

An den
Deutschen Bundestag
Petitionsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

13.03.2015

Petition

der

1. Frau Christel Balsler, Prader Straße 8a, 89233 Neu-Ulm
2. Frau Eva Mettke, Hindenburgstraße 19, 89233 Neu-Ulm
3. Herrn Wolf-Dieter Franz, Rapsweg 20, 89233 Neu-Ulm
4. Herrn Walter Zerb, Breitäckerweg 41, 89233 Neu-Ulm

und von sämtlichen weiteren Unterzeichnern dieser Petition entsprechend der im Anhang beigefügten Unterschriftenliste.

Beschwerde über:

Den geplanten vierspurigen, 31m breiten autobahnähnlichen Ausbau der B10 von Neu-Ulm (St 2021) bis Autobahnanschlussstelle Nersingen (A7)

Ziel unserer Beschwerde:

--Die Beibehaltung des jetzigen Ausbauszustandes der B10 zwischen der Staatsstraße 2021 und der Abfahrt Burlafingen/Steinheim, einem Abschnitt von ca. 3,9 km Länge.

--Für den genannten Straßenabschnitt wird die Herausnahme des geplanten Ausbaus aus dem Bundesverkehrswegeplan, aus der laufenden Planung einschließlich dem Planfeststellungsverfahren, und die Beschränkung des Ausbaus auf den Abschnitt der B10 zwischen der Abfahrt Burlafingen/Steinheim bis zur A7 verfolgt. Ferner der Stopp eventuell

begonnener Maßnahmen zur Vorbereitung des Ausbaus und eines begonnenen Ausbaus.

Beschwerde gegen

Die Bundesrepublik Deutschland, die Regierung von Schwaben als Genehmigungsbehörde und das staatliche Straßenbauamt als ausführende Behörde.

Begründung:

--Das angegriffene Vorhaben befindet sich in der Genehmigungsphase. Ein Planfeststellungsbeschluss ist noch nicht ergangen.

--Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt 2x 4m. Straßen dieser Größe haben nach den RAS eine Kapazität von 20.000 Kfz/Tag. Im Jahr 2010 wurden für den relevanten Streckenabschnitt 17.264 Fahrzeuge gezählt.

Die Planungen sehen nun vor, dass die vorhandene Straße von 8 m auf 31 m verbreitert wird, Standard-RQ 31. Straßen dieser Größe haben eine Kapazität von bis zu 60.000 Fahrzeugen. Mit dieser Planung sollen nun Kapazitäten in Höhe des 3,5-fachen der im Jahr 2010 gezählten Belastung geschaffen werden.

-- Der geplante Ausbau führt zu einem enormen Flächenverbrauch mit entsprechender Versiegelung des Bodens, beides in einem wertvollen Landschaftsschutzgebiet. Es handelt sich hierbei um das Donaured mit wichtigen Feuchtwiesen, auf denen u.a. die Feldlerche, welche auf der roten Liste steht, ebenso wie unzählige andere seltene Vogelarten brüten und die auch für durchziehende Vogelarten als Rastplatz genutzt werden. Im letzten Jahr konnten beispielsweise 70 Störche gezählt werden.

Aufgrund der deutlich höheren Geschwindigkeiten, die dann gefahren werden, werden sich Lärm, Abgase und Feinstaub massiv erhöhen. Ein wichtiges, stadtnahes Erholungsgebiet wird komplett entwertet. Die Anwohner des Stadtteils Burlafingen Süd werden hohen Lärmbelastungen ausgesetzt und den Bauern der Gegend gehen Flächen in der Größenordnung eines durchschnittlichen Hofes verloren. Zudem werden Ihnen große Umwege zugemutet.

-- Alltäglich während des Berufsverkehrs auftretende Staus gehen auf zwei Ampelanlagen vor und hinter der A7 zurück. Hier sind Abhilfemaßnahmen dringend notwendig, sei dies nun der Ausbau des A7-Anschlusses zum vollen Kleeblatt oder lediglich zwei Kreisverkehre oder die Kombination von Kreisverkehr mit Tunnel oder Bypass-Lösung. Außerhalb der Zeiten des Berufsverkehrs ist ohnehin ein guter Verkehrsfluss zu verzeichnen. Zur Lösung der Probleme während des Berufsverkehrs sind Maßnahmen im Bereich der A7 erforderlich aber auch ausreichend. Des 4-spurigen Ausbaus des geschilderten Streckenabschnitts bedarf es jedoch nicht.

--Gegebenenfalls ließe sich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h, eventuell in Kombination mit einem Überholverbot, die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöhen. Mit einer derartigen Geschwindigkeitsbegrenzung würden gleichzeitig auch die Kapazitäten der Straße erhöht werden.

Die gefahrene Höchstgeschwindigkeit ist für ein zügiges Vorwärtskommen generell nicht von Bedeutung. Viel wichtiger ist in diesem Zusammenhang, dass Stehzeiten vermieden werden. Die Herstellung weiterer kreuzungs- und ampelfreier Einmündungen ist daher wesentlich wichtiger. Durch die Schaffung solcher kreuzungs- und ampelfreier Einmündungen im Bereich der Einmündung der Staatsstraße 2021 und innerorts von Neu-Ulm, an der Otto-Hahn-Straße/Otto Renner Straße ließe sich damit mit weit geringeren Kosten und ganz ohne Eingriffe in die Natur, ein wesentlich besseres Ergebnis für den Verkehrsfluss erzielen.

- der vierspurige autobahnähnliche Ausbau auf ca. 3,9 Kilometer ist vollkommen unwirtschaftlich und unverhältnismäßig im Blick auf das, was dadurch tatsächlich erreicht werden kann. In Zeiten knapper Haushaltsmittel sollen nicht nur unsere Ressourcen an Natur und Landschaft geschont werden, sondern es sollen auch unnötige und unnütze Ausgaben im Straßenbau vermieden werden. Dies auch deshalb weil damit eher finanzielle Mittel für tatsächlich wichtige Vorhaben zur Verfügung stehen.

--Ausweislich des vom Straßenbauamt zur Begründung vorgelegten Verkehrsgutachtens führt die geplante Ausbaumaßnahme zu einer Entlastung der A7 und der A8. Dies verkehrt die sich aus dem Rang der einzelnen Straßen ergebenden Prioritäten. Es ist nicht akzeptabel, dass mit dem Ausbau einer Bundesstraße in sehr empfindlichen Naturlandschaften eingegriffen wird, um dann gut ausgebaute Fernstraßen wie die A7 und die A8 zu entlasten.

--Klimaschutz, der Schutz des Bodens und die Erhaltung unserer Lebensgrundlagen müssen auch hier konkret vor Ort stattfinden. Wenn wir von anderen Ländern fordern, ihre Natur zu erhalten und Wälder nicht abzuholzen, dann müssen auch wir auf überflüssige und umweltschädliche Straßenbauprojekte verzichten.

Balser

Mettke

Franz

Zerb