

Liebe Mitbürger,

ich möchte Sie darauf hinweisen, dass nur noch wenige Tage die Möglichkeit besteht,

Einwendungen gegen die geplante Westumfahrung Starnberg

vorzubringen. Ich bin mit vielen anderen der Meinung, dass diese Baumaßnahme einen zweifelhaften Nutzen hätte, der in keinem Verhältnis zum Preis steht: vor allem viel zerstörter Natur.

Wenn Sie auch dieser Meinung sind, teilen Sie es den Planungsbehörden mit. Jetzt ist die Gelegenheit!
Die fristgerecht eingereichten Einwendungen werden berücksichtigt. Der letzte Termin ist

Dienstag, der 23. Januar 2007.

Zu diesem Termin müssen die Einwendungen aber bei einem der beiden Adressaten sein (gleiche Frist):

Stadtverwaltung Starnberg
Vogelanger 2
82319 Starnberg
Dienststunden
Mo-Mi 8.00-12.00 und 14.00-16.00 Uhr
Do 8.00-12.00 und 15.00-18.00 Uhr
Fr 8.00-12.00 Uhr

oder

Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39
80538 München
Zi. Nr. 4119
Besuchszeiten für Mo. 22. und Di 23. Jan.:
ca. 8.30-12.00 und 14.00-17.30 Uhr

Hat es überhaupt einen Sinn?

Viele sagen, es sei doch längst alles beschlossene Sache und sie tendieren dazu, zu resignieren.

Klar, wenn es nicht beschlossen wäre, wären wir nicht so weit, dass es Grund zu Einwendungen gibt. Die Genehmigungsbehörde ist zunächst wohlwollend gegenüber dem Bauherren (hier dem Landkreis Starnberg), aber wenn sie merkt, dass etwas nicht stimmt oder dass es nicht im Sinne der Bürger ist, kann sie durchaus auch wider Erwarten die Baumaßnahme ablehnen. Man muss es ihr zumindest mitteilen.

Persönlich formulierte Einwendungen

Es ist sicher am glaubwürdigsten, wenn Sie die Einwendungen aus Ihrer persönlichen Sicht und mit Ihren eigenen Worten verfassen. Allein, dass Sie sich die Mühe machen, zeigt schon, dass Ihnen das Thema wichtig ist. Zwar gilt als Voraussetzung, dass die eigenen Belange durch die Baumaßnahme berührt werden, aber das können sie auch, wenn man nicht direkt neben der Trasse wohnt - und gerade damit ist glaubwürdig, dass es einem nicht nur um das „Floriansprinzip“, sondern um die Sache geht.

Informieren können Sie sich z.B. auf unserer Internetseite: www.starnberger-natur-und-verkehr.de

Anregungen für Argumente können Sie ebenfalls dort sammeln oder auf dem Vordruck:

Vordruck für Einwendungen

Für jene, die nicht die Zeit haben, eigene Einwendungen zu schreiben, habe ich auf dem beigefügten Vordruck 18 Argumente zusammengestellt. Sie können daraus auswählen und jedes Argument gewichten. Schreiben Sie dazu eine Zahl von 1 bis 10 in die Kästchen. Bei Argumenten, die Sie nicht unterstützen wollen, lassen Sie das Kästchen einfach leer oder schreiben eine 0 hinein.

Sie können auch Textpassagen streichen oder handschriftlich etwas dazu schreiben. Am Ende sind einige leere Zeilen für weitere Argumente. Sicher gibt es Aspekte, die noch fehlen, aber wertvoll sein können. Wenn der Platz nicht reicht, können Sie natürlich ein weiteres Blatt beifügen (oder mehrere).

Nachdem Sie den Vordruck unterschrieben haben (nicht vergessen), können Sie ihn direkt zu einem der beiden Adressaten schicken (oder dort abgeben). Sie können ihn auch bei mir abgeben (**bis spätestens 23.1. um 15.00 Uhr, siehe unten**) und ich leite ihn weiter. Dann kann ich noch anonym die Gewichtungen auswerten.

Weitersagen!

Wenn Sie weitere Vordrucke benötigen, für Familienmitglieder, Bekannte usw. können Sie diese

- als Datei von unserer Internetseite (siehe oben) herunterladen und ausdrucken. Dieses Anschreiben dient nur zur Information und gehört nicht zum Einwendungsvordruck. Die folgenden Seiten sind dazu gedacht, beidseitig gedruckt (weniger Papier) und zusammen geheftet zu werden.
- bei mir bekommen. Wir sind im Kühtal das letzte Haus, dort wo es nach Maising geht (ggf. kräftig an der Haustür klopfen, es gibt keine Klingel), Telefon 6309, auch für Rückfragen und so weiter ...

Mit freundlichen Grüßen, Wolfram Zucker

Vordruck für Einwendungen gegen die Westumfahrung Starnberg

Der Vordruck dient dazu, auch Bürgern die Möglichkeit zu Einwendungen zu geben, die nicht die Zeit haben, diese selbst zu verfassen.

Er kann aus dem Internet heruntergeladen werden: www.starnberger-natur-und-verkehr.de

Version: 06 Datum: 19.01.2007 Seite 1 von 6

Verantwortlich für den gedruckten Text:

Wolfram Zucker, Kühtal 48

82319 Starnberg-Söcking

Beruf: Dipl.-Ing. Elektrotechnik

Telefon: (08151) 6309 E-Mail: w.zucker@arcor.de
Initiative Starnberger Natur und Verkehr

An die

Regierung von Oberbayern
Zi. Nr. 4119
Maximilianstraße 39
80538 München

Betreff: **Einwendungen gegen die Westumfahrung Starnberg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich nachfolgende Einwendungen gegen die Westumfahrung Starnberg und beantrage, dass die Planfeststellung abgelehnt wird. Meine Belange werden durch alle Punkte berührt, insofern als es mir nicht gleichgültig ist, wie sich meine Heimat (bei Zugezogenen: mein Wohnort und seine Umgebung) entwickelt.

Wie wichtig mir die einzelnen Argumente sind, steht als Zahl darunter.

(10 Punkte = sehr wichtig; 1 Punkt = wenig wichtig; 0 Punkte oder leer = Dieses Argument will ich nicht unterstützen.)

Zusätzlich unmittelbar betroffen bin ich von den folgenden Punkten (bitte Nummern eintragen): _____

1. Keine merkliche Entlastung für Starnberg

In dem Gutachten vom 19.10.2001 von Prof. Kurzak heißt es:
„Fazit: Die Westumfahrung Starnberg wird im werktäglichen Verkehr zwar eine Belastung von bis zu 5.500 Kfz/Tag aufweisen, die Entlastung der Ortsdurchfahrt Starnberg wird jedoch kaum spürbar sein, da ausreichend Verkehr aus den Gebieten südwestlich Starnberg im Einzugsbereich der B 2 nachdrängen wird ...“. Das Gutachten basiert u.a. auf ausführlichen Verkehrsbefragungen nach Herkunft und Ziel und wirkt daher überzeugender, als etwaige anderslautende Aussagen.

Selbst ohne Gutachten wäre die Aussage plausibel: Würde man Autofahrer in Starnberg befragen, ob sie nicht stattdessen auf der Westumfahrung fahren könnten, wäre es für kaum einen eine Alternative. Mehr als die Hälfte hat ein Ziel in Starnberg oder kommt von dort (oder beides). Der übrige Teil ist

Durchgangsverkehr und davon wollen fast alle zur Starnberger Autobahn A952 (oder kommen von dort), siehe Grafik -

das Problem: Starnberg liegt an der „Mündung“ einer Autobahn. Die Westumfahrung liegt hierfür nicht auf dem Weg, sondern völlig abseits (rote Schlangenlinie in der Karte oben).

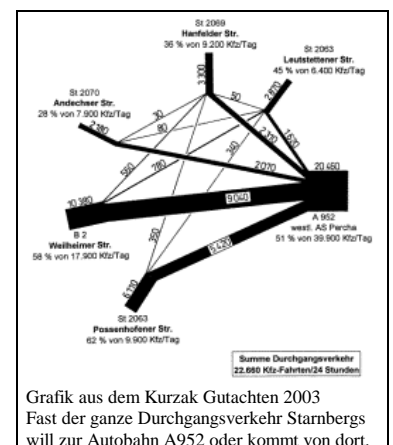
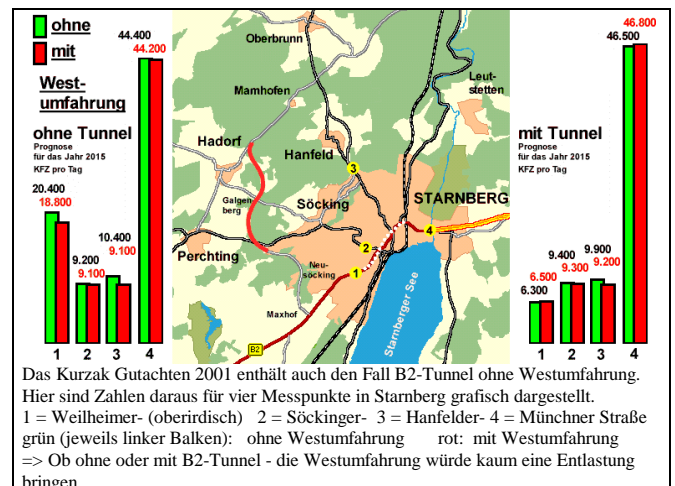
Nur wenige Fahrten wären aus Starnberg auf die Westumfahrung verlagerbar (Richtung Hanfeld, Gilching, Fürstenfeldbruck, A99, Münchner Norden u.ä.), weil der Anteil des Durchgangsverkehrs durch Starnberg in dieser Richtung gering ist. So steht im Kurzak Gutachten 2003 (S.3) als Ergebnis der Verkehrsbefragung südlich von Starnberg: „Die meisten fahren in die Innenstadt (= innerhalb des Mittleren Ringes), ebenfalls haben viele ihr Ziel im Münchner Süden. Ziele im Landkreis Fürstenfeldbruck und in Gemeinden westlich von München sind nur in geringem Umfang angegeben worden (460 Fahrten/Tag und Richtung).“

Die Route über die A96 nach München ist kaum eine Alternative, da sie stauträchtig und 8 km länger ist, als jene über die A95. Der „Über-Eck-Verkehr“, wie er im Erläuterungsbericht genannt wird, würde in der Grafik rechts den dünnen Linien von links nach oben entsprechen.

Eine Lösung für Starnbergs spezielle Lage ist nicht einfach ... und umso mehr scheinen sich die Hoffnungen auf die Westumfahrung zu richten (die sie aber nicht erfüllen kann). Sie ist "da draußen" und scheint leicht zu verwirklichen. Diese Alibi-Funktion darf der Natur dort nicht zum Verhängnis werden. Nach dem Bau käme die Ernüchterung, dass sich in Starnberg kaum etwas geändert hat. So groß der Wunsch nach Entlastung auch sein möge, die Maßnahme ist hierfür **nicht geeignet** und daher sind auch die gravierenden Nachteile, vor allem die Naturzerstörung (und weitere folgende Punkte) nicht akzeptabel.

Hinweise:

- Wählen Sie unter den Argumenten aus und geben Sie im Kästchen unter jedem Argument an, wie wichtig es Ihnen ist (siehe unterhalb).
- Sie können Textpassagen, die nicht zutreffen oder nicht Ihrer Meinung entsprechen, streichen oder handschriftliche Ergänzungen dazu schreiben.
- Am Ende sind einige leere Zeilen für weitere Argumente. Wenn der Platz nicht reicht, können Sie natürlich ein weiteres Blatt beifügen (oder mehrere).
- Vergessen Sie nicht die Unterschrift und hier unterhalb die Angabe, welche Punkte Sie unmittelbar betreffen.
- Geben Sie die Einwendungen bei der Stadt Starnberg oder der Regierung von Oberbayern ab, bis spätestens Dienstag der 23.01.2007. Für Postversand ist Montag die letzte Möglichkeit.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

Vordruck für Einwendungen gegen die Westumfahrung Starnberg

Der Vordruck dient dazu, auch Bürgern die Möglichkeit zu Einwendungen zu geben, die nicht die Zeit haben, diese selbst zu verfassen.

Er kann aus dem Internet heruntergeladen werden: www.starnberger-natur-und-verkehr.de

Version: 06 Datum: 19.01.2007 Seite 2 von 6

Verantwortlich für den gedruckten Text:

Wolfram Zucker, Kühtal 48

82319 Starnberg-Söcking

Beruf: Dipl.-Ing. Elektrotechnik

Telefon: (08151) 6309 E-Mail: w.zucker@arcor.de
Initiative Starnberger Natur und Verkehr

2. Die Westumfahrung würde zusätzlichen Verkehr anlocken

Obwohl aus Starnberg nicht viel Verkehr auf die Westumfahrung verlagert würde (s. Punkt 1), wird nicht bezweifelt, dass die Straße täglich von ca. 5500 bis 8000 KFZ (südlicher Teil, St 2563) benutzt würde. Es ist eine Binsenweisheit, dass Straßen Verkehr anziehen. Das kann sowohl Verkehr sein, der zuvor andere Wege genommen hat, als auch zusätzlich entstehender Verkehr. Eine „gut ausgebaute“ Strecke würde zu zusätzlichen Fahrten ermuntern, z.B. mit dem Auto zum Flughafen zu fahren, obwohl es eine gute S-Bahn-Verbindung gibt - oder eine weit entfernte Arbeitsstelle anzunehmen, während man sonst eher in der Nähe Arbeit gesucht hätte. Es ist erfreulich, wenn z.B. die Region Weilheim eine positive Entwicklung nimmt. Aufgabe der Politik muss es aber sein, dass die Region selbstständig lebensfähig ist und die Zahl der Pendler nach München eher abnimmt, anstatt die „Nabelschnur“ nach München auszubauen.

Ferner ist zu befürchten, dass die „gut ausgebaute“ Neubaustrecke den Druck erhöhen würde, weitere Straßen zu bauen, über die bereits „laut nachgedacht“ wird (Engpass Mamhofen, Umgehung Oberbrunn/Unterbrunn, Opla-Umfahrung etc.) und schließlich wäre Starnbergs Peripherie eine attraktive Transitstrecke für Regional- und sogar Fernverkehr. Das ist aber für Starnberg und sein Umland nicht wünschenswert.

Es ist auch nicht ersichtlich, wieso der Landkreis Weilheim-Schongau unbedingt an die A96 „angebunden“ werden soll (es gibt bereits diverse Routen) oder dass dieses gar „lebensnotwendig“ sei, wie es von manchen behauptet wird. Statt der vermeintlichen Entlastung Starnbergs, könnte sich dieser „Anstich“ der Lindauer Autobahn leicht als das Gegenteil entpuppen: Starnberg als Nadelöhr in der Verbindung zwischen zwei Autobahnen (Alternative zum heftig umstrittenen Autobahn-Südring um München, Stichwort: „kleiner Südring“). Das wäre der Albtraum! Starnberg ist mit der Mündung einer Autobahn schon gestraft genug.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

3. Kein Straßenneubau

Rechts ist ein abschreckendes Beispiel abgebildet, wohin es mit der Zeit führt, wenn man immer wieder neue Straßen baut (im Bild sind es die Autobahnen im Ruhrgebiet). Zwar sieht es wegen einer neu gebauten Straße nicht gleich so aus, aber es sind nur einzelne Straßenbauten, die Schritt für Schritt in diese Richtung führen. Darum muss man diesen einzelnen Schritten widerstehen.

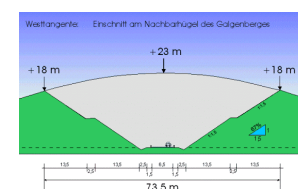
In einem der letzten Regionalpläne für unsere Region stand, dass keine Straßen neu gebaut werden sollen, sondern allenfalls bestehende verbessert (in den aktuellen Regionalplan wurde das leider nicht übernommen). Wir haben bereits ein gutes Straßennetz und dieses sollte genügen.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

4. Solche „modernen“ Straßen sind nicht schön

In unsere schöne Landschaft fügen sich einfach gebaute Straßen, die eher dem Geländeverlauf folgen, relativ gut ein. Straßen neuester Bauart, die mit viel Erdbewegung, in jeder Richtung begradigt verlaufen, auf Dämmen, in Einschnitten, zwischen Dämmen usw., mögen der Raserei dienen und vielleicht den technischen Ansprüchen mancher ehrgeiziger Planer entsprechen. Aber zur Schönheit unserer Landschaft passen sie nicht. Beispiele für solche Straßen sind die Umgehung von Fürstenfeldbruck oder die A99. Solche Straßen sind für mich ein Ärgernis und ich meide sie lieber. Leider ist die Westumfahrung auch in diesem Stil geplant.



Der geplante Einschnitt im Nachbarhügel des Galgenberges, schematisch dargestellt - das gezeichnete Auto wirkt in Relation zu diesem rund 20m tiefen und 70m breiten Einschnitt geradezu verloren.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

5. Vergleich mit Würmtalparallele

Es gab schon mal eine Planung für eine Straße mit einem sehr ähnlichen Verlauf. Diese „Würmtalparallele“ wurde 1984 von der Regierung von Oberbayern abgelehnt mit der Begründung, es *„wären die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, des Immissionsschutzes, der Naherholung, so wie der Land- und Forstwirtschaft so stark betroffen, dass ein Ausgleich nicht mehr möglich erscheint.“* Das kann man nur unterstreichen, siehe folgende drei Punkte.

Die Westumfahrung wird nun als Kreisstraße deklariert, obwohl sie an zwei Staatsstraßen anschließen würde (St 2563 und St 2070) und diese in Ausbaustandard (Kurvenradien) übertreffen würde. Es drängt sich der Eindruck auf, dass damit diesmal ein Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden werden soll, das die Straße wahrscheinlich ebensowenig bestehen würde, wie einst die Würmtalparallele. Die vorgesehenen Verfahren sollten nicht unterlaufen werden, da sie wahrscheinlich eine etwas distanziertere, objektivere und ganzheitlichere Betrachtung ermöglichen.

Die Würmtalparallele wurde nicht gebaut und es wird kaum jemand geben, der sie vermisst. Ich hoffe, dass uns und der Natur die Westumfahrung auch erspart bleibt.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

Vordruck für Einwendungen gegen die Westumfahrung Starnberg

Der Vordruck dient dazu, auch Bürgern die Möglichkeit zu Einwendungen zu geben, die nicht die Zeit haben, diese selbst zu verfassen.

Er kann aus dem Internet heruntergeladen werden: www.starnberger-natur-und-verkehr.de

Version: 06 Datum: 19.01.2007 Seite 3 von 6

Verantwortlich für den gedruckten Text:

Wolfram Zucker, Kühtal 48

82319 Starnberg-Söcking

Beruf: Dipl.-Ing. Elektrotechnik

Telefon: (08151) 6309 E-Mail: w.zucker@arcor.de

Initiative Starnberger Natur und Verkehr

6. Natur

Wer das Gebiet der geplanten Trasse kennt, weiß wie schön die natürliche Moränenlandschaft ist und wie reichhaltig die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt ist. Jeder sollte es selbst gesehen haben. Ersatzhalber sei auf eine Internetseite mit vielen Bildern verwiesen: http://www.starnberger-natur-und-verkehr.de/3_westtangente/bilder/trasse.html

Dass es hier nicht nur auffällig viele Rehe gibt, sondern auch seltene Tierarten, wie z.B. den Neuntöter, liegt sicher daran, dass es so ruhig ist in einem größeren, zusammenhängenden Gebiet. Eine vielfältige Pflanzenwelt ist dann Folge des ausgeglichenen Ökosystems. Der Mensch soll die Natur schonen, denn trotz allen Fortschritts ist er ein Teil von ihr und auf sie angewiesen.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

7. Vielfältig genutzte Erholungslandschaft

Das Gebiet wird vielfältig zur Erholung genutzt: Spaziergänger, Langläufer und Reiter. Man trifft überall auf Erwachsene und Kinder zu Pferd, die aus Hadorf kommen oder aus Perchting (Starnberger Voltigierverein). Der Bereich, in dem die Neubaustrecke verlaufen würde, hat reizvolle Akzente, z.B. den schön bewachsenen Galgenberg, Toteislöcher, den „lichten Fleck“ oder die Brachlandschaft östlich von Hadorf, wo man seltene Vogelarten beobachten kann. Der östliche Nachbarhügel des Galgenberges bekäme einen etwa 20m tiefen und 70m breiten Einschnitt, weil die Trasse genau über dessen Gipfel verläuft (!), aber nicht nur dieser Moränenhügel würde durchschnitten, sondern auch Langlaufloipen, Reitwege, Felder und Wälder. Bisher ist es wohl das größte noch nicht verlärmte Gebiet im Umland von Starnberg und es ist eine schöne Landschaft. So soll es bleiben.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

8. Wertvolle Kulturlandschaft

In etwa 1000 Jahren, seit denen das Gebiet besiedelt ist, entstand eine harmonisch gewachsene Kulturlandschaft. Steinhäufen an den Waldrändern zeugen von dem Bemühen der Bauern um fruchtbares Ackerland. Die Neubaustrecke würde verlaufen, wo bisher Getreidefelder, Pferdekoppeln und Wiesen sind (außerdem durch sieben Waldstücke). Wegen der Eingriffe in die Natur sollen 12,9 ha „Ausgleichsflächen“ angekauft (oder notfalls enteignet?) und teils aufgeforstet (Ersatz für die verlorene Waldfläche) bzw. extensiviert werden. Dafür sind z.B. große Teile bisheriger Getreidefelder vorgesehen, die dadurch verloren gingen (wie das abgebildete). Diese Ackerflächen sind sehr wertvoll, auch wenn das zur Zeit vielleicht vielen nicht so bewusst ist. Sie dürfen nicht wegen einem unnötigen Bauwerk geopfert werden. Der Flächenverlust und die Zerschneidung durch die Trasse (Teilflächen, Umwege) würde die heute ohnehin knappe Wirtschaftlichkeit weiter gefährden und vielleicht sogar Bauern zum Aufgeben bewegen.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

9. Bodenversiegelung, Flächenverbrauch

Täglich werden in Bayern 28,6 Hektar Boden versiegelt, was jährlich der Fläche von Starnberger See + Ammersee entspricht. *"In 380 Jahren wäre Bayern versiegelt"* (Umweltminister Werner Schnappauf im Jahr 2001), wenn es so weiter ginge. Deshalb darf es eben nicht so weiter gehen. Hier wären es 2,6 ha an neu versiegelter Fläche und 9,9 ha an überbauter Fläche. Während es weiterhin erstrebenswert ist, dass z.B. junge Familien die Chance haben, sich ein Haus mit Garten zu leisten (echte Lebensqualität), geht der Bau überdimensionierter Einkaufszentren auf der grünen Wiese, sowie weiterer, überdimensionierter Straßen am wirklichen Bedarf der Menschen vorbei und ist daher Verschwendung von Fläche. Die Fläche unseres Landes ist aber nicht vermehrbar, weshalb sie nicht verschwendet werden darf.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

10. Zunehmende Gefährdung von Starnbergs Trinkwasser

Die Anschlussstraßen unmittelbar vor und hinter der geplanten Baumaßnahme führen durch die beiden wichtigsten Einzugsgebiete (Schutzzonen) für Starnbergs Trinkwasser, Mamhofen und Maisinger Schlucht. Besonders wichtig sind die Brunnen in der Maisinger Schlucht. Die kleine Brücke zwischen den Ortsteilen Söcking und Neusöcking



Das rote Waldvögelein (Orchideenart, rote Liste) wächst hier ausgerechnet oben auf dem Nachbarhügel des Galgenberges, der einem tiefen Einschnitt weichen soll. Aufnahme vom 16.6.2003



Ein Kleiner mal ganz groß ... Die Gegend ist ein Pferdeparadies, nicht nur für junge Leute.



Ein Bild von der Trasse vom 13.4.03 Sprießender Hafer lässt schön die Kontur des Ackers erkennen.

Wasserversorgung Stadt Starnberg	Fördermenge im Jahr 2000	Anteil
Brunnen Mamhofen	376 000 m ³	21 %
Maisinger Schlucht	1 325 000 m ³	75 %
Brunnen Wangen	68 000 m ³	4 %

Quelle: Agendabericht 2000, Kapitel 7, S. 182ff

Vordruck für Einwendungen gegen die Westumfahrung Starnberg

Der Vordruck dient dazu, auch Bürgern die Möglichkeit zu Einwendungen zu geben, die nicht die Zeit haben, diese selbst zu verfassen.

Er kann aus dem Internet heruntergeladen werden: www.starnberger-natur-und-verkehr.de

Version: 06 Datum: 19.01.2007 Seite 4 von 6

Verantwortlich für den gedruckten Text:

Wolfram Zucker, Kühtal 48

82319 Starnberg-Söcking

Beruf: Dipl.-Ing. Elektrotechnik

Telefon: (08151) 6309 E-Mail: w.zucker@arcor.de
Initiative Starnberger Natur und Verkehr

wurde für Autos gesperrt, mit der Begründung: „Die Maisinger Schlucht ist für den Autoverkehr gesperrt, weil hier ca. 75% des Starnberger Trinkwassers gewonnen werden ...“ (Tafel der Stadtverwaltung Starnberg neben der kleinen Brücke, wurde inzwischen entfernt). Ein Stück weiter (Grundwasser-) stromaufwärts (nur 200 m nach einer Brunnenanlage) führt die St 2563 über die große Schluchtbrücke (innere Schutzzone II). Jeder zusätzliche Verkehr, der hier fließen würde, würde Starnbergs Trinkwasserversorgung weiter gefährden, sei es im Normalbetrieb oder bei einem Unfall. Die Schluchtbrücke verläuft gebogen und hat schon zu schweren Unfällen wegen Glatteis geführt. Eine Argumentation, wonach die reine Neubaustrecke ja nicht in den Schutzzonen liege, ist nicht hinnehmbar, da sich die Autos davor und dahinter ja nicht in Luft auflösen können, also auch die Belastung nicht mit dem Bauabschnitt endet. Die Versorgung mit gutem Trinkwasser, das diesen Namen verdient, ist die wichtigste Dienstleistung einer Gemeinde gegenüber ihren Bürgern und darf nicht anderen vermeintlichen Zwängen untergeordnet werden.

Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

11. Lärm

Bei hoher Geschwindigkeit erzeugen Fahrzeuge eine beachtliche Lautstärke. Dadurch würde das Gebiet um die Neubaustrecke völlig neu verlärm (siehe Punkte 6. und 7.). Außerdem würden die Anschlussstrecken durch eine deutliche Verkehrszunahme ebenfalls stark zusätzlich belastet. Diese unmittelbaren Folgen müssen berücksichtigt werden und dürfen nicht mit dem Argument ignoriert werden, hier sei nicht die Neubaustrecke. Betroffen wären z.B. Neusöcking, Teile von Jungholz, einige Wohnhäuser in der Gegend des Kreisverkehrs, Teile von Hadorf, Mamhofen). Bei Lärm kommt es nicht nur auf die Lautstärke an, sondern auch auf die Dauer der Einwirkung. Bei zunehmender Verkehrsdichte fehlen immer mehr die Erholungspausen für die Ohren. Selbst wenn es so wäre, dass die einen entlastet würden und dafür andere belastet, wäre das nicht gleichwertig, weil dadurch neue Härten entstehen würden.

Es bleibt aber zu betonen, dass dem Großteil der neuen Belastung, also dem Anteil, der durch zusätzlich angelockten Verkehr entstehen würde (siehe Punkt 2.), überhaupt keine Entlastung in Starnberg gegenüberstünde, sondern dass es eine fahrlässig herbeigelockte Zusatzbelastung wäre.

Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

12. Persönliche Betroffenheit am Wohnort durch Lärm

Ich wohne im Hörbereich der Anschlussstrecken und leide bereits heute unter dem von dort kommenden Lärm. Ich wäre daher durch Punkt 11 auch an meinem Wohnort betroffen. Ich befürchte eine starke Zunahme dieser Belastung, also einen Verlust an Lebensqualität. Ich zweifle die harmlose Darstellung im Erläuterungsbericht an.

Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

13. Persönliche Betroffenheit durch Wertverlust

Durch die erwartete Zunahme der Lärmbelastung und anderer aus der Westumfahrung resultierender Nachteile rechne ich mit einem Wertverlust meines Hauses / meines Grundstücks, falls das Bauvorhaben verwirklicht würde.

Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

14. Unnötig ausgegebenes Geld

Die Kosten für die Westumfahrung werden derzeit mit 6,75 Millionen Euro angegeben, die von Stadt und Landkreis bezahlt werden sollen (evtl. Förderung durch den Freistaat). Es ist aber zu befürchten, dass dieser Betrag in der Praxis weit überschritten würde. Wegen der geringen Wirksamkeit (Punkt 1.) und der gravierenden Nachteile ist dieses Projekt nicht wünschenswert und daher wäre es um jeden Euro schade, der dafür ausgegeben würde. Jede neue Straße verursacht auf Dauer laufende Kosten für Winterdienst und die Instandhaltung, etwa von Brückenbauwerken. Und dann wird wieder gejammert, es wäre kein Geld da und es wird die Lernmittelfreiheit für Schulkinder gekürzt, Büchereien geschlossen oder das Tafelsilber verkauft.

Geld kann nur einmal ausgegeben werden. Zu dem nicht wünschenswerten Bauprojekt käme also noch hinzu, dass Geld für andere, wünschenswerte Dinge fehlt oder wahlweise höhere Schulden oder höhere Abgaben für die Bürger.

Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10



Starnbergs Trinkwasser Schutzgebiete wären beiderseits der Tasse

15. Lieber auf Tunnel konzentrieren

Im Gegensatz zur Westumfahrung könnte der B2-Tunnel Starnberg eine echte Entlastung bringen. Wenn man schon etwas baut (vgl. folgende Punkte), dann wäre der Tunnel mit Abstand am besten (unbeschadet von negativer Stimmungsmache). Er würde den Wünschen der südlichen Gemeinden entgegen kommen, ohne zusätzlichen Verkehr von Norden anzulocken (vgl. Punkt 2) und das alles ohne Naturzerstörung, Flächenverbrauch, Trinkwassergefährdung ... (siehe Punkte 1-13). Vielleicht wäre es sinnvoll, wenn Starnberg verfügbare Mittel verwendet, um sich mit einem kleinen Anteil am Tunnel zu beteiligen, und so sein Interesse zu zeigen (das soll bei anderen Städten schon hilfreich gewesen sein). Vielleicht ließen sich auf diese Weise auch gewünschte Verbesserungen am Tunnel erreichen. Nach dem Bau des Tunnels könnte man nochmals prüfen, ob überhaupt noch ein Grund zum Bau der Westumfahrung besteht und ob sie den hohen Preis an Naturzerstörung wert ist.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

16. Keine große Baumaßnahme

Das ganze Verkehrsproblem, die Staus, der Lärm, die Abgase, die ganze Diskussion um Baumaßnahmen ... bis hin zu Einwendungen, wie dieser, kreisen um ein einziges Problem, nämlich dass zu viel gefahren wird. Man kann es lokal durch Baumaßnahmen entschärfen, aber bald nimmt der Verkehr weiter zu und es gibt Stau wo anders. Andere Probleme, wie CO₂-Ausstoß und Kosten bekommt man so ohnehin nicht in den Griff. So kann es nicht weiter gehen. Das ist etwa die Position der Agenda 21 des Landkreises Starnberg, Zitat: *Eine "Phantomdiskussion" nannte Kerstin Bernecker von der Landkreis-Agenda die Wortgefechte. Keines der Projekte sei zukunftsfähig, da 70% des Verkehrs "hausgemacht ist". Sie forderte einen Bruchteil des Geldes für die beabsichtigte Investition in andere Mobilitätsprojekte zu stecken".* Mit dem Konzept Socialdata konnte andernorts allein durch Beratung der Bürger, z.B. in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel, der Straßenverkehr um 15% gesenkt werden.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

17. Verantwortung der Politik: Straßenverkehr bremsen statt fördern

Die Politik und die Behörden haben die Aufgabe, zum Wohl der Menschen zu handeln und Schaden von ihnen abzuwenden. Dazu gehört aber auch, nicht jedem vordergründigen Bedürfnis nachzugeben, wie z.B. dem nach noch mehr Mobilität, - so ähnlich wie verantwortungsvolle Eltern ihren Kindern auch nicht jeden Wunsch erfüllen.

Dem Vorteil, mobil zu sein, steht eine Fülle von Nachteilen gegenüber:

Lärm und Abgase verschlechtern vielerorts die Lebensqualität und die Gesundheit (-> Folgekosten). Jährlich gibt es in Deutschland etwa 5000 Verkehrstote und noch viel mehr Verletzte. Die Kosten, privat (Autos, Kraftstoff etc.) und öffentlich (von Ampeln bis Winterdienst), sind immens und müssen erwirtschaftet werden, was wieder Verkehr bedeutet.

Dazu kommt, dass der Straßenverkehr über ein Drittel der Energie verbraucht. Es werden Ressourcen verpulvert, die nachfolgenden Generationen fehlen werden. Experten sind sich zunehmend einig über den Klimawandel und wir erleben ständig neue Wetter-Überraschungen: Flut 2002, Hitze + Dürre 2003, Schneemassen 2006, „Herbst“ bis Januar 2007, aber spätestens wenn Tornados Häuser verwüsten, ist es nicht mehr lustig. Die Schäden des Klimawandels können leicht astronomisch werden.

Der hohe Energiekonsum macht uns politisch abhängig, z.B. von Russland und schließlich erhöht er die Gefahr weiterer Kriege um Energierohstoffe, wodurch diese auch nicht mehr werden (im Gegenteil...), aber sehr viel Leid entsteht!

Mit dem Auto hat sich der Mensch einen Traum erfüllt, das kann man ruhig mal positiv sehen. Das rechte Maß ist aber weit überschritten, vor allem dadurch dass große Teile der Bevölkerung täglich über weite Strecken pendeln. Das ist weder wirtschaftlich (Zeitverlust, Kosten), noch angenehm. Es ist eine Fehlentwicklung, die korrigiert gehört. Dazu kommen unnötige Transporte, wie die sprichwörtlichen Kartoffeln, die zum Waschen nach Italien gefahren werden, weil das trotz Fahrt billiger ist. Dem muss die Politik entgegenwirken, damit wir wieder zum Normalmaß kommen - zu dem Maß an Mobilität, das wirklich Lebensqualität bringt. Es müssen ja keine destruktiven Maßnahmen sein, wie z.B. Abschalten der grünen Welle, aber man sollte dem ausufernden Verkehr nicht auch noch durch den Bau immer neuer Schnellstraßen den „roten Teppich ausrollen“.

Außerdem sind Maßnahmen sinnvoll, die über den Entscheidungsbereich der Straßenbaubehörden hinaus gehen, z.B. Abschaffung von Vorschriften, die unnötige Fahrten bewirken, oder Förderung einer Dezentralisierung der Arbeitswelt (statt Kilometerpauschale), Erhalt von Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und anderen Angeboten vor Ort.

Am meisten bringt eine weitere Verlagerung der Staatseinnahmen auf Energie (höhere Mineralölsteuer, europaweit, um Tanktourismus zu vermeiden, eine gute Anwendung der EU), nicht als Schikane, sondern weil der Staat sowieso Einnahmen braucht (dafür weniger Steuern auf Arbeit). So vermeidet man die Starrheit von Verboten, den Aufwand für Maut und den Rabatteffekt einer Vignette. Dafür schafft man gleichzeitig einen Anreiz zu sparsameren Autos, zu einer sparsameren Fahrweise, zur Wahl von näher gelegenen Zielen (für Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit) und zu insgesamt weniger Fahrten. Es lohnt sich dann mehr, scheinbare Zwänge zu fahren zu überwinden und jeder kann sich überlegen, was ihm wichtig ist.

Ursprünglich haben sich die Menschen bewusst an Straßen angesiedelt, erst durch ein Übermaß an Verkehr hat sich ihr Vorteil in einen Nachteil verkehrt. Das sollte sich umkehren lassen.

Mit weniger Verkehr können die eingangs genannten Nachteile in einem Aufwasch reduziert werden.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

Vordruck für Einwendungen gegen die Westumfahrung Starnberg

Der Vordruck dient dazu, auch Bürgern die Möglichkeit zu Einwendungen zu geben, die nicht die Zeit haben, diese selbst zu verfassen.

Er kann aus dem Internet heruntergeladen werden: www.starberger-natur-und-verkehr.de

Version: 06 Datum: 19.01.2007 Seite 6 von 6

Verantwortlich für den gedruckten Text:

Wolfram Zucker, Kühltal 48

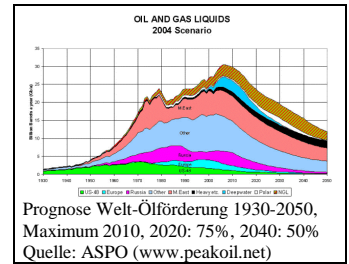
82319 Starnberg-Söcking

Beruf: Dipl.-Ing. Elektrotechnik

Telefon: (08151) 6309 E-Mail: w.zucker@arcor.de
Initiative Starnberger Natur und Verkehr

18. Die Baumaßnahme würde den Zeichen der Zeit nicht gerecht.

Erdöl wird weiter teurer (abgesehen von Preisschwankungen) und knapper werden. Technisch bedingt geht die weltweite Förderung bereits lange vor dem „Ende des Öls“ zurück und die Förderkosten steigen. Die Prognose (Grafik rechts) sieht das Maximum (incl. Ölsande, Tiefseeöl, Polaröl und LNG) im Jahr 2010 und bis 2020 bereits einen Rückgang auf 75% des Maximums (in 13 Jahren, zum Vergleich: Die Wiedervereinigung war vor 17 Jahren). Noch 75%, das erscheint mit Sparmaßnahmen beherrschbar (ist es auch). Bisher hat sich der weltweite Verbrauch aber als „unelastisch“ erwiesen, trotz Verdreifachung des Ölpreises stieg er weiter. Die Konsequenzen des Rückganges, sind noch kaum vorhersehbar, aber sie dürften weitreichend sein. Die größte Gefahr sind wohl weitere Kriege um Öl, Gas, Uran. Herr Campbell, einer der angesehensten Erdöl-Geologen und ASPO-Gründer hat schon am 7.12.2000 in seinem Vortrag an der Universität Clausthal „Peak oil - a turning point for mankind“ im Bezug auf die USA gesagt: „*There is, I think, a strong danger of some ill-considered military intervention to try to secure oil.*“ (In der Schweizer Firma Petroconsultants hatte Campbell Informationen von tausenden Ölquellen ausgewertet, z.B. von Saudi Arabien, und auch die USA haben dies über den CIA als Informationsquelle genutzt - wobei man Campbell für deren Reaktion wohl keinen Vorwurf machen kann).



Auch Erdgas und Uran werden knapp. Wenn ein Energieträger günstiger wäre, würden sich alle darauf stürzen, weshalb alle zusammen im Preis steigen werden, vom Brennholz über Kohle bis zum Uran. Während arme Länder zuerst betroffen sind, können wir uns Energie noch eher leisten, aber Förderländer könnten den Export wegen Eigenbedarf einstellen. Bei Russland befürchten das manche schon für 2010. In etwa 30 Ländern ist die Ölförderung bereits rückläufig (z.B. Norwegen, Saudi Arabien, Oman, Kuwait, Libyen, Venezuela, Nigeria usw., siehe Google: „Energiekrise.de Analyse“).

Manche glauben, dass von heute 6,5 Milliarden Menschen am Ende des Ölzeitalters nur eine halbe Milliarde überleben wird (weil es so viele vorher gab). So negativ braucht man es nicht zu sehen, wenn man es konstruktiv angeht. Man soll nicht die Menschen in Frage stellen, sondern nur ihren Lebensstil. Es kommt darauf an, sich auf das zu konzentrieren, was die Menschen wirklich brauchen. Der Fachbegriff lautet „Suffizienz“ (von nichts zu viel). Das meiste bei uns ist Verschwendung. Alles aufzuzählen würde hier den Rahmen sprengen ... Dass so viele Menschen täglich zig Kilometer pendeln, gehört sicher dazu. Eine neue Flexibilität ist gefragt, nicht wie bisher weit entfernte Arbeit anzunehmen, sondern die naheliegende (erfordert auch Flexibilität vom Arbeitgeber und Gesetzgeber). Staus werden wahrscheinlich schon in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören.

Leider ist das Thema noch kaum konsensfähig (auch die Gutachten berücksichtigen es noch nicht), obwohl die ersten Vorboten bereits täglich in den Nachrichten auftauchen (Irakkrieg, „Atomstreit“ mit Iran, Konflikte in Nigeria, Sudan, Gas- und Öl-Streit von Russland mit seinen Nachbarn ...). Das erscheint vielen wohl noch zusammenhanglos. Wie lange wird es dauern, bis viele die Tragweite des Themas erkennen?, erst wenn bei uns längere Engpässe entstehen? Oder wird man selbst dann noch die Schuld den Energiekonzernen oder den Chinesen geben? Die können nichts für den Rückgang in 30 Ländern (s.o.).

Oft kommen Einwände vom Wasserstoff, Ölsande, Polaröl, Methanhydrat, "CO₂-freie" Kohle, Kernenergie, Fusion ... oder dass die Menschen schon etwas erfinden, bzw. dass sie nicht auf das Auto etc. verzichten werden. Aber das meiste davon ist schon berücksichtigt oder erscheint eher als Wunschenken, kann jedenfalls den heutigen Energiekonsum auf absehbare Zeit nicht aufrecht erhalten. Man muss nicht links oder grün sein, um die Zeichen der Zeit zu erkennen, das können auch Konservative. Und man muss auch kein Pessimist oder Hellseher sein, sondern nur die Augen offen halten.

Im Peak Oil Forum im Internet gibt es lebhafte Diskussionen darüber, z.B. zur Frage ob wir in Deutschland ohne Dünger (aus Erdgas hergestellt) genügend Nahrungsmittel anbauen können, damit alle satt werden. Oder: Reicht der Holzzuwachs unserer Wälder wenigstens, um in jedem Haus ein Zimmer warm zu bekommen?

Vor diesem Hintergrund wirkt der Verlust von Wald- bzw. Ackerfläche, wie ihn die Westumfahrung bedeuten würde, sehr anachronistisch. Wir werden in Zukunft nicht eine neue Rennstrecke, sondern Wälder und Äcker brauchen!

Während eine kleine ebenerdige Straße als Vermächtnis aus dem Ölzeitalter auch später noch nützlich ist, um „mit dem Pferdewagen Holz aus dem Wald zu holen“, wäre die Westumfahrung eher ein Hindernis bei der Nutzung von Wald und Feldern. So ist zu befürchten, dass mit viel Aufwand diese Straße gebaut wird, gerade noch bevor klar wird, dass sie nicht mehr gebraucht wird. Leider werden heute noch viele zukünftige Ruinen gebaut. Wir sollten keine Energie für den Bau dieser Straße verschwenden, sondern die Gnadenfrist nutzen, die wir noch haben, um uns auf die kommenden Veränderungen vorzubereiten, z.B. Schulgebäude wärmedämmen, erneuerbare Energien ausbauen, lokale Angebote erhalten und so weiter.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10



Ort _____ Datum _____ Name _____ Straße, Hausnummer _____ Unterschrift _____