

Bernhard Birnfeld
Kreuzstraße 20
91077 Neunkirchen a. Br.

1. Vorsitzender

Bernhard Kreissl
Brauereistraße 6
91077 Dormitz

1. Sprecher IG der Landwirte Dormitz gegen Umfahrung

Esther Schuck
Tennenloher Str. 41
91080 Uttenreuth

1. Vorsitzende



Neunkirchen a. Br. und Umgebung



An den
bayerischen Staatsminister
Herrn Joachim Herrmann
CSU-Geschäftsstelle
Ludwig-Erhard-Str. 9A
91052 Erlangen

Dormitz, 13.12.2014

Offener Brief

**Sehr geehrter Herr Minister Herrmann,
sehr geehrter Herr Minister Söder,**

Das Planfeststellungsverfahren für die Umgehung Dormitz läuft. Rund 150 Bürger sind der Einladung des BUND Naturschutz, Ortsgruppe Neunkirchen am Brand und Umgebung und der BI Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal am 07.12.14 gefolgt und haben die geplante Trasse besichtigt. Eine Interessensgemeinschaft Dormitzer Landwirte gegen die Umfahrung hat sich gebildet. Zahlreiche Bürger melden sich zu Wort und entscheiden nach Kenntnis der Fakten, dass sie diese Umfahrung nicht wollen. Die Planung ist eine singuläre Maßnahme ohne Gesamtkonzept für den Verkehrsraum Schwabachtal.

Der Preis ist zu hoch!

- 21 Fußballfelder Landverbrauch (15,18 ha). Dieser „Flächenfraß“ entspricht der durchschnittlichen Größe eines landwirtschaftlichen Betriebes im Landkreis Forchheim. Außerdem wird eine Vielzahl von Grundstücken durch unnötige Trassenführung ab- und durchgeschnitten, so dass unwirtschaftliche Restflächen verbleiben.
- 3,3 m hoher Kreisel Süd, knapp 4 m hohe Einmündung am geplanten Gewerbegebiet Langenau im Norden, 4 m hoher Querungsdamm Rosenbacher Straße
- Im Verlauf Dämme mit bis zu 4 m Höhe und bis zu 5 m tiefe Einschnitte (Breite bis 38 m)

- Lärmschutz im Süden im Bereich Damm-Anstieg Weiherer Berg bis auf ein Minimum (Lärmschutzfenster in 4 Häusern) reduziert, im Norden bis zum Rosenbacher Berg komplett nicht vorhanden
- Der Bau der Umgehung von Dormitz befördert weitere Umgehungsstraßen-Projekte mit zusätzlicher Naturzerstörung und Flächenversiegelung
- Gefährdung unserer Trinkwasser Flachbrunnen durch Veränderung der Grundwasserströme und evtl. Öl-Unfälle
- Keine Trinkwasserentnahme aus den Flachbrunnen während der Bauzeit – Ersatzplan bisher unbekannt
- Vermehrte Hochwassergefahr entlang der Bäche
- Folgekosten: Straßenausbesserungsbeiträge für Hauptstraßenanwohner nach Abstufung der Staatsstraße zur Ortsstraße
- Fehlende Berücksichtigung der Verkehrsführung der Stadt-Umland-Bahn
- Verdrängung und Zerstörung vielfältiger Tierpopulationen, Fledermäuse, Zauneidechse, Vogelarten, Wild, Biber usw.
- Zerstörung intakter Streuobstwiesen und naturnaher Heckenbiotope und Auenlandschaft
- Hauptziel des Gemeinderates ist der Anschluss des Gewerbegebietes Langenau in Dormitz
- Konträre Planung zum Aufbau des Stadt-Umland-Bahn-Netzes mit Ziel Neunkirchen/Brand

Die Frage ist, sollen tatsächlich für 650 m eigentlichen Ortskern (Bushaltestelle zu Bushaltestelle) knapp 2 km Straßenbau in die freie Landschaft verlegt werden, um sich dann, zu den Stoßzeiten, am Süd-Kreisel vor Weiher wieder in den Stau einzufädeln? Nur damit das geplante Gewerbegebiet Langenau angeschlossen werden kann? Kann daraus nicht auch ein reines Wohngebiet werden? So könnte Dormitz aktiv mithelfen Fahrgastpotential für die Stadt-Umland-Bahn bis Neunkirchen zu schaffen. Auch mehr Steuereinnahmen für Dormitz wären dann sicher!

- Die **Belastung** durch den Verkehr ist für Anwohner an der Dormitzer Hauptstraße gegeben - Abhilfe ist notwendig.
Die mit Häusern bebaute eigentliche Ortsdurchfahrt ist ca. 650 m lang und hat zwei Engstellen mit eingeschränkten Gehwegen. Auf dieser Strecke befinden sich ca. 40 bewohnte Häuser, wovon ca.10 Anlieger die Umfahrung generell ablehnen.
- Das **Hauptproblem ist die Schallemission** der Kfz-Motoren und -Räder beim Abrollen. Besonders viel Lärm und Erschütterungen werden bei unebenen und maroden Fahrbahnen und klappernden Kanaldeckeln erzeugt. In Dormitz ist eine besonders unebene, im Bestand vom Staat ungepflegte Straße vorhanden, auf der überdies (fast regelmäßig) schneller als erlaubt gefahren wird - beides Faktoren für einen deutlich höheren Verkehrslärm. Dieser und die durch den maroden Zustand erzeugten Erschütterungen können zurecht als unerträglich bezeichnet werden.

