



# AHNU

**Arbeitskreis Heimat, Natur und Umwelt  
Bad Schönborn e. V.**

„Obst-Gen-Garten“ Bad Schönborn  
Kreisumwelt-Preisträger 1992, 1994, 2003  
Bahnhofstr. 38, 76669 Bad Schönborn,

Oberdieck-Preisträger 2002  
www.ahnu-bad-schoenborn.de  
erwinholzer@web.de

## Wege in eine nachhaltige Zukunft

Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderats von Bad Schönborn!

### **Vorwort:**

Im Vorfeld der Entscheidung zu einer Stellungnahme des Gemeinderats zu den Planungen der K 3575neu möchten wir Ihnen folgende Zeilen zukommen lassen:

Gerade hat es auch der CDU-Parteitag in Karlsruhe bestätigt: Es tut sich etwas in Deutschland und nicht nur bei Stuttgart 21. Es formt sich eine selbstbewusste, demokratische Bewegung aus der Mitte der Gesellschaft, die folgenreiche politische Beschlüsse nicht mehr ohne weiteres passieren lässt, wenn diese sich offenkundig gegen eine nachhaltige Zukunft richten. Sie als Mitglied im Gemeinderat kommen aus dem Volk. Sie erhalten von der Wählerschaft ihr Mandat. Damit haben sie das Recht zu „regieren“ und Entscheidungen zu fällen. Es genügt allerdings nicht, die Entscheidungen nur mit den Mitteln der Machtausübung durchzusetzen, denn damit fühlt sich die Bürgerschaft von den Gemeinderäten zu Recht nicht mehr vertreten.

### **1. Thema: Offenheit**

Kanzlerin Merkel hat es aktuell gefordert: Mehr Offenheit bei Planungen mit Information und Mitwirkung der Bevölkerung. Sind Sie und/oder Ihre Partei diesem Anspruch in den letzten Wochen gerecht geworden?

Kurzer Rückblick zum Jahre 2005. Ein Tag vor dem Erörterungsverfahren wurde der zuständige Bearbeiter im Regierungspräsidium für dieses Planfeststellungsverfahren abberufen. Er selbst spricht in einer Aktennotiz (die uns vorliegt) von einem „politischen Kesseltreiben“ gegen seine Person. Wer hat dieses Kesseltreiben betrieben? Und Warum? Es wurde uns damals zugesagt, dass es eine wörtliche Abschrift des Tonbandprotokolls vom Ablauf des Erörterungsverfahrens gibt. Stattdessen wurden entscheidende Passagen gestrichen oder sogar im Wortlaut geändert! Wir liegen wegen dieses Eklats bis heute mit dem Regierungspräsidium im Streit.

Zum Thema „Offenheit“ gehört auch, dass man „Häuslebauer“ schwerwiegende Betroffenheiten nicht verschweigt. Die Bürgerschaft im „Blumenviertel“ und auch „Mühlenviertel“ lockte man mit dem Spruch „ruhige Ortsrandlage“. Dass dort eine Straße geplant ist, bzw. in Zukunft 24.000 Kfz vorbei rollen sollen, wurde unterschlagen. Ähnliche Verärgerung besteht in der Bahnhofstraße Mingolsheim und dem „Viertel unter der Bahnbrücke“. Die Betroffenen müssen sich zusätzlich dem Vorwurf stellen, „sie hätten sich vorher besser informieren sollen“.

Haben Sie sich als Mitglied im Gemeinderat über die anstehende Entscheidung umfassend informiert? Insbesondere zu den Themen: Fernlärm, Problematik der Anschlüsse, Kislau, Verkehrsprognose, Divergenz der Ortsteile und Bevölkerungsteile, Transparenz des Verfahrens?

## 2. Thema: Fernlärm

Warum haben Sie Ihre Bürgerschaft nicht über „Fernlärmwirkung“ informiert? Unwissenheit schützt Sie nicht! Werden Sie sich bei den verantwortlichen Behörden über diese Unterlassung wichtiger Informationen beschweren?

