Mehrheitsbeschluss nicht anerkennen, und durch ihre Aktivitäten die Gemeinde spalten.
- Die Einrichtung der Metropolregion macht die WU unausweichlich, denn sie nützt den regionalen Betrieben und Logistikunternehmen und dient dem Schutz der Bürger, sei er Anwohner oder Verkehrsteilnehmer.

## **2. Die WU ist sachlich begründet**

Das zunehmende, hohe Verkehrsaufkommen in der Innerortsumgehung stellt eine Gefahr für Leib und Leben der Anwohner sowie für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder und ältere Menschen dar. Diese Tatsache lässt sich durch das selbst erhobene Zahlenmaterial der Gegner der WU nicht entkräften. Deshalb gilt:

- Die WU ist in der Lage, die Not der Anwohner und die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer zu wenden. Sie ist im wahrsten Sinn des Wortes notwendig.
- Sie ersetzt die Innerortsumgehung;
- sie entlastet den gesamten Ort;
- sie gleicht die Belastungen der Bürger durch den Verkehr aus und trägt dazu bei, dass es in der Gemeinde keine Bürger erster und Bürger zweiter Klasse gibt.
- Neunkirchen liegt in der Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen. Der Markt hat in den letzten Jahrzehnten mehrere Neubaugebiete erschlossen. Dies hat selbstredend bereits einen Einschnitt in die heute so sorgsam bedachte Umwelt mit sich gebracht. Aber niemand brachte Einwände vor, auch nicht gegen die bereits trassierte Westumgehung. Selbst jene Neubürger, die die Umwelt der Ebersbacher Senke heute als schutzwürdig erhalten wollen, griffen damals bei ihren Bauvorhaben bedenkenlos in die Umwelt ein. Es kann aber nicht sein, dass die Region einerseits ohne Proteste immer dichter besiedelt wird, und andererseits eine vom Gemeinderat als unabweisbar notwendige Straße – die Westumgehung – zur Entlastung der Anwohner im Ausbauplan nicht angemessen berücksichtigt wird.

## **3. Die WU ist politisch sinnvoll**

- Die WU beendet das jahrzehntelange Provisorium „Innerortsumgehung“;
- sie ist die Erfüllung eines zentralen Punktes im Wahlprogramm aller Parteien und vollzieht damit zugleich den Willen von mehr als der Hälfte der Wahlberechtigten, anders gesagt: sie ist demokratisch legitimiert;
- sie wird vom Land finanziert, belastet also die Finanzen der Gemeinde nicht;
- sie lädt Naturschützer ein mitzuhelfen, damit die Querung des Tales durch die Straße so schonend gebaut wird, damit Tiere und Pflanzen hier auch weiter ungehindert gedeihen;
- sie wertet das Ansehen Neunkirchens in der sich entwickelnden Metropolregion auf: endlich hat dieser Ort wie andere vor ihm eine angenehm zu befahrene Umgehung.

## **4. Die WU bringt zahlreiche Vorteile**

Die Gemeinde bekommt eine Entlastungsstraße für den Innenort, die nach neuesten Erkenntnissen gebaut wird.

- Die WU nimmt den überörtlichen Verkehr (PKW und LKW) auf, kann auch jene Schwervertransporter, die bereits jetzt die Innerortsumgehung belasten, um Mautgebühren zu sparen (Mautflüchtlinge), aufnehmen; sie zieht keine LKWs an, weil bereits über die Einführung von Mautgebühren auch auf Bundesstraßen nachgedacht wird;
- sie kann jenen zusätzlichen Verkehr aufnehmen, der durch neue Wohngebiete in der Nähe der Forchheimer Straße entstehen wird; sie entlastet dadurch den Innenort;
- sie hat eine Anbindung nach Hetzles und nimmt den Verkehr von Hetzles in Richtung Erlangen und Gräfenberg auf (v.a. LKWs!), so dass er nicht durch Neunkirchen führt;
- sie entlastet nicht nur die Friedhofstraße, auf die sich die Gegner der WU konzentrieren, sondern entlastet auch die Forchheimer bis zur Erlanger Straße mit all den Anwohnern;

- sie verbindet Südumgehung, Staatsstraße nach Erlangen und die neue OU von Dormitz;
- sie vereinfacht die Fahrt in Richtung Erlangen, Gräfenberg, Lauf und Schnaittach;
- sie erleichtert und verkürzt die Anfahrten für Lieferverkehr zu den Einkaufsmärkten in der Nähe der WU;
- sie ist umweltfreundlicher als die Innerortsumgehung, weil zügigeres Fahren weniger Treibstoff verbraucht und weniger CO<sub>2</sub>-Abgase verursacht.
- Die Schadstoffbelastung im Innenort nimmt ab. Dies entlastet die Anwohner der provisorischen Innerortsumgehung von Lärm (auch durch untertouriges Fahren), Abgasen (insbesondere von LKWs), Staub und Feinstaub, Erschütterungen, Gefahren, psychischen Belastungen (Ärger, Zorn, Verzweiflung, Depression, Nervosität, Lärmallergie etc.) und körperlichen Belastungen (Bluthochdruck, erhöhtes Erkrankungsrisiko u. a. durch Feinstaub).
- Die Ebersbacher Senke wird weitestgehend geschützt. Die WU verläuft nach einigen Verschiebungen jetzt am Rand des Tales, erreicht nur an der tiefsten Stelle des abfallenden Geländes vor dem Eintritt in den Wald eine Böschungshöhe von 4,80 Metern und kann durch geschickte Maßnahmen so in die Landschaft eingefügt werden, dass die Natur so weit als möglich geschont wird.
- Neunkirchen gewinnt an Attraktivität, weil das gesamte Wohngebiet in der Nähe der Innerortsumgehung und des angrenzenden inneren Marktes verkehrsberuhigt wird. Das wäre der Ausgangspunkt für eine Verschönerung des Ortes. Das käme nicht zuletzt den Geschäften zugute.

#### **5. Die WU ist ethisch legitimiert**

- **Die WU gleicht die Verkehrsbelastungen in der Bevölkerung aus.** - Mit Hilfe der WU ist es möglich, die Verkehrsbelastung nicht nur auf einen Straßenzug zu konzentrieren, sondern sie aus der Ortschaft heraus zu verlagern. Sie dient somit dem Gemeinwohl.
- **Die WU ist die Einlösung des Wahlversprechens von Parteien** - Die politischen Parteien im Gemeinderat dokumentieren, dass sie ihr Versprechen vor der Wahl (wir setzen uns für die Realisierung der WU ein) nach der Wahl nun einlösen. Dieses Verhalten (was man versprochen hat, muss man halten; zu einem gegebenen Wort muss man stehen) ist moralisch. - Mit der Westumgehung wird ein ausgewogenes Verhältnis nicht nur zwischen Belastung und Nicht-Belastung von Mensch, sondern auch von Tier und Natur erreicht. Dieses Ziel kann als moralisches Gesetz (Handle so, dass alle Beteiligten zustimmen können!) Allgemeingültigkeit beanspruchen.
- **Die WU ist die beste Lösung für alle Beteiligten und insofern sinnvoll.** - Sie integriert viele Sonderwünsche von Bürgern des betroffenen Wohngebiets, sogar die Vergrößerung des Abstands der Straße zum Wohngebiet auf etwa 300 Meter; sie ist nur etwa drei Kilometer lang und verbraucht deshalb nur das nötigste Land; sie ist mit gleichmäßiger Geschwindigkeit zu befahren also umweltfreundlich, weil dadurch weniger Schadstoffe entstehen; ihre Dämme bieten genügend Fläche für die Ansiedelung von Pflanzen und Tieren. Dieser Interessenausgleich legitimiert die WU als ethisch gerechtfertigt und entspricht dem moralischen Empfinden der Bürger.

## **6. Die WU bringt einige unvermeidliche Nachteile mit sich**

- **Die WU benötigt Fläche.** - Genauso wie Baugebiete braucht auch die WU wirtschaftlich genutzte oder naturbelassene Flächen. Aber im Vergleich zu alternativen Vorschlägen verbraucht sie die geringste Fläche. Der Landverbrauch einer Straße ist durchaus problematisch, weil er immer auch den Lebensbereich von Tieren beeinträchtigt. Aber man kann ihn so gering wie möglich halten. Dies ist der Preis, den eine wachsende Gemeinde im Einflussbereich einer Metropolregion bezahlen muss und deren Verkehrsaufkommen insgesamt zunimmt.
- **Die WU verändert zwar die Ebersbacher Senke, zerstört sie aber nicht.** - Sie benötigt zwar landwirtschaftlich genutzte Flächen, aber einen Bruchteil der Fläche von der Ebersbacher Senke; sie engt den Lebensraum der dort lebenden Tiere nur so weit als unbedingt nötig ein; sie lässt sich umweltfreundlich in die Landschaft einfügen, so dass sie nach einiger Zeit ein Lebensraum für Tiere sein wird. Dadurch zerstört die WU das Naherholungsgebiet in dieser Senke nicht, denn auch das Gebiet rund um die bereits vorhandene Südumgehung dient nach wie vor bestens zur Naherholung. Die Ebersbacher Senke wird landwirtschaftlich genutzt, sie dient nicht primär der Erholung. Es gibt dort rechts und links im Wald jeweils einen Weg, der aber von der WU überhaupt nicht beeinträchtigt wird. Außerdem sind viele Überlegungen zur Umwelt- und Anwohnerfreundlichkeit in die Planung der WU eingeflossen. Diese gingen zu Lasten des Waldes und der Ebersbacher Landwirtschaft. So wurde die Trasse in den Wald verschoben, so dass sie nun etwa 300 Meter von der Bebauungsgrenze entfernt verläuft. Sie wurde auch in Richtung Ebersbach verschoben. Die WU wird sich nach einiger Zeit in die Senke einfügen, aber sie nicht zerstören. Hier zeigt sich, dass die WU die beste aller möglichen Lösungen ist.
- **Die WU bringt unangenehme Nebeneffekte des Verkehrs mit sich.** – Aber sie hält die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte der Lärmbelastung der Anwohner ein; sie verläuft in etwa 300 m Entfernung vom Wohngebiet, so dass sie die Anwohner nur im Rahmen gesetzlicher Regelungen belastet. Daher erübrigt sich ein Lärmschutzwall.

**Ergebnis:** Diese Gründe weisen die WU als geschichtlich überfällig, sachlich notwendig, politisch sinnvoll, pragmatisch und ethisch legitimiert aus – trotz der unumgänglichen, aber beherrschbaren Problemen.

## **Abwehr der Einwände gegen die WU**

Aus der Vielzahl der Einwände gegen die WU seien einige davon ausgewählt.

- **Die Südumgehung habe nichts gebracht, folglich sei auch die WU überflüssig.** – Die Behauptung ist falsch. Richtig ist vielmehr, dass sie sehr gut angenommen wird und den Innenort sowie die südlichen Wohngebiete wesentlich entlastet. Deshalb wird auch die WU gut angenommen werden und den Innenort entlasten.
- **Die WU sei überflüssig.** – Dieser Einwand wird mit dem selbsterhobenen Datenmaterial der Gruppe „MUNK“ zum Verkehrsaufkommen in Neunkirchen begründet. Diese Daten sind nicht objektiv. Sie lassen keine Rückschlüsse auf die Verkehrsentwicklung zu und erlauben somit keine weitreichenden Schlussfolgerungen, wie z. B. die WU reduziere das Verkehrsaufkommen nur um weit weniger als 50%, das Schwerlastaufkommen sei nicht hoch genug für den Bau der WU und die Entlastung der Bürger durch die WU sei unterdurchschnittlich. Die Gegner tun so als wären sie jene Instanz, die richten könnte über das, was für Anwohner angemessen ist und was nicht.

- **Die WU verursache nachhaltige Probleme.** – Einige davon lauten: Die WU **führe in einem bestimmten Bereich zu Nebel- und Glatteisbildung, der Wind von Ebersbach** würde durch den Brückendamm unterbrochen und dadurch die Belüftung Neunkirchens beeinträchtigen und alle fünfzig Jahre träte – statistisch gesehen – **Hochwasser** auf, das gefährlich werden könnte, da die WU die **Ausdehnungsflächen für das Hochwasser durchschneide** und dadurch Leitlinien zum Hochwasserschutz verletze. Hier ist auf die Kompetenz des Straßenbauamtes zu vertrauen, die ein derartiges technisches Problem nicht zum ersten Mal zu bewältigen hat. Diese Probleme sind bei der Planung berücksichtigt und werden beim Bau der Straße bewältigt. Auch die Behauptung, sie führe zur **Lärmbelastung der Wohngebiete der Gegner der WU** ist falsch. Die zu erwartende Lärmbelastung – sie erfordert amtlicherseits keine Lärmschutzmaßnahme – ist weitaus geringer als jene, die die Anwohner der Innerortsumgehung seit Jahrzehnten leidvoll erfahren. Wer davor warnt, dass der Verkehrslärm der WU bis zum Hetzleser Bergrücken zu hören sei, ist sehr sensibel gegenüber Lärm.
- **Die WU werde durch den Ausbau der Friedhofstraße überflüssig.** – *Kritik:* Dieser Vorschlag der Gegner der WU mutet den Anwohnern der Innerortsumgehung zu, dauerhaft mit enormer Verkehrsbelastung leben zu müssen. Da die Kosten die Gemeinde übernehmen müsste, hätte dies enorme negative Folgen für die finanzielle Belastung der Gemeinde. Hier müssten alle Bürger Nachteile in Kauf nehmen, nur damit die Ruhe in einem Wohngebiet erhalten bleibt.

### **Ergebnis:**

Die ausgewählten Einwände gegen die WU sind entweder nicht stichhaltig oder wurden in die Entwurfsplanung eingearbeitet, – wie z. B. die Hochwasserthematik. Das gilt auch für die Verbesserungsvorschläge. Gleichwohl werden sie bei jeder Gelegenheit in kämpferischer Wortwahl vorgetragen. So sprechen die Gegner der WU von „Zerstörung“ des Naherholungsgebietes, statt von der Einbettung einer Straße in eine landwirtschaftlich genutzte Senke. Sie sprechen von „Durchschneidung“ statt von Mitnutzung eines Teils des Tales; von „Vernichtung“ statt von geringfügiger Verringerung des Lebensraums von Pflanzen, Kleintieren und Vögeln und vom „Kampf“ gegen die WU sowie von der „Versündigung gegen die Schöpfung“, so als ob Menschen nicht zur Schöpfung gehörten. Wer mit dieser übertriebenen und damit unsachlichen Terminologie Einwände gegen die WU benutzt, handelt undemokratisch und unmoralisch, denn er

- ignoriert Mehrheitsbeschlüsse,
- setzt sein subjektives Wohlbefinden über das der anderen und
- mutet den Anwohnern zu, weiterhin Lärmbelästigungen auszuhalten, während er selbst die Ruhe in seinem Wohngebiet genießt.

## **5. Repräsentativ 85% der Bürger FÜR die Westumgehung**

Der Neunkirchner Marktgemeinderat, als repräsentatives Gremium aus demokratisch gewählten Vertretern des Volkes, hat sich in seiner Sitzung vom 27.09.2008 klar mit 17:3 Stimmen FÜR die Westumgehung ausgesprochen. Der Gemeinderat, der sich diese Entscheidung sicherlich nicht leicht gemacht hat, zeigt hier klar Flagge. Und mit ebenfalls 17:3 Stimmen wurde in diesem Gremium am 16.03.2011 eine Resolution verabschiedet, nach der der Regionale Planungsverband angehalten wird, die wichtigen örtlichen Sonderfaktoren zu niedrige Stadttore und zu enge Friedhofstraße bei seiner endgültigen Entscheidung höher zu bewerten.

Natürlich gibt es wie bei jedem derartigen Projekt auch bezüglich der Westumgehung Gegner. Die von deren Seite vorgetragenen Argumente gilt es selbstverständlich zu respektieren.

Allerdings wird hier teilweise mit zu einfachen Aussagen ein Bild produziert, dass sicherlich nicht repräsentativ ist. Beispielsweise wurde bei einer Unterschriftenaktion lediglich isoliert der Erhalt des Ebersbachtals befürwortet. Dieses publikumswirksame Thema beleuchtet jedoch isoliert nur einen populären Baustein der Umweltbeeinträchtigungen. Eine Aufklärung oder Aussage zu den (wenigen) möglichen Alternativen ist nicht enthalten.

Somit dürfte nun endgültig geklärt sein, dass Neunkirchen die Westumgehung ausdrücklich will – und zwar mit überwältigender Mehrheit!

## 6. Umwelt und Menschen

### Betrachtung der Verlegung aus Umweltgesichtspunkten

Wie bereits erläutert befürworten wir den Bau der Westumgehung im „Ebersbachtal“. Uns ist bewusst, dass mit dem Bau einer derartigen Umgehungsstraße ein immenser Einschnitt in die Umwelt verbunden ist. Im vollen Bewusstsein dieser Umweltbeeinträchtigung halten wir die Verlegung für die beste Alternative.

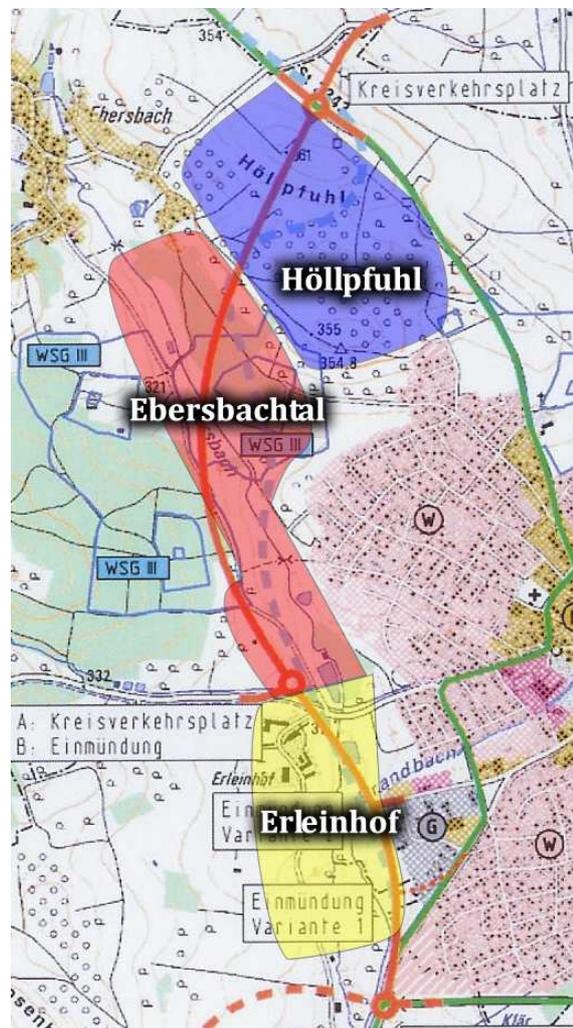
Nachfolgend möchten wir die Umweltbeeinträchtigungen kurz erläutern und auch die Alternativen entsprechend vergleichen.

### Bedeutung der geplanten Verlegung

Wie den Plänen zu entnehmen ist, wird die Neubaustrecke über die Bergkuppe „Höllpfuhl“, quer durch das „Ebersbachtal“ am „Erleinhof“ vorbei hin zur Kreuzung der St 2240 führen, die dort als Nordumgehung Dormitz weitergeführt werden soll. In der nebenstehenden Grafik haben wir die genannten Gebiete skizziert und beleuchten anschließend die jeweiligen Eigenheiten.

Auf dem Höllpfuhl selbst liegen einige landwirtschaftliche Nutzflächen. Im Wesentlichen wären durch den Straßenbau hier einige Streuobstwiesen betroffen. Zum größten Teil werden die Flächen aus dem nahegelegenen Neunkirchner Ortsteil Ebersbach bewirtschaftet. Um große Umwege zu vermeiden, ist in der Planung eine Brücke für die landwirtschaftliche Nutzung vorgesehen.

Zwischen Höllpfuhl und Ebersbachtal liegt ein Waldhang. Hier wäre die Umweltbeeinträchtigung sicherlich am stärksten. Um die Steigung der Straße möglichst gering zu halten, muss aufgrund des relativen steilen Hanges ein tiefer Einschnitt in die Bergkuppe erfolgen, der in der Breite bis zu 20 Meter misst. Trotzdem muss am unteren Teil eine Dammschüttung erfolgen. Im Wald selbst leben kleinere Wildbestände und vor allem Kleintiere. Ob hier Wildzäune notwendig sein werden konnte bisher noch nicht geklärt werden. Die Beeinflussung der Tierwelt



beispielsweise bezüglich Brutstätten wäre im Hangwald sicherlich am stärksten.

Das dann folgende Ebersbachtal besteht größtenteils ebenfalls aus landwirtschaftlichen Nutzflächen. Es wird jedoch vielfach auch als Wander- und Joggingstrecke der Neunkirchner verwendet. Die Wander- und Joggingstrecke würde jedoch durch eine Unterführung aufrechterhalten werden. Der Bachlauf des Ebersbaches würde ebenfalls durch eine Brücke geleitet. Die größte Beeinträchtigung im Tal käme durch die notwendige Dammschüttung zustande. Durch das Tal verläuft

ein sog. Kaltluftstrom, der frische Luft aus den naheliegenden Wäldern nach Neunkirchen trägt. Dieser Kaltluftstrom würde durch den Damm und die Straßenwärme beeinflusst werden. Das Tal selbst wird auch auf der westlichen Seite von einem Waldgebiet begrenzt. Auch hier handelt es sich um ein Gebiet, dass von Neunkirchner Bürgern oft als Naherholungsgebiet genutzt wird. (Im Übrigen auch vom Verfasser dieser Zeilen)

Am Ausgang des Tales verläuft die Neubaustrecke zwischen der Bebauung von Neunkirchen und einem Landwirtschaftlichen Betrieb mit großer Pferdehaltung (Erleinhof). Hier wären die naheliegenden Neunkirchner Wohngebiete vom Straßenlärm betroffen. Laut Prüfung des Straßenbauamtes wären Grenzwerte jedoch an keiner Stelle überschritten. Daneben werden aber auch zwei Feuchtgebiete tangiert, für die entsprechende Ausgleichsflächen geschaffen werden müssten.

Wir haben - wie sicherlich die Mitglieder des Marktgemeinderates auch - all diese, lediglich angerissenen Aspekte in unsere Überlegungen einbezogen. Es ist aus unserer Sicht wichtig nicht einfach über die Einschnitte in bestehende Ökosysteme, die Flächenversiegelung, die Beeinträchtigung tierischer Lebensräume und letztendlich auch die Erschwerung Landwirtschaftlicher Nutzung hinwegzugehen. All diese Nachteile müssen nicht nur gegen die Vorteile eines Straßenbaues sondern vor allem gegen die zur Verfügung stehenden Alternativen abgewogen werden. Insofern möchten wir nachfolgend auch auf die Alternativen kurz eingehen.

Wir erlauben uns jedoch an dieser Stelle einen Hinweis zur Argumentation der Straßengegner: Vielfach beziehen sich die Gegner des Straßenbaues auf den hohen Wert des Ebersbachtals aus Umweltgesichtspunkten. Diese Argumentation ist weder objektiv noch zutreffend. Wie erläutert handelt es sich beim Tal selbst zum größten Teil um landwirtschaftliche Nutzflächen. Viele der organisierten Straßengegner nutzen das Ebersbachtal als Wander- und Joggingstrecke. Aus unserer Sicht handelt es sich hierbei aber maximal um nachrangige Interessen. Die aus objektiver Sicht wesentlich schützenswürdigeren Lebensräume der Tiere im Waldgebiet werden kaum erwähnt. Deshalb bezweifeln wir die Objektivität dieser Argumentationsführung. Offensichtlich werden hier publikumswirksame Privatinteressen den, durchaus höher einzustufenden tierischen Lebensräumen vorgezogen.

### **Alternative 1 - Ausbau der derzeitigen Strecke**

Um die derzeitige, alte Streckenführung der St 2243 über die innerörtlichen Straßen durch Neunkirchen am Brand zu führen müssten zahlreiche bauliche Maßnahmen ergriffen werden.

