

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 – auch nach dem neuen Verfahren – 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 9. März 2010

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

Stadtverwaltung Starnberg
Vogelanger 2
82319 Starnberg
Dienststunden
Mo-Fr 8.00-12.00 Uhr
Do zusätzlich 15.00-18.00 Uhr

oder

Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39
80538 München
Zi. Nr. 4119
Besuchszeiten für Mo. – Do.:
8.00 bis 16.00 Uhr

Hat es überhaupt einen Sinn?

Manche sagen, es sei doch längst alles beschlossene Sache und sie neigen 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 der Stadt 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 – wie sie schon im Verfahren 2006/2007 bewiesen hat. Man muss es ihr zumindest mitteilen.

An der Stelle vielen Dank an alle, die uns dabei im Jahr 2007 unterstützt haben!

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 9.3. um 12.00 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) heruntergeladen 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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 1 von 9

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

Dieser Einwand bleibt auch beim neuen Planfeststellungsverfahren an erster Stelle. Auch ohne Gutachten ist es plausibel: Würde man Autofahrer in Starnberg befragen, ob sie nicht stattdessen auf der Westumfahrung fahren könnten, wäre es für die wenigsten eine Alternative. Mehr als die Hälfte hat ein Ziel in Starnberg oder kommt von dort (oder beides). Der übrige Teil ist Durchgangsverkehr und davon will der Löwenanteil zur Starnberger Autobahn A952 (oder kommt von dort), siehe Grafik unten.

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 rechts).

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 vergleichsweise gering ist.

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.

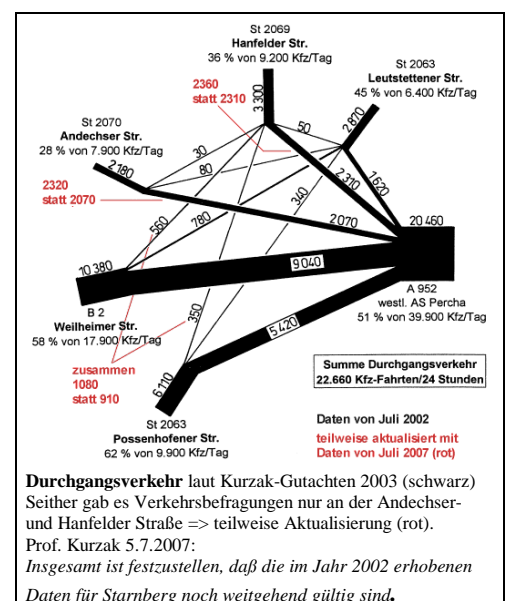
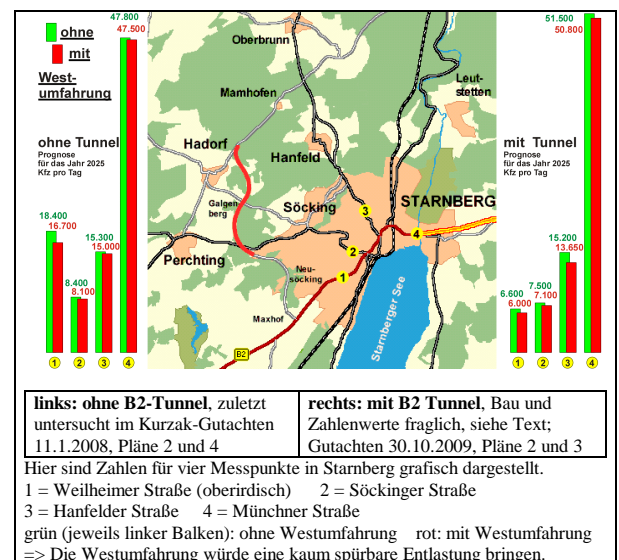
a) Ohne B2-Tunnel

Der Fall wurde von Prof. Kurzak zuletzt im Gutachten vom 11. Januar 2008 behandelt. Je vier Zahlenwerte aus den Plänen 2 und 4 sind oben im linken Balkendiagramm anschaulich als Absolutwerte eingetragen. Im Differenzplan 4a (nicht abgebildet) ist die geringe Entlastung im Bereich Starnberg detaillierter zu sehen (dünne rote Linien; eine spürbare Entlastung sieht anders aus, vgl. Oberbrunn und Unterbrunn im selben Plan). Den dünnen roten stehen einige dünne schwarze Linien in Starnberg gegenüber (geringe Zunahme), sowie eine stärkere Zunahme entlang der STA3 (durch Mamhofen), STA3neu (Westtangente) und St 2563 (Maxhof-Straße) – auch entlang dieser Straßen wohnen Leute.

Fazit: Für Starnberg nicht erstrebenswert!

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 9.03.2010. Für Postversand ist Montag die letzte Möglichkeit.



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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 2 von 9

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

b) Verkehrsbeziehung Nord <-> Ost

Neuerdings wird argumentiert, man könne sogar Verkehr zwischen Waldkreuzung und Starnberger Autobahn A952 (zur Entlastung der Hanfelder Straße) auf die Westumfahrung umleiten. PKW-Fahrer dürften diesen Umweg kaum wählen: 11 km statt 5 km und 3 Ampeln statt einer bis zum Tutzinger-Hof-Platz, 4½ Min. längere reine Fahrzeit (bzw. sogar bei Tempo 30 in der Hanfelder Straße noch 2½ Min. länger) und mehr Spritverbrauch.

Schwerverkehr könnte man immerhin per Sperrung der Hanfelder Straße über 7,5 t dazu zwingen. Damit hätte man den Verkehr aus der Hanfelder Straße wieder in der Stadt, nur diesmal in der Weilheimer- und Hauptstraße.

Dass die Stadt Starnberg das Problem immerhin erkannt hat, zeigt sich daran, dass sie derzeit 11 (bzw. 9) Trassen einer Nordosttangente prüfen lässt. Die Umleitung des Nord<->Ost-Verkehrs über die Westtangente (allein die Worte sprechen schon für sich ...) ist allenfalls mit dem B2-Tunnel denkbar (aber auch dann nicht das Gelbe vom Ei: provoziertes Umweg -> zusätzlich verfahrenere Treibstoff, Mehrbelastung des Tunnels und davor, Gefährdung der Trinkwassergebiete ...).

c) Mit B2-Tunnel

Tatsächlich setzen alle neuesten Gutachten (seit dem 23.5.2008) den Tunnel bereits als „Prognose-Nullfall“ voraus. Der Tunnel ist zwar planfestgestellt, aber es ist sehr fraglich, ob er jemals finanziert wird.

- Finanzkrise, Ende noch nicht absehbar (Irland, Griechenland, Spanien ...)

- Ende der großzügigen Konjunkturprogramme aber schon absehbar

- möglicher Vorrang für Garmisch wegen Olympiabewerbung 2018

- „Schuldenbremse“ im Grundgesetz ab 2011, 2016 (für den Bund), 2020

Es könnte sein, dass die Westtangente gebaut wird, der Tunnel aber nicht folgt. **Deshalb dürfen Argumente, welche den Tunnel voraussetzen, der Westtangente vorerst nicht gutgeschrieben werden.** Am besten wartet man ab, bis der Tunnel in Betrieb ist. Dann sieht man die neue Verkehrssituation in der Praxis und weiß mehr als heute ...

d) Zu optimistische Rechnung

- Ab dem Gutachten vom 10.7.2008 wird von einer „optimierten“ Waldkreuzung ausgegangen – direkter Übergang Richtung Westtangente – mit der Notwendigkeit, zweimal abzubiegen, wenn man doch zur Hanfelder Straße möchte. Als Auswirkung davon soll z.B. der prognostizierte Verkehr auf der Westtangente von 4.400 auf 5.400 Kfz/Tag zunehmen und der Richtung Hanfelder Straße von 8.900 auf 7.700 abnehmen. Ist das nicht zu optimistisch?
 - Ortskundige dürften sich von „zweimal Abbiegen“ kaum abhalten lassen (vgl. Schleichverkehr).
 - Navigationssysteme dürften darauf auch kaum reagieren (falls überhaupt).
 - Wohin sollten die 1.000 Autofahrer unterwegs sein, die sich so zusätzlich auf die Westtangente locken lassen?
- Im Gutachten vom 30.10.2009 wird davon ausgegangen, dass die Hanfelder Straße für LKW über 7,5 t gesperrt wird. Von 810 Kfz Schwerverkehr südlich von Hanfeld im September 2009 seien 550 auf die Westtangente verlagerbar. Zur prognostizierten Verkehrsbelastung von 5.400 Kfz nach Verkehrsmodell müssten die 550 Kfz verlagerbarer Schwerverkehr noch addiert werden. Wird hier nicht teilweise doppelt bilanziert? – Die freiwillige Verlagerung nach Verkehrsmodell plus die ganzen 550 von heute?



Wichtigkeit dieses Arguments 1 in Punkten von 0 bis 10 (evtl. Punkte a), b), c) extra bewerten)

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 (nach Plan 4 vom 11.1.2008) von z.B. 6.100 bis 9.100 KFZ (südlicher Teil, St 2563) benutzt würde.

Straßen ziehen Verkehr an! 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 eher abnimmt, anstatt die „Nabelschnur“ in den Münchner Westen auszubauen.

Ferner ist zu befürchten, dass der Bau der Westtangente den Druck erhöhen würde, weitere Straßen zu bauen, vor allem die Umgehung von Oberbrunn und Unterbrunn (für die es zwar noch keine Planfeststellung gibt, aber die bei den genannten Kurzak-Gutachten schon fest mit eingeplant ist). Ebenso könnte auch der Druck wachsen, die Opla-Umfahrung o.ä. zu bauen, weil ja mit der Westtangente ein Teil davon schon existieren würde, usw. 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 A 96 „angebunden“ werden soll (es gibt bereits diverse Routen) oder dass dieses gar „lebensnotwendig“ sei, wie zu lesen war. Statt der vermeintlichen Entlastung Starnbergs, könnte sich dieser „Anstich“ der Lindauer Autobahn leicht als das Gegenteil entpuppen:

In letzter Zeit ist vermehrt die Rede davon, dass der Verkehr in der Hanfelder Straße durch den Bau der A 99 West (bis zur A 96) zugenommen habe (auch wenn es noch nicht so viel ist) – eine beachtliche Fernwirkung! Indem man eine gut ausgebaute Straße

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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 3 von 9

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

zur A 96 baut, würde diese Fernwirkung immer mehr zur Nahwirkung. (Eine Nahwirkung kennen wir zu Genüge von der Starnberger Autobahn ...) Am Ende wäre Starnberg – ob mit oder ohne Tunnel – das Nadelöhr in einer gut ausgebauten Verbindung zwischen zwei Autobahnen A 96 und A 95 - ein Altraum!
Soll Starnberg viel Geld ausgeben, um am Ende das zu erreichen? Nein!



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. 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.

Bundespräsident Horst Köhler in seinem Vortrag „Anders ans Ziel kommen“ vom 14.1.2010:

... Und für mich ist die Antwort nicht, unbedingt noch mehr Straßen bauen. ...



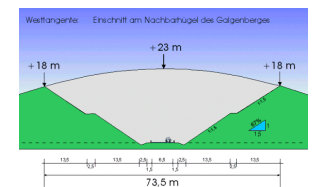
Die Autobahnen im Ruhrgebiet



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 weitgehend dem Geländeverlauf folgen, relativ gut ein. Selbst für die Bundesstraße B2 von Starnberg nach Weilheim trifft das an vielen Stellen zu (man kann sie ohne große Mühe queren). 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 Rückbau der Straße nach dem Ölzeitalter, um diese Barriere in der Landschaft wieder zu beseitigen, wäre – dann ohne die Maschinen, die noch viel Diesel für den Bau verschwendet hätten – kaum zu bewältigen. Daher beantrage ich, für den Fall dass die Westtangente gebaut werden sollte, dass sie möglichst ebenerdig dem Geländeverlauf folgt.



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. Würmtalparallele und erstes Planfeststellungsverfahren für Westumfahrung

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 im zweiten Anlauf als Staatsstraße deklariert (nicht wie 2006 als Kreisstraße). Auch wenn es sie inhaltlich nicht besser macht, entspricht das eher der überregionalen Bedeutung, die sie hätte. Dieser entsprechend wäre ein **Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung angebracht**, da es wahrscheinlich eine etwas distanziertere, objektivere und ganzheitlichere Betrachtung ermöglichen würde, um unausgegrenztes Stückwerk zu vermeiden (von der unzumutbaren Mehrbelastung von Mamhofen über die Trinkwassergefährdung bis zur Verbindung der Autobahnen A 96 und A 95 mit „Nadelöhr“ Starnberg).

Professor Kurzak (Gutachten vom 5.7.2007): *Die letzte umfassende Verkehrserhebung in Starnberg ...1989 ...liegt 18 Jahre zurück.* („Umweltverträglichkeitsprüfung Verkehrsnetz Würmtal“). *Eine Aktualisierung der Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung und das Aufzeigen eingetretenen Veränderungen wäre sinnvoll.*

Die Würmtalparallele wurde nicht gebaut und die Westtangente glücklicherweise bisher auch nicht. Es wird wenig Menschen geben, die sie wirklich vermissen. Ich hoffe, dass uns und der Natur die Westumfahrung weiterhin 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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 4 von 9

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 oder die Goldammer, liegt sicher daran, dass es so ruhig ist in einem größeren, zusammenhängenden Gebiet. Eine vielfältige Pflanzenwelt ist dann Folge des ausgeglichenen Ökosystems. Wenn man daran denkt, was dort die Baumaschinen anrichten würden – ein Albtraum!!! Helfen Sie mit, das abzuwenden! 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 durch bisherige Getreidefelder, Pferdekoppeln und Wiesen verlaufen und diese zerteilen (außerdem durch sieben Waldstücke). Wegen der Eingriffe in die Natur sollen 12,25 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

In Bayern verschwinden täglich 16,1 Hektar Land unter Beton und Asphalt (Stand 12/07), Quelle: Bund Naturschutz.

Das ist pro Jahr mit 58,4 km² gut die Fläche des Starnberger Sees (56,36 km²). Hier wären es 2,81 ha an neu versiegelter Fläche (Asphalt) und 10,68 ha an überbauter Fläche. Während es weiterhin erstrebenswert ist, dass z.B. junge Familien die Chance haben, in einem Haus mit Garten zu wohnen (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 (Schutzzone) für Starnbergs Trinkwasser, Mamhofen und Maisinger Schlucht. Im Jahr 2005 kam das meiste Trinkwasser von den Brunnen bei Mamhofen. In anderen Jahren kam der größte Teil aus der Maisinger



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 Haferfeld am 23.6.03
Blick genau in Richtung der Trasse

Wasserversorgung Stadt Starnberg	Fördermenge im Jahr 2005	Anteil
Brunnen Mamhofen	1 152 000 m ³	61,5 %
Maisinger Schlucht	691 000 m ³	37 %
Brunnen Wangen	28 000 m ³	1,5 %

Quelle: Agendabericht 2006, Kapitel 7, S. 174f

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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 5 von 9

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

Schlucht. Die kleine Brücke zwischen den Ortsteilen Söcking und Neusöcking wurde für Autos gesperrt, mit der Begründung: „Die Maisinger Schlucht ist für den Autoverkehr gesperrt, weil hier ca. 75% des Starnberger Trinkwassers gewonnen werden ...“ (ehemalige Tafel der Stadtverwaltung Starnberg neben der kleinen Brücke). Ein Stück weiter (Grundwasser-)stromaufwärts (nur 200 m nach einer Brunnenanlage) führt die St 2563 über die große Schluchtbrücke (innere Schutzzone II).

Der Verkehr, der über die Westtangente fahren würde, würde großteils durch beide(!) wichtigen Trinkwasser-Einzugsgebiete Starnbergs fahren und diese zusätzlich gefährden, sei es im Normalbetrieb oder bei einem Unfall. Die Schluchtbrücke verläuft gebogen und dort gab es schon schwere Unfälle wegen Glatteis.

Eine Argumentation, wonach die reine Neubaustrecke ja nicht in den Schutzonen 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.



Starnbergs Trinkwasser Schutzgebiete wären beiderseits der Tasse



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 Perchting und Hadorf, und besonders 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 fahrlässige 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 Stadt Starnberg möchte die Westumfahrung in „Kommunaler Sonderbaulast“ errichten. Das bedeutet, dass sie die Kosten zunächst allein tragen, aber auf eine kräftige Förderung durch den Freistaat Bayern, von z.B. 80%, hoffen würde. Diese Förderung ist aber an Voraussetzungen geknüpft, z.B.: *Das Vorhaben muss nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich sein.* Da die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Starnberg kaum gegeben ist (siehe Punkt 1), ist das Vorhaben auch nicht dringend. So erscheint fraglich, ob es wirklich eine Förderung gäbe.

Die Kosten für die Westumfahrung werden seit dem Jahr 2004 mit 6,75 Millionen Euro angenommen. 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, z.B. Brücken. 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.

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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 6 von 9

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

Es war zu lesen: „Selbst im Hinblick auf die knappen öffentlichen Kassen sind die fraglichen Straßenbauprojekte so dringend, dass ihre rasche Realisierung nicht wegen fehlender öffentlicher Mittel scheitern darf. ...“

Bedeutet das, dass man wegen dem angeblich so dringenden Projekt die haushälterische Vernunft hintan stellt und uns weiter in die Verschuldung hinein reitet?

Egal ob gefördert oder nicht – letztendlich müssten wir alle die Kosten tragen – die Baukosten, die laufenden Kosten und die Zinsen. Die Kosten müssten wieder erwirtschaftet werden. Für die Wirtschaftstätigkeit würden wieder neue Straßen gebraucht – ein Teufelskreis.



Wichtigkeit dieses Arguments in Punkten von 0 bis 10

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.

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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 7 von 9

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

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

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

Der Einwand bezüglich der zukünftigen Verknappung von Erdöl steht wieder – wie schon 2007 – an letzter Stelle, obwohl er einer der wichtigsten ist. Viele der zuvor genannten Punkte werden dadurch verstärkt.

Kurz gesagt: Es lohnt sich nicht mehr, neue Straßen zu bauen.

Die Grafik rechts zeigt die vergangene weltweite Ölförderung seit 1930 und eine Prognose bis 2050. Es gibt neuere Versionen, aber die aus dem Jahr 2004 ist noch gut verwendbar. Andere Energieträger (Erdgas, Uran und sogar Kohle) folgen ganz grob gesagt dem Verlauf. Wäre bei einem die Prognose viel besser, hätten sich so viele darauf gestürzt, bis sie es nicht mehr ist. Die größten Ungleichheiten sind also schon „eingepreist“. Durch Schrumpfen der Weltwirtschaft kann sich der Rückgang verlangsamen. Durch Vorrang für den Eigenbedarf in Förderländern kann sich bei uns der Rückgang des Angebotes beschleunigen.

a) Neue Indizien

Seit dem letzten Planfeststellungsverfahren ist das Thema besser sichtbar geworden: Rekordölpreis von 147\$ je Barrel im Juli 2008 und 60 Tage später die „Finanzkrise“ sowie ein Rückgang der Wirtschaft (Fluggesellschaften, Autofirmen, Banken, Versandhäuser ...).

b) Wirtschaft

Anschließend konnte man förmlich am Ölpreis ablesen, wie gut die Stimmung in der Wirtschaft gerade ist – je besser, desto höher stieg der Preis. Daran sieht man, wie stark der Ölverbrauch mit der Wirtschaft zusammen hängt. Mit dem Rückgang des verfügbaren Öls wird auch die Wirtschaft schrumpfen.

Der Rückgang kann sich vermindern um das geringe Maß an tatsächlich erreichter Effizienzsteigerung (= Energieeffizienzsteigerung + Zuwachs Erneuerbarer Energien – steigende Verbrauchsgewohnheiten) und er kann sich verstärken durch Verlagerung in andere Länder mit höherer Effizienz (z.B. durch weniger Bürokratie, Patente etc.).

Der längerfristige Rückgang der Wirtschaft ist klar absehbar.

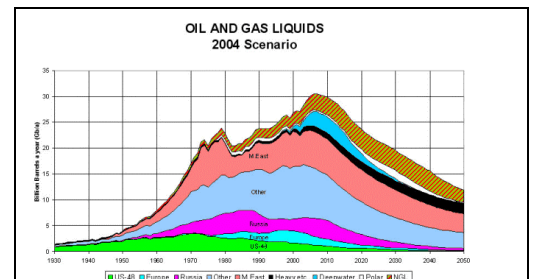
Schwierig vorherzusagen ist nur die Dynamik (also gleichmäßiger Rückgang oder stufenweiser ...). Im Moment sieht es nach dem Treppenmodell aus:

- Öl wird knapp am Markt und dadurch teuer.
- Das bremst die Wirtschaft -> die Öl-Nachfrage sinkt.
- Der Ölpreis erholt sich etwas, dann auch die Wirtschaft.
- Etwas mehr Nachfrage trifft auf gesunkenes Angebot.
- Öl wird auf niedrigerem Niveau wieder knapp ...

c) Finanzen

Unsere Politiker haben versucht, den ersten Abstieg mit viel geliehenem Geld abzufedern. Sie hoffen, dass darauf genügend Wirtschaftswachstum folgt, um die Verschuldung in den Griff zu bekommen. Es ist aber sehr fraglich, ob es noch einmal genügend Wachstum dafür gibt.

Das Rezept, das im aufsteigenden Ast des Ölzeitalters funktioniert hat – steigende Zinsen wegen steigender Schulden mit Hilfe wachsender Wirtschaft zu bezahlen – wird immer weniger funktionieren. Anders als derzeit muss man sich davon verabschieden, auf Pump zu leben, denn sonst sind Irland und Griechenland bald nicht mehr die einzigen Länder mit Staatsbankrott.



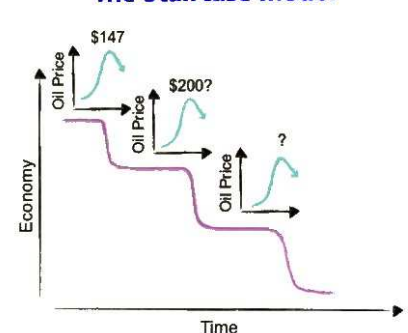
Prognose Welt-Ölförderung 1930-2050, Maximum 2010, 2020: 75%, 2040: 50% Quelle: ASPO (www.peakoil.net)

Plateau der globalen Rohölförderung seit Mitte 2004



Die globale Rohölförderung in Monatswerten (ohne NGL), Quelle: EIA, bzw. siehe Text
Das ist sozusagen eine Nahaufnahme der Kuppe der oberen Grafik: Ein Plateau, wenig Anstieg der Förderung, obwohl sich der Ölpreis von 30\$ Anfang 2004 auf 147\$ im Juli 2008 mehr als vervierfachte

The Staircase Model



Treppenmodell für die wirtschaftliche Entwicklung nach Peak Oil
Quelle: www.postpeakliving.com/preparing-post-peak-life
(aus der ersten, einteiligen Version – jetzt ähnlich in Teil 3)

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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 8 von 9

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

d) Verkehr

Mit der Wirtschaftstätigkeit nimmt auch das Verkehrsaufkommen ab (weniger Transporte, weniger Notwendigkeit zum Pendeln u.ä. und weniger Geld verfügbar!). Elektroautos sind zwar eine interessante Sache, können aber den fossilen Verkehr auf absehbare Zeit nicht annähernd ersetzen, weder technisch (Batterien ...) noch wirtschaftlich (sehr teuer, vgl. letzter Satz).

Die Kurzak-Gutachten gehen bisher von einer weiteren Zunahme des Verkehrs bis 2025 aus (Grafik rechts). Die Werte von 2001 bis 2006 sehen eher nach Stagnation aus (vgl. Grafik Plateau der Rohölförderung auf der Seite zuvor). Die Kurve für die Zukunft trotzdem weiter nach oben zu zeichnen erscheint gewagt. Es mag zwar einer Fortsetzung des Trends seit 1970 entsprechen, aber genau diese ist nicht zulässig.

Die weitere Verkehrsentwicklung dürfte eher der prognostizierten weltweiten Ölförderung (vgl. ASPO-Grafik) folgen, also ab 2005 - 2010 zurück gehen. Die jüngsten Zunahmen an der Hanfelder Straße sind durch Umverlagerungen bzw. die Fernwirkung der A 99 (siehe Punkt 2) entstanden (während der Verkehr insgesamt schon zurück ging). Der Rückgang beginnt hier nur verzögert.

Beispiele:

Kurzak-Gutachten vom 5. Juli 2007: „Die Verkehrsbelastung in Söcking ist um 10 % zurückgegangen.“ (von 1989 bis 2007)

Heise online 29.9.2009: *Autoverkehr nimmt ab* (in Deutschland)

Welt online 18.2.2010: *Seit Jahren nimmt der Autoverkehr in München ab.*

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung: „Die bisherige Dynamik der Verkehrsentwicklung kommt an ein Ende“

e) Prominente Stimmen

Seit dem letzten Planfeststellungsverfahren ist das Thema bei manchen Entscheidungsträgern angekommen.

Die Internationale Energieagentur IEA hat das Thema als „Berufsoptimist“ lange ignoriert, aber zuletzt eine Kehrtwende gemacht. Fatih Birol, Chefökonom der IEA: „...*Es hängt von den Regierungen ab, Maßnahmen zu ergreifen. Wir haben sie gewarnt.*“ ... „*Wir sollten das Öl verlassen, bevor das Öl uns verlässt*“ (Zeitschrift Internationale Politik)

Nobuo Tanaka, Exekutivdirektor der IEA: „*Denn wenn die Nachfrage wieder anzieht, könnte es zu einem Versorgungsengpass kommen. Wir prophezeien sogar, dass dieser Engpass 2013 eintreten könnte*“ (Süddeutsche Zeitung, 27.2.2009)

Michael Mallet, Deutschland-Geschäftsführer des Ölkonzerns Total: „*Wir müssen sparen, sparen, sparen*“ (Spiegel, 12.4.2009)

König Abdullah von Saudi-Arabien: „*Der Ölboom ist vorbei und wird nicht wiederkehren. Wir müssen uns alle an einen anderen Lebensstil gewöhnen.*“

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (BBSR), „Heft Steigende Verkehrskosten - bezahlbare Mobilität“:

... *Mobilität für alle in postfossilen Zeiten braucht dringend auch eine beschleunigte Umkehr zu postfossilen Lebens-, Verkehrs- und Siedlungsmustern.* ... *Darin: Der Erfolg des heutigen Verkehrs zehrt seine eigenen Voraussetzungen auf ...*

Die bisherige Dynamik der Verkehrsentwicklung kommt an ein Ende

(Daraus stammt auch die Grafik „Plateau der Rohölförderung“ oben.)

Bundespräsident Horst Köhler in seiner Rede „Anders ans Ziel kommen“ (lesenswert) am 14.01.2010 beim ADAC in München:

... *Mobilität, so wie wir sie heute praktizieren, ist nicht zukunftsfähig. Jedenfalls nicht, wenn wir über die nächsten zwanzig, dreißig Jahre hinaus denken.* ... *Veränderungen fallen den Menschen erstmal schwer. Wir halten gerne an lieb gewonnenen Gewohnheiten fest. Und trotzdem verändern wir uns fortwährend. Denken Sie ein halbes Jahrhundert zurück. Damals konnten vielerorts die Kinder noch auf der Straße spielen. Heute können sie es meist nicht mal mehr auf dem Bürgersteig - zu gefährlich.* ... *Experten haben berechnet, dass Verkehrsstaus die deutsche Volkswirtschaft mehrere Milliarden Euro im Jahr kosten. Und für mich ist die Antwort nicht, unbedingt noch mehr Straßen bauen.* ... *Damit auch unsere Enkel und Urenkel Ausflüge ins Grüne machen können.*

f) Abhilfe

Mancher mag das Thema für Pessimismus halten, aber das wäre ein großes Missverständnis. Es ist nur eine Veränderung. Sich daran frohen Mutes anzupassen und nicht trübsinnig zu werden, gehört vielleicht zum Wichtigsten was man dabei lernen muss. Die Sonne wird trotzdem jeden Tag aufgehen. Die Vögel werden zwitschern am Morgen. Man wird abends gemütlich zusammen sitzen, zusammen lachen ... Auch Kunst und Musik spielen eine wichtige Rolle dabei, die Lebensfreude nicht abhanden kommen zu lassen. Nur wenige Gewohnheiten wird man ändern müssen - und die waren genau genommen oft gar nicht so erstrebenswert ... Staus, Lärm, Hektik, ungeeignete Umgebung für Kinder, Umweltschäden, unnatürliche Tätigkeiten, Bewegungsmangel, Berufs- und Zivilisationskrankheiten ...)

Es ist an der Zeit, sich darauf zu besinnen, was die Menschen wirklich brauchen, Stichwort „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,

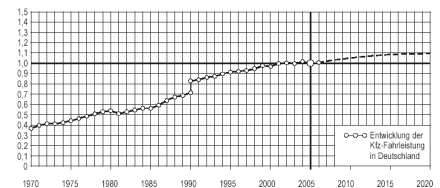


Abb. 1 : Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2005

Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik
Abschätzung der Entwicklung auf der Basis 2005
Kurzak-Gutachten vom 11.1.2008, Abbildung 1

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: 03 Datum: 07.03.2010 Seite 9 von 9

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

sondern die naheliegende (erfordert auch Flexibilität vom Arbeitgeber und Gesetzgeber). Staus werden wahrscheinlich schon in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören.

Herkömmliche Arbeitsplätze werden weniger werden. Das ist die Chance, dass die Leute die naheliegenden Dinge tun:

- Sich um Kinder und alte Menschen selbst zu kümmern, statt für sie eine teure „Parallelwelt“ aufzubauen.
 - In kunterbunten Gärten mit intaktem Bodenleben Lebensmittel anzubauen, statt als Monokulturen mit teurem Dünger.
 - Wo möglich sich selbst mit Brennholz zu versorgen – statt Atommüll, Streit um Öl, betteln um Russlands Gas ...
 - Dinge selbst zu reparieren ... All das ist „unwirtschaftlicher“ aber schöner und gesünder und vermeidet viele Fahrten etc.
- Der Staat nimmt so weniger Geld ein, aber er braucht auch weniger, wenn sich die Menschen mehr selbst helfen.

Veränderungen fallen den Menschen erstmal schwer. (Horst Köhler, s.o.) Auch der Staat wird lernen müssen, zu sparen und nicht auf Wirtschaftswachstum als Selbstzweck zu setzen.

Radio Bayern 2 (25.5.2009): *Rund 6,8 Milliarden Euro sollen nach Wunsch der Staatsregierung bis zum Jahr 2015 im Freistaat investiert werden, damit das Netz der Autobahnen und Bundesstraßen noch engmaschiger wird. Denn, "ohne Autobahn kein Wirtschaftswachstum", so das Credo der Verkehrsplaner. Doch das hat seinen Preis, den viele Bürger nicht bereit sind zu zahlen. Wirtschaftswachstum ist kein gutes Maß für das was die Menschen brauchen.*

Radio Bayern 2 (26.2.2010): „Neues Wohlstandskonzept - Wachstum alternativ berechnet“ (als Podcast – hörenswert!)

Ein Autounfall ... geht positiv in die Statistik ein wegen der teuren Reparaturen und dem Krankenhausaufenthalt ...

... Ob Raubbau an der Natur betrieben wird oder Eltern mit ihren Kindern lesen (und dadurch etwas für die Bildung tun), spielt in der traditionellen Wachstumsmessung keine Rolle ...

Im Peak Oil Forum im Internet gibt es lebhaft 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