### a) Individuelle Betroffenheit

Nach höchstrichterlichen Beschluss (Urteil des BVerwG vom 17. März 2005 – Az. 4A 18.04) steht den Betroffenen ein Gutachten ggf. kostenloser Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) zu. Zur aktuellen Rechtslage:

Für alle Planungen, deren Umsetzung zu erheblichen Lärmzunahmen auch außerhalb des eigentlichen Planungsraumes führen, müssen Fernlärmgutachten (Schallimmissionsprognosen) erstellt werden. Die Verfahrensunterlagen müssen in allen vom Fernlärm betroffenen Kommunen öffentlich ausgelegt werden, damit Fernlärm Betroffene die Möglichkeit haben, ihre Betroffenheit zu erkennen und Einspruch gegen die Planung einzulegen. Ist der Lärmzuwachs erheblich, muss der Vorhabensträger Lärmschutzmaßnahmen ergreifen. Solche Fernlärmgutachten sind immer anzufertigen, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Der Verkehr nimmt infolge einer geplanten Straße auf einer bereits bestehenden Straße so sehr zu, dass

- der Lärm um 3 dB zunimmt

oder

- Grenzwerte nach 16. BImSchV überschritten werden

oder

- gesundheitsgefährdende Grenzwerte (60 nachts, 70 tags) überschritten werden.

In allen drei Fällen ist die Fernlärm Betroffenheit erheblich, und das ist juristisch entscheidend.

Nach der Verkehrsprognose sind betroffen: Bahnhofstraße Mingolsheim und Kronau, W. Busch-Str., H. Hesse-Platz, H. Heine-Ring, Kirchbrändel (B292).

An der B292/Kirchbrändel ist ebenfalls eine Erhöhung des Fahrzeugaufkommens prognostiziert. Relevante Einflüsse von weiteren Lärmquellen neben dem Straßenverkehrslärm insbesondere dem Schienenverkehr sind zu untersuchen.

Da der Anschluss Langenbrücken West an die K 3575 weit im Norden an der L555 liegt, wird er von den Bewohnern, die von Langenbrücken in Richtung Süden wollen, nicht angenommen werden. Somit werden Verkehrsströme wieder über die Huttenstraße und Pflaumstraße zur B3 geleitet. Diese Option fehlt im Verkehrsgutachten. Das Verkehrsaufkommen in der Huttenstraße ist damit nicht realistisch prognostiziert und fernlärmgefährdet. Als Orientierungshilfe für die Einschätzung der sich aus den o. g. Verkehrsverlagerungen ergebenden vorhabenskausalen Beeinträchtigungen können laut Bundesverwaltungsgericht die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete in von 64dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht herangezogen werden. Wir weisen allerdings darauf hin, dass sich an der Huttenstraße eine Schule und ein Kindergarten befinden mit den gesetzlichen Vorgaben von 57 dB am Tag und 47 dB in der Nacht!

Im Regierungspräsidium Stuttgart wird unter Auswertung aller Anhaltspunkte davon ausgegangen, dass ab einem Schwellenwert für den Gesamtdauerschallpegel aller maßgeblichen Lärmquellen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht eine Gesundheitsgefährdung und damit ein rechtswidriger Grundrechtseingriff anzunehmen ist..

b) Die Planungshoheit einer Kommune ist nach gültiger Rechtsprechung regelmäßig dann von Fernlärm tangiert, wenn sich die Lärmzunahme nicht nur auf einzelne Grundstücke beschränkt, sondern sich auf wesentliche Teile von in Bebauungsplänen ausgewiesenen Baugebieten auswirkt.

Dabei ist schon das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung vor nachteiligen Störungen ein schutzwürdiger kommunaler Belang. Entsprechend sind für unbebaute (oder teilbebaute) Gebiete, für die ein rechtskräftiger Bebauungsplan existiert, Untersuchungen durchzuführen.

### **3. Thema: Begründung des Straßenbaus**

- a) Mit der Streichung des Rückbaus fällt der Zweck der Straße: die Bündelung des Nord-Süd-Verkehrs. Die Planung gerät damit in eine planerische Sackgasse.
- b) Eine Kreisstraße hat den Verkehr ortsnah anzubinden. Dies ist in Langenbrücken nicht der Fall. Die Einwohnerschaft westlich der Bahn wird den Anschluss in Richtung Süden „verweigern“ und die Route über die Huttenstraße und B3 wählen. Wenn Sie der Bürgerschaft von Langenbrücken diese „Bürgerschaft“ zumuten wollen, dann geben Sie als Gemeinderat diesem Straßenbau ohne wenn und aber Ihre Stimme!

### **4. Thema: Schlossanlage Kislau**

Sie sind Gemeinderat von Bad Schönborn. Die Gemeinde hat ihren Namen nach Kardinal Schönborn. Kislau ist das einzige Bauwerk aus Kardinal Schönborns Zeit am Ort. Wenn es einmal spätere Generationen nicht verdienen, Kislau als Kultur-, Begegnungs- und Erholungszentrum zu erleben, dann geben Sie als Gemeinderat in nicht umkehrbarer Entscheidung diesem Straßenbau Ihre Stimme!

Alternativ können Sie für Ihr Schloss aber auch weitere Untersuchungen nach dem Raumordnungsgesetz, Regionalplanänderung/Zielabweichungsprüfung etc. verlangen! Ansonsten erklären wir uns als heimat- und geschichtsbewusster Verein bei diesem Thema für befangen und legen Ihnen an Stelle vieler Argumente aus dem Heimatbuch Bad Schönborn die Stellungnahme des Landesdenkmalamtes und ein Bericht aus der BNN zu Herzen.

### **5. Thema: Beziehung Bad Schönborn/Kronau**

- a) Wenn es auch heute nicht absehbar ist – in zwanzig oder dreißig Jahren kann eine weitere kommunale Reform die Gemeinden Bad Schönborn und Kronau zusammen führen. Dieser Straßenbau wird alle drei Teile wie ein Keil zerschneiden. Die Westgrenze von Mingolsheim endet heute kurz vor der letzten Häuserzeile von Kronau. Nach dem Baugebiet „West Kronau“ ist eine weitere Entwicklung von Kronau Richtung Westen (Lärm von BAB & K555) oder Norden (Wasserschutzgebiet) sehr eingeschränkt. Mit dem neuen Straßenbau K3575neu (auf 2-4m hohen Dämmen) geht nicht nur die ruhige östliche „Ortsrandlage“ verloren. Eine zukünftige Weiterentwicklung nach Osten wird durch den Straßenbau in erheblichem Maße beeinträchtigt.

### **6. Thema: Landwirtschaft**

Für Ausgleichsmaßnahmen werden die besten Ackerböden von Bad Schönborn unter der irreführenden Bezeichnung „Kraichbachrenaturierung“ verschwendet. Diese eigenartige Flächenverplanung liegt genau in einem Bereich, der sich Kronau optional bei einer Fusion zu einer Großgemeinde als Entwicklungsfläche nach Osten anbieten würde. Ein Zufall? Mit dem Straßenbau und dem einhergehenden Flächenverbrauch wird der einzige Hofladen in Langenbrücken mit Regionalvermarktung vernichtet. Mit den 80 ha zusätzlicher Gewerbeflächen, die der Rahmenplan für Langenbrücken West (in Dankbarkeit für die Zustimmung zur K 3575neu) vorsieht, wird auch der letzte Landwirt aus Flächenmangel aus dem Ort vertrieben.

### **7. Thema: Der Verkehr**

Die Straßenplanung beruft sich in ihrer Notwendigkeit auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und der Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Diese Daten gehen auch

in die Lärmmessungen ein. Die Messmethoden der Lärmmessung genügen einem wissenschaftlichen Anspruch und sind nicht anzuzweifeln. Die physikalische Lärmmessung beruht allerdings auf den unwissenschaftlichen Daten der Verkehrsuntersuchung. Es ist schon sehr verdächtig, dass viele gemessene Lärmpegel ganz knapp unterhalb von Grenzwerten liegen. Sie können sich selber den Spaß erlauben und auf [www.laermkontor.de](http://www.laermkontor.de) mit den Parametern der Eingabemaske spielen bis Sie einen gewünschten Lärmpegel (unterhalb eines Grenzwerts) erreichen: Anzahl der PKW, LKW, Geschwindigkeit, Abstand Haus zur Fahrbahnmitte. Handelt es sich bei der Verkehrsuntersuchung um ein auftraggeberfreundliches Gutachten? Jedenfalls lässt es einen wissenschaftlichen Anspruch vermessen. Wissenschaftlichkeit verlangt nach den Kriterien: Überprüfbarkeit, wissenschaftliche Methodenwahl, mathematisch-statistische Auswertung. Das Verkehrsgutachten will eine Vorhersage bis 2025 stellen. Die Vorhersagekraft einer wissenschaftlichen Prognose wird als Validität bezeichnet. Bei der vorliegenden Studie gehe ich (mit sehr großer Nachsicht) von einer Ereignis-Wahrscheinlichkeit von 20-25 % aus (Die Wahrscheinlichkeit des Eintreffens einer Vorhersage entspricht dem quadrierten Maß der Validität). Alle Internationale Analysen in den Industrienationen zu Umgehungsstraßen führen interessanterweise genau zu diesem Ergebnisse, dass nur 1/5 aller gebauten Umgehungen den von ihren Planern vorhergesagten Zweck erfüllen und der Verkehr innerorts spürbar verringert wird. Man kann Daten und Menschen manipulieren, aber Gott sei Dank noch nicht die Gesetze der Mathematik! Wollen Sie tatsächlich einer Planung dieser Tagweite zustimmen, die eine maximale Erfolgswahrscheinlichkeit von 25 % aufweist? Meine persönliche Anmerkung und Referenz: Ich frage Sie nicht als Laie sondern als in Forschungsmethodologie ausgebildeter Wissenschaftler und Forschungspreisträger der Universität Heidelberg.

### **8. Thema: Alternativen**

Ihre Verwaltung wird darauf drängen, die Formulierung der Stellungnahme auf die vorliegenden Planänderungen zu beschränken. Darauf brauchen Sie sich aber nicht einzulassen. Sie sollten einen eigenen Antrag einbringen, mit der Forderung der Ablehnung der Gesamtplanung. Die Planung ist (vorläufig) einzustellen. Dies gibt Ihnen Zeit, um über die vielen ungeklärten Details der Planung und deren Auswirkungen ein wirklich umfassendes Bild zu gewinnen. Wollen Sie als Gemeinderat zunehmend Entscheidungen losgelöst von der Bürgermeinung treffen? Was Bad Schönborn in dieser Situation benötigt, ist ein Verkehrsforum, bei dem alle Fakten endlich auf den Tisch kommen. Die Menschen wollen ihr bürgerschaftliches Engagement konstruktiv bei der Gestaltung von Projekten einbringen. Wir müssen reden über: Integrierte Verkehrs- und Mobilitätskonzepte statt noch mehr Straßen, Lärm und Feinstaub. Wir gehen davon aus, dass niemand an einem Aufkeimen neuen Ortsteildenkens, Rivalitäten zwischen Bevölkerungsteilen, bürgerfernen Entscheidungen Interesse hat, denn diese können Sie in den nächsten zig Jahren nicht bewältigen.

Wenn Sie die dargelegten Argumente verwerfen wollen, dann geben Sie dieser Planung ohne wenn und aber Ihre Stimme!

Mit freundlichen Grüßen

Erwin Holzer  
Vereinsvorsitzender