Da die Neunkirchner Stadttore eine Durchfahrt für Fahrzeuge über 3,2m nicht möglich machen wurde vor allem der Schwerlastverkehr in der Vergangenheit über Ortsstraßen um die Tore herum geleitet. Für die Anlieger bedeutet die derzeitige Verkehrsführung ohnehin schon eine große Belastung. Verschiedenste Grenzwerte (Feinstaub, Lärm, Geschwindigkeit etc.) werden regelmäßig überschritten. Immense Gefahrenpunkte wie für die Kinder an der Grundschule oder auch für Friedhofbesucher (z. B. Senioren) könnten aufwändig abgemildert aber niemals ausgeschlossen werden. Es ist somit fraglich, ob ein derartiger Ausbau nach geltendem Recht überhaupt umsetzbar wäre.

Eine detaillierte Auflistung der Problempunkte würde hier sicherlich zu weit führen. Die Initiative MUNK e. V. hat hier bereits einen Katalog an Maßnahmen vorgestellt, die ergriffen werden müssten. Enteignungen, Baumaßnahmen, Schilder, Ampeln etc. sind hier gelistet. Der Kostenaufwand würde nahezu den Umfang der Neubaumaßnahme bei der Verlegung der Straße erreichen. Trotz all dieser Maßnahmen würde dann die Strecke immer noch am Friedhof, an der Grundschule, der Feuerwehr und anderer Gefahrenpunkte vorbei führen. Von der Belastung der Anwohner ganz abgesehen.

Nicht ganz vergessen werden sollte bei dieser Gelegenheit, dass nicht nur der Neubau einer Umgehungsstrecke, sondern auch der deutliche Ausbau der derzeitigen Strecke sicherlich eine Zunahme des Verkehrs zur Folge hätte.

### **Alternative 2 - Weiträumige Umfahrung**

Da aus Sicht der Gemeinde Neunkirchen am Brand die Nutzung der Ortsstraßen (Friedhofstraße etc.) für den überörtlichen Schwerlastverkehr auf Dauer nicht tragbar ist, sollten bereits vor einiger Zeit eine Sperrung der Ortsstraßen für Fahrzeuge über 7,5 t erfolgen.

Im Zuge dieser Sperrung wurde dann eine weiträumige Umleitungsstrecke geplant. Die Umleitungsstrecke bedeutet für die LKWs eine deutliche Verlängerung (bis zu 25km) der Fahrtstrecken. Besonders für Unternehmer aus den Nachbargemeinden handelt es sich um eine deutliche wirtschaftliche Mehrbelastung. Vor allem für die Gemeinden, die an der Umleitungsstrecke liegen, würde die Übernahme der Verkehrsströme eine immense Belastung bedeuten. Zahlreiche neue Gefahrenpunkte, die hohe wirtschaftliche Belastung der Unternehmen aus Nachbargemeinden und auch eine höhere Umweltbelastung durch die mehr gefahrenen Kilometer sprechen klar gegen eine schlichte Verlagerung des Problems.

### **Gesamtbewertung**

Wie bereits eingangs erwähnt, befürworten wir im vollen Bewusstsein der verschiedenen Nachteile die Verlegung der Staatsstraße 2243 auf die Westumgehung. Hauptgrund ist, dass der Neubau im Vergleich zu den verfügbaren Alternativen aus unserer Sicht die wenigsten Nachteile für Mensch, Tier, Natur etc. mit sich bringt.

Dabei ist aus unserer Sicht das Schutzgut Mensch in jedem Fall am höchsten zu bewerten. Beide genannten Alternativen sind für eben dieses Schutzgut Mensch mit deutlichen Nachteilen verbunden. Es erscheint weder zumutbar, den Verkehr durch den Ort direkt an den Wohnhäusern - und vor allem an mehreren Gefahrenstellen - vorbei zu leiten, noch erscheint es zumutbar, den Verkehr auf andere Orte mit vergleichbaren Gefahrenstellen zu verlegen.

Insofern bleibt noch die Verlegung westlich von Neunkirchen. Hier sind die Eingriffe wie dargestellt tatsächlich nicht unerheblich. Trotzdem handelt es sich aus unserer Sicht um die beste Alternative.

Zum gleichen Ergebnis kam bereits der Marktgemeinderat der sich bekanntlich mit deutlicher Mehrheit für den Bau einer Westumgehung ausgesprochen hat. Auch im gemeindlichen Flächennutzungsplan ist die Trasse der Westumgehung eingeplant. Hier wurden seit Jahren die verschiedenen Vor- und Nachteile bewertet und abgewogen.

Abschließend möchten wir noch erwähnen, dass besonders von den Gegnern der Westumgehung die negativen Auswirkungen des Neubaus ausgeführt werden. Dabei wird aber fast immer übersehen, dass der Verkehr nunmal existiert und eine der Alternativen genutzt werden muss. Es ist weder ausreichend noch konstruktiv nur die Nachteile einer Lösung darzustellen ohne Alternativen zu beleuchten.

## 7. Schäden durch den Durchgangsverkehr

### Ein Bericht aus der Sicht eines betroffenen Bürgers an der Friedhofstraße

In den vergangenen Jahren sind durch das starke Verkehrs- und besonders LKW-Aufkommen auf der Friedhofstraße viele Schäden und Probleme aufgetreten. Es sind in der Garage Risse entstanden, welche vor allem von den starken Vibrationen der LKWs herführen dürften. Siehe dazu folgende Schadensbilder:



Fotos: Winfried Mehl

In den Jahren 2007-2008 musste das Haus und die Garage saniert werden. Durch Schäden am Haus und der Garage, welche aufgrund der besagten Erschütterung durch den LKW-Verkehr entstanden, sind Kosten von ca. 10.000 € angefallen. Der Abstand von der Straße bis zur Garage beträgt nur 2,0m. Die Schäden wurden wie folgt behoben: Risse wurden geöffnet und mit Quellmörtel hinterfüllt, mit Distanet Metallgewebe verdrübelt und mit Armierungsmörtel verputzt.

Neben den Reparaturkosten entstanden auch noch weitere Probleme. Der Gartenzaun ist durch die Erschütterung gerissen, die Garagentore klemmen beim Schließen und das Haus und Grundstück wird durch den Staub der LKWs ständig verschmutzt. Ebenfalls musste das Wohnzimmer wegen der unzumutbaren Erschütterungen und Lärmbelastung im Haus auf die der Straße abgewandten Seite verlegt werden.

Auf Grund des hohen Lärmaufkommens durch den Verkehr war es nötig neue Fenster mit Schallschutzklasse 3 einzubauen, da an einen ruhigen Schlaf sonst nicht zu denken wäre. Durch dieses Projekt entstanden nochmals Kosten in Höhe von 14.300 €.

Durch den Lärmpegel ist ein Sitzen auf der Terrasse über der Garage praktisch unmöglich geworden. Werktags über hat man die Belastung durch die LKWs und am Sonntag die vielen ebenfalls nicht gerade leisen Motorräder (Neunkirchen ist das südliche Tor zur Fränkischen Schweiz!). Bereits früh ab 3 Uhr fahren LKWs mit oft erhöhter Geschwindigkeit vorbei und vor allem leere Anhänger stellen durch ihr lautes Scheppern ein großes Ärgernis dar. Immer wieder wurde der Gartenzaun umgefahren (12-mal in den letzten Jahren!), was wenn man bedenkt, dass sich unser Haus an einem Schulweg befindet, glücklicherweise immer nur mit einem Sachschaden ausging.

Darüber hinaus sind die Vibrationen bei den Vorbeifahrten der LKWs ein nicht zu unterschätzendes Problem. Geschirr und Gläser klapperten in den Schränken nicht selten so heftig, dass sie teilweise aus den Schränken herausgenommen und woanders im Haus untergebracht sind.

## **8. Gefahrenstellen rund um die Friedhofstraße**

Die durch die Westumgehung zu entlastende Ortsdurchfahrt Neunkirchen a. Br. besteht aus den Straßen Forchheimer Straße, Friedhofstraße, Erleinhofer Straße, Henkersteg und Erlanger Straße. An diesem Straßenzug findet man die Grundschule und er dient somit als Weg für die Schulkinder aus mehreren Richtungen. Gerade dies hat sich durch die Schaffung von Neubaugebieten im Westen und diverse neue Häuser im Norden Neunkirchens weiter verstärkt.

Doch leider stellen hier insbesondere die sehr enge Friedhofstraße, die hochfrequentierte, enge und schwer einsehbare Kreuzung am Forchheimer Tor und der Übergang zur Erleinhofer Straße drei nicht zu unterschätzende Gefahrenstellen dar. Dies wird im Übrigen auch von den Gegnern der Westumgehung, also der Verhinderungsgruppe „MUNK“, genau so erkannt und als so nicht hinnehmbar gesehen. Nur in der grundlegenden Beseitigung der Gefahren besteht freilich keine Einigkeit, da die Gruppe zwar die Gefahrenstellen durch diverse Umbauten verbessern will, aber der starke Verkehr und damit die vielen LKWs, der Lärm, die Abgase und die Vibrationen nach wie vor durch Neunkirchen fahren wird.

Dass dies aus mehreren Gründen keine zielführende Lösung ist und dass NUR die Westumgehung eine wirkliche Entlastung und damit nachhaltige Lösung der Gesamtproblematik darstellen kann, soll mit der folgenden Erklärung der größten Gefahrstellen veranschaulicht werden.

## I. Kreuzung am Forchheimer Tor (aus Richtung Norden)



Foto: Mario Hemmerlein

Aus Norden auf der Forchheimer Straße kommend stellt man an der Kreuzung zwei große Probleme fest. Zum einen kann man nur schwer und erst spät nach rechts in die Friedhofstraße sehen, was gerade beim Abbiegen – vor allem für LKWs – dazu führt, dass Fußgänger, die die Friedhofstraße auf dem Weg zum Tor überqueren wollen, nicht rechtzeitig erkannt werden können. Zum anderen ist die Kreuzung so eng, dass LKW, welche in die Friedhofstraße einbiegen wollen, sehr weit auf die Gegenseite bzw. besser gesagt die Gegenseiten ausholen müssen. Zudem wird bedingt dadurch oft der Randstein im Kurveninneren „mitgenommen“ was für plötzlich um die Ecke kommenden Fußgänger gefährlich ist!

Auch kommt nicht selten die Situation vor, dass in der Friedhofstraße bereits ein LKW wartet, welcher entweder geradeaus nach Hetzles oder nach Forchheim abbiegen will und zur gleichen Zeit noch ein LKW aus Richtung Forchheim kommt, der in die Friedhofstraße abbiegen will. So kommt es zu teils längeren Wartezeiten mit Rückstaus und gefährlichen Rangiermanövern vor allem in der Friedhofstraße.

Ebenso stellen die nicht gerade wenigen LKWs aus Richtung Hetzles eine Gefahr da, die beim Abbiegen nach Forchheim ebenfalls beim Ausholen die Gegenseite in weiten Teilen mitbeanspruchen. Grundsätzlich können Fahrzeuge, die durch das Tor aus dem Innenort herausfahren, die gesamte Kreuzung erst sehr spät einsehen.

## II. Kreuzung am Forchheimer Tor (aus Richtung Westen)



Fotos: Mario Hemmerlein

Neben der bereits erwähnten Enge und der schwere Ersichtlichkeit der Kreuzung, kommt hier in der Friedhofstraße noch der Faktor der geringen Straßenbreite dazu. Sie beträgt im Übergang zur Kreuzung im Mittel nur ca. 5,60m, was wie im letzten Bild ersichtlich entschieden zu wenig für eine sichere Abwicklung des hohen Anteils an abbiegenden LKWs ist. Nicht selten müssen hier nämlich die nach Westen fahrenden LKWs gezwungener Maßen auf den Gehweg ausweichen, was für die dortigen Fußgänger und vor allem Schulkinder lebensgefährlich sein kann.

Eine Aufweitung der gesamten Kreuzung inkl. abknickender Vorfahrt, so wie von der Verhinderungsgruppe „MUNK“ vorgeschlagen, würde sich hier genau kontraproduktiv auswirken, da durch diese Erleichterung wohl noch mehr LKWs über Neunkirchen fahren würden! Dies kann und darf jedoch nicht Sinn und Zweck einer zielführenden und nachhaltigen Verkehrsplanung sein.

**III. Friedhofstraße (Engstelle nach der Kreuzung am Forchheimer Tor)**



Fotos: Mario Hemmerlein

## DIE Engstelle im gesamten Straßenzug der Ortsdurchfahrt!

Die Friedhofstraße ist neben der Kreuzung Forchheimer Tor die größte Gefahrstelle. An der Stelle oben im Bild ist die Fahrbahn nur etwas mehr als 5,40m(!) breit und hat auf der Südseite weder einen Gehweg noch einen ausreichenden Abstand zu den Grundstücksgrenzen inkl. Mauern, Hecken und Zäunen. Dadurch weichen LKWs zwangsläufig auf den Gehweg aus, wie man am letzten Bild exemplarisch sehen kann. Hier sind nur die Vorbeifahrt eines LKWs an einem Lieferwagen dargestellt, aber wenn sich hier wie nicht selten zwei LKWs begegnen, dann wird es sogar noch enger.

Die Verhinderungsgruppe „MUNk“ behauptet zwar, dass an dieser heiklen Stelle trotzdem zwei LKWs aneinander vorbeifahren könnten, ohne dass der westwärts fahrende auf den Gehweg ausweichen muss. Doch dass die Friedhofstraße hier für die Durchfahrt von zwei LKWs wie gesehen auf jeden Fall zu schmal ist, weiß jeder, auch die „MUNk“. Hier muss deren Darstellung, dass angeblich stets zwei LKWs sicher aneinander vorbei fahren können, entschieden als nicht haltbar bezeichnet werden. Zum einen bedingt ein beengtes Begegnen von zwei LKWs auf beiden Außenseiten zusätzlich zu den 5,50m Fahrbahnbreite gemäß RAS 06 beidseitig noch je 0,25m Sicherheitsabstand, der jedoch ist in der Friedhofstraße auf der Südseite oft nicht gegeben. Zum anderen muss man auch an Kühl-LKWs denken, wie sie hier auch wegen der ortansässigen Supermärkte des Öfteren durchfahren und 2,60 statt 2,55m (ohne Rückspiegel) breit sein dürfen. Und grundsätzlich ist die Darstellung der Gruppe „MUNk“, wonach ein LKW-Rückspiegel angeblich nur max. 12,5cm seitlich über das Führerhaus hinausragen und damit gerade noch extrem knapp durchpassen würde, nicht realistisch. Hierzu folgendes exemplarisches Maßbild eines aktuellen Fernverkehrs-LKW der Marke „Volvo FH“:

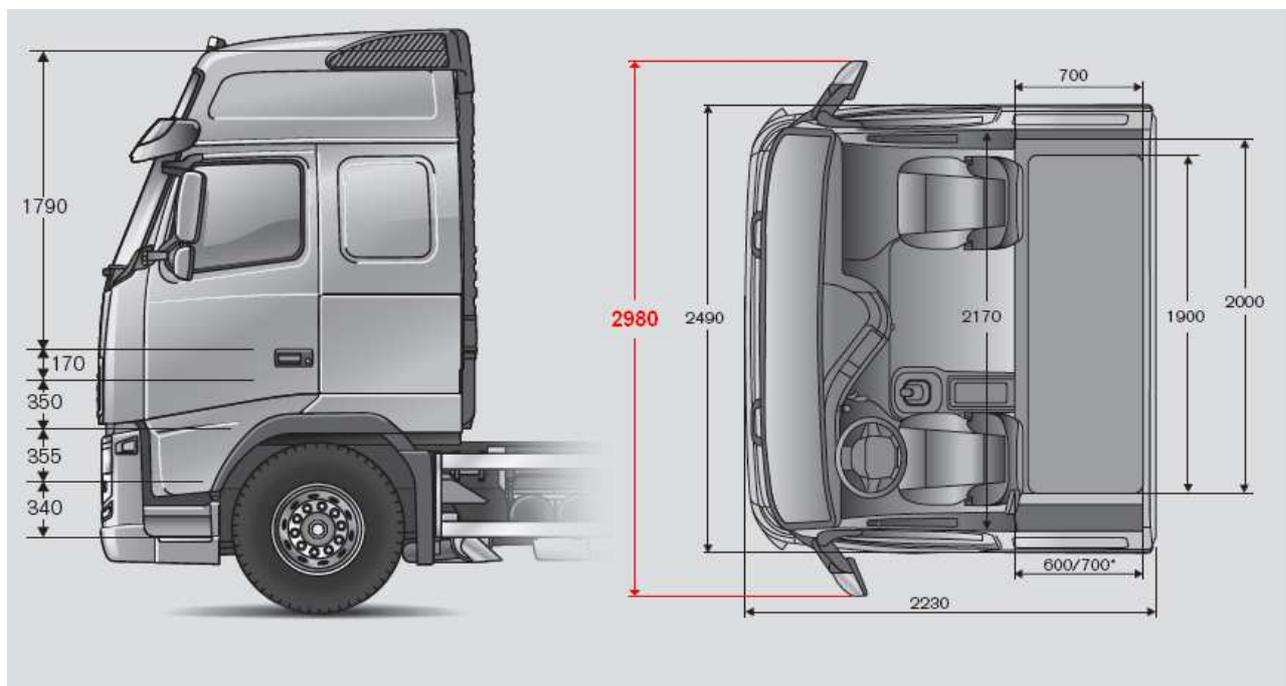


Foto: [www.volvotrucks.com](http://www.volvotrucks.com) (Gesamtbreite ergänzt)

Wie man sieht, beträgt die Gesamtbreite eines heutigen LKWs inkl. Rückspiegel ca. 2,98m. Wollen also zwei LKWs aneinander vorbeifahren, so benötigen sie dafür OHNE jegliche Sicherheitsabstände  $2 \times 2,98\text{m} = 5,96\text{m}$ . Doch mit diesen Maßen ist eine Vorbeifahrt zweier LKWs in der teils nur 5,44m schmalen Friedhofstraße definitiv NICHT möglich, auch weil dabei wie gesagt noch überhaupt keine Sicherheitsabstände mit eingerechnet sind.

Der Vorschlag der Gruppe „MUNK, eine Abgrenzung des Gehwegs mit Pfosten und Ketten gegen das Überfahren zu schaffen, scheitert also in der Realität schon allein auf Grund der Maße eines LKWs. Zudem befindet sich hier wie schon erwähnt auch noch ein Einmündungsbereich, in dem LKWs wegen ihrer ausladenden Schleppkurven ohnehin mehr Platz benötigen. Außerdem würde man mit solch einer – nur in der Theorie funktionierenden – Lösung praktisch von JEDEM Fahrer – egal ob PKW oder LKW – „akrobatische“ Fahrkünste abverlangen! Denn auch bei 15, 10 oder sogar 5 km/h ist ein Vorbeifahren mit dem eigenen PKW an einem 40 Tonner mit nur wenigen Zentimeter Abstand eine heikle Sache, vor allem für Senioren.

#### **IV. Friedhofstraße (Bis zum Übergang zur Erleinhofer Straße)**



Foto: Winfried Mehl

Ein Blick vom Friedhof in Richtung Kreuzung Forchheimer Tor. Hier sieht man erneut, wie eng es beim Abbiegen eines LKWs aus Richtung Forchheim in die Friedhofstraße zugeht.



Foto: Winfried Mehl

Auch dieses Bild zeigt auf, wie schmal die gesamte Friedhofstraße ist und dass sich nicht selten ein LKW an dem Rückstau vorbei „kämpfen“ muss, der sich vor der Kreuzung bereits wegen des nächstens LKWs bildet. Aus dieser Perspektive erkennt man zudem sehr gut, dass ein Begegnen zweier LKWs ohne Ausweichen auf den Gehweg praktisch nicht möglich ist.



Foto: Winfried Mehl

Dieses Bild zeigt eine typische Szene aus dem Alltag rund um den Friedhof links (Welche Verkehre die Friedhofstraße alles aufnehmen muss, zeigt das weiße Kästchen). Die meist älteren Menschen müssen bei der Überquerung der Straße extrem aufpassen, da das hohe Verkehrsaufkommen oft nur wenig Zeit zum Überqueren lässt. Zudem stellt der starke und laute LKW-Verkehr besonders zu Beerdigungen eine sehr störende Lärmbelastung dar. Ein Abschied in Würde sieht anders aus.

Zudem sei erwähnt, dass in den letzten Jahren in diesem Straßenzug bereits zwei kleine Kinder angefahren und verletzt wurden. Nur durch großes Glück ist noch nichts Schlimmeres passiert!

## 9. Westumgehung dringender als andere Projekte

Im Entwurf zum 7. Ausbauplan für Staatstraßen in Bayern ist die Westumgehung Neunkirchen derzeit nur in Dringlichkeit 1R eingestuft, was eine Realisierung auf absehbare Zeit unmöglich macht. In der Dringlichkeitsliste liegen insgesamt 9 Projekte der Dringlichkeit 1UEB, 18 Projekte der Dringlichkeit 1 und 7 Projekte der Dringlichkeit 1R vor der Westumgehung Neunkirchen.

Die Dringlichkeit der Westumgehung ist jedoch höher, also in Dringlichkeit 1 einzustufen. Dies wird mit der Summe von folgenden wichtigen Faktoren begründet:

- Relativ lange, kurvige und teils enge bis sehr enge Ortsdurchfahrt (zum Teil zu eng für zwei LKWs auf gerader Strecke => Gehwegüberfahrung!)
- enge und schwer einsehbare Kreuzung am Forchheimer Tor
- Durchgangsverkehr (v.a. LKWs) haben in Hauptverkehrsrichtung eine sehr enge Abzweigung am Forchheimer Tor
- mehrere Grenzbauten an den Kurveninnenseiten => Sichteinschränkung
- zu niedrige Stadttore, durch die keine großen LKWs durchfahren können
- am Straßenzug befindet sich eine Grundschule (Schulweg aus mehreren Richtungen!)
- die LKW-Innenortsumleitung Friedhofstraße, Erleinhofer Straße, Henkersteg geschieht über Ortsstraßen, für deren Instandhaltung die Anwohner bezahlen müssen
- wird nur die Ortsumgehung Dormitz (1UEB) realisiert, so erhöht das den Verkehr in Neunkirchen zum Teil noch zusätzlich\*

**Diese acht Faktoren IN SUMME sind bei KEINEM der 34 Projekte zu finden, welche sich in der Dringlichkeit vor der Westumgehung Neunkirchen befinden!\*\***

Aus diesem Grund ist die – erneute – Einstufung der Westumgehung nur in die Dringlichkeit 1R nicht angemessen. Dieses wichtige Projekt muss auf Grund der genannten acht Faktoren in Summe neu bewertet und schließlich in die Dringlichkeit 1 eingestuft werden.

Hierzu sei auf das Protokoll der 10. Sitzung des Regionalen Planungsausschusses zum 6. Ausbauplan am 18.09.2000 verwiesen. In dieser Sitzung forderte der Ausschuss ergänzend, dass die Westumgehung Neunkirchen in die 1. Dringlichkeit eingestuft werden soll. Dies unterblieb, aus welchen Gründen auch immer und man blieb nur in der Dringlichkeit 1R. Doch auf Grund dessen, dass die Westumgehung vom Regionalen Planungsausschuss schon damals als gerechtfertigt für die Dringlichkeit 1 angesehen wurde, soll und muss sie diesmal logisch in die Dringlichkeit 1 kommen, da man sonst quasi entgegen des damaligen Beschlusses handelt. Ebenso hat auch der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in seiner Sitzung vom 03.02.2011 EINSTIMMIG beschlossen, die Eingabe von Reinhard Mehl für den Bau der Westumgehung vom 17.09.2010 (Az. WI.0172.16) an die Staatsregierung zur Würdigung zu überweisen.

Zudem muss festgestellt werden, dass die Projekte in Dringlichkeit 1 und 1UEB sehr „nordlastig“ sind, also der Süden der Region Oberfranken-West zu gering bedacht wird. Hier haben die Mitglieder des Regionalen Planungsausschusses jedoch die klare Verpflichtung, an die GESAMTE Region Oberfranken-West zu denken und einen fairen Proporz sicherzustellen!

**Die Einstufung der Westumgehung Neunkirchen in die Dringlichkeit 1 wäre also die einzig richtige und vor allem faire Entscheidung!**

\* Siehe „Verkehrsprognose für die Westumgehung Neunkirchen für das Jahr 2025“ vom Staatl. Bauamt Bamberg von 2009

\*\* Ermittelt durch intensive Recherche in Google Maps, Bayernviewer, BAYSIS und den Homepages der Gemeinden