Was ändert eine Umfahrung an dieser Situation?

Direkt eigentlich nichts, der Verkehr wird nicht verhindert, sondern nur verlagert.

- Natürlich entsteht dort, wo kein Verkehr fließt auch kein Lärm.
Es wird aber deutlich überschätzt, wie sich eine Lärmsituation durch eine Verkehrsminderung ändert. **Halbiert** sich die Verkehrsstärke, dann führt das lediglich zu einer Schalldruckpegelniedrigung um 3 dB(A)
(s. auch <http://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/laerm/>).

- Eine **Reduzierung um 3deziBel** entspricht nicht etwa einer wahrnehmbaren Halbierung des Lärms, sondern ist erst **eine gerade merkbare**, also leichte Reduzierung. Um den Lärm um die Hälfte zu reduzieren, dürften anstatt **10 PKW** nur noch **1 PKW** vorbeifahren. Eine derartige Reduzierung ist aber weder bei den PKW, geschweige denn bei den LKW zu erwarten, denn das entspräche einer Reduzierung um 90 % auf der Ortsdurchfahrt.

Lösungsansätze, Vor- und Nachteile

- "Verkehr stört mich und muss weg" ist keine Basis für einen konstruktiven Dialog. Ehrlich bleiben, auch offen für neue Ideen, um gemeinsam eine Lösung zu suchen und zu finden, das muss unser Ziel sein, gerade wenn vielleicht der Ärger groß ist über Jahrzehnte langes Nichtsbewegen in dieser Angelegenheit.

Bekannte Lösungsansätze, die bereits jetzt auf Kosten des Straßenbauamtes umgesetzt werden könnten sind **Flüster-Asphalt** und das **Absenken der Geschwindigkeit** (was auch die Sicherheit erhöht). Eine Lenkung des Verkehrs aus dem Oberland auf die **Mühlenstraße und Änderung der Vorfahrt** an der Einmündung (zukünftiger Süd-Kreisel) kann kurzfristig erfolgen. Mittelfristig ist die **Stadt-Umland-Bahn** eine nachhaltige Perspektive für die Pendler. Mit dieser fahren sie gebündelt durch den Ort und nicht einzeln in ununterbrochener PKW-Schlange. Wichtig ist es, diese Perspektive jetzt nicht zu verbauen. Die beiden Kreisel könnten zur Minimierung der Verkehrsunfälle in ebener Lage sofort gebaut werden.

Der Vorteil für alle – auch für Hauptstraßenanwohner – ist das Bewahren der Heimat, des Naherholungsgebietes, der Naturschätze Wasser und Boden. Zudem steigt der Wert einer Immobilie, wenn es ein modernes Verkehrsmittel wie die StUB im Ort gibt, während die Nähe zu stark befahrenen, lauten Straßen sich wertmindernd auf Häuser auswirkt.

- Nach Bau einer Umgehungsstraße wird die Hauptstraße in Gemeindebesitz übergeben. In welchen Zustand die Straße vor der Übergabe gebracht wird, ist unklar. Es ist zu befürchten, dass eine echte Sanierung mit einer Umgestaltung, die auch die Sicherheit innerorts steigert, von der Gemeinde Dormitz mit den Anwohnern finanziert werden muss.

Umgehungen umgehen die Problematik – eine gesamtheitliche Planung mit Vorteilen für uns alle muss das Ziel sein!

Sehr geehrter Herr Minister Söder, sehr geehrter Herr Minister Herrmann, wir bitten Sie, die Bedenken der Bürger zur Umgehung Dormitz ernst zu nehmen. Landwirtschaftliche Fläche, wertvoller Boden darf nicht unwiederbringlich zerstört und Trinkwasser nicht gefährdet werden. Bitte setzen Sie sich für ein nachhaltiges Verkehrskonzept für den Verkehrsraum Schwabachtal von Neunkirchen am Brand bis Erlangen ein. Die Stadt-Umland-Bahn wird als nachhaltiges, klimafreundliches Verkehrsmittel den Individualverkehr reduzieren. Mit ihr haben wir die Möglichkeit, Heimat zu bewahren und die Orte entlang der Verkehrsachse aufzuwerten. Bitte unterstützen Sie, Herr Herrmann, als Staatsminister für Verkehr und Sie, Herr Söder, als Heimatminister, diese innovative Lösung des Verkehrsproblems!

Wir wünschen Ihnen frohe Weihnachten und ein gutes, gesundes neues Jahr!

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bernhard Birnfeld, BUND Naturschutz

Esther Schuck, Bürgerinitiative „Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal“

Bernhard Kreissl, Sprecher der IG Landwirte Dormitz

Brief geht auch Hr. Minister Söder und die Presse