

Regierung von Unterfranken
Peterplatz 9
97070 Würzburg

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht
Unser Zeichen UST-Ufr-Asc-B469-Planfestst.verf. Stockstadt a. M. – Obernburg a. M.
Datum 20.11.2020

Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. Art. 72 ff. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) sowie gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die Bundesstraße B 469 (Stockstadt am Main – Obernburg am Main); Erneuerung zwischen der AS Stockstadt (AB 16) und der AS Großostheim (St 3115) mit Anbau von Seitenstreifen (Abschnitt 160 Station 0,406 bis Abschnitt 180 Station 3,308)

hier: Stellungnahme BUND Naturschutz

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V., gibt zum oben genannten Verfahren folgende Stellungnahme/Einwendung ab:

Der Antrag auf Planfeststellung ist abzulehnen.

Gründe des überwiegenden Interesses rechtfertigen den autobahnähnlichen Ausbau der B469 nicht. Die Belange des Natur-, Wald-, Wasser- und Klimaschutzes überwiegen gegenüber dieser überdimensionierten Planung. Aufgrund der Möglichkeit Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden, steht das strikt zu beach-

tende Vermeidungsgebot gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG entgegen, weil der Bestand der Straße auch im bestehenden Regelquerschnitt erhalten und verbessert werden kann. Ausnahmen und Befreiungen gem. § 45 Abs. 7 und § 67 BNatSchG sind aufgrund anderweitiger, mit geringeren Eingriffen und Beeinträchtigungen verbundenen, baulichen Maßnahmen abzulehnen. Eine Ausnahme zum Schutz des Bannwaldes gem. Art. 9 Abs. 7 BayWaldG aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohls kann nicht gewährt werden.

Gerügt wird die ablehnende Entscheidung unseres Antrages auf Fristverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme. Eine weitergehende Befassung, ggfs. auch die Beauftragung von Sachverständigen, insbesondere zur fachlichen Begutachtung der Verkehrsuntersuchung sowie der Auswirkungen auf den Wasserhaushalt waren in der zur Verfügung stehenden Zeit, nicht möglich. Wir behalten uns daher ausdrücklich ergänzende Stellungnahmen vor.

Des Weiteren wird die Übersendung der Gegenäußerung des Vorhabenträgers beantragt.

Die folgenden Einwendungen zu den ausgelegten und veröffentlichten Planunterlagen werden erhoben:

1. Keine öffentlichen Interessen am autobahnähnlichen Ausbau der B469

1.1. Ausbau ignoriert Klimakrise

Die Fiktion der Beseitigung von Verkehrsbelastungen durch Straßenbau und der damit vermittelten Garantie unbegrenzter Mobilität ist tragende Säule des herrschenden Wachstumsdogmas und Ursache für immer neue Verkehrsbelastungen. Anstatt eine umfassende Verkehrswende einzuleiten, werden den Bürgerinnen und Bürgern der Neu- und Ausbau von Straßen als Problemlösung vermittelt. Damit wird das Problem der Verkehrsbelastung aber nicht gelöst, sondern sogar verstärkt und zudem auf dem Rücken von Natur, Landschaft und Umwelt ausgetragen. Dies widerspricht der Staatszielbestimmung aus Art. 20 a Grundgesetz sowie Art. 141 Abs. 1 der Bayerischen Verfassung. Danach ist der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, auch eingedenk der Verantwortung für die kommenden Generationen, der besonderen Fürsorge jedes einzelnen und der staatlichen Gemeinschaft anvertraut. Mit Naturgütern ist schonend und sparsam umzugehen. Es gehört auch zu den vorrangigen Aufgaben von Staat, Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechts, Boden, Wasser und Luft als natürliche Lebensgrundlagen zu schützen, eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen und auf möglichst sparsamen Umgang mit Energie zu achten, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und dauerhaft zu verbessern, den Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt zu schützen und eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen, die heimischen Tier- und Pflanzenarten und ihre notwendigen Lebensräume sowie kennzeichnende Orts- und Landschaftsbilder zu schonen und zu erhal-

ten. Diese verfassungsrechtlichen Grundsätze sind bei einer Straßenausbauplanung zu berücksichtigen. In Anbetracht der Dramatik des Flächenverbrauchs, des Artenschwundes und der massiv voranschreitenden Klimaschäden reicht es nicht aus, Eingriffe kompensieren zu wollen.

Das vorliegende Vorhaben ist ein weiteres Beispiel für diese verfehlte und rückwärtsgewandte Verkehrspolitik. Jede neue Straße, jeder Ausbau induziert zusätzlichen Verkehr. Dies wird auch hier der Fall sein. Auch die Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Kap. 2.2) belegen dies, indem ausgeführt wird, dass mit dem Ausbau der B 469 auch eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit angestrebt wird. Gerade der Abwicklung des Schwerlastverkehrs soll der Ausbau dienen (Erläuterungsbericht, Kap 2.4.1), ohne zu berücksichtigen, dass primär eine Reduktion und zudem eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene aus zwingend notwendigen Klimaschutzgründen unumgänglich ist. In den Planunterlagen wird jedoch die Notwendigkeit der Abwicklung des Schwerlastverkehrs postuliert und nicht in Frage gestellt. Auch mit dem hier geplanten Straßenausbau wird daher die fehlgeleitete Verkehrspolitik geradezu zementiert, ein dringend notwendiges Umsteuern, hin zu einer klimaverträglichen Mobilität, bleibt völlig unberücksichtigt und wird behindert.

Planungsziel ist sogar eine totale Aufhebung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der B 469. Allein mit dieser Maßnahme würde aber der Klimakrise in die Hände gespielt werden, da höhere Geschwindigkeiten zu einem höheren Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen führen. Gerade der Verkehrssektor hat seit 1990 kaum zum Klimaschutz beigetragen (Umweltbundesamt, 2020). Ein Umsteuern hin zu einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik ist daher dringend erforderlich. Die vorliegende Ausbauplanung – mit einer ersten Machbarkeitsstudie im

Jahr 2013 - steht dem massiv entgegen. Die gesetzten Klimaziele des Bund sowie des Freistaates Bayern können so nicht erreicht werden.

Im UVP-Bericht (Anhang zur Unterlage 1) werden auch die Schutzgüter „Luft und Klima“ dargestellt. Dort finden sich Aussagen zum Schutzgut „Klima“ (dort: S. 34). Es fehlt jedoch gänzlich die gem. § 2 Abs. 1 Ziffer 3 i.V.m. § 16 i.V.m. Anlage 4, Ziffer 4 a) bis c)gg) UVPG erforderliche Ermittlung und Bewertung der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Auswirkungen auf das globale Klima durch Angabe der vom Bau und Betrieb der Straße ausgehenden Treibhausgasemissionen.

Die Planung muss die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) beachten. Nach dessen § 13 besteht seit Ende 2019 für alle noch nicht abgeschlossenen Planungen und Entscheidungen Träger öffentlicher Aufgaben ein Gebot der Berücksichtigung des Gesetzeszweckes und der zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele. Die Gesetzesbegründung konkretisiert die Vorgaben in Übereinstimmung mit dem Wortlaut. Danach gebietet Absatz 1 allen Trägern öffentlicher Aufgaben, den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Das Berücksichtigungsgebot konkretisiert die allgemeine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und kommt bei allen ihren Planungen und Entscheidungen zum Tragen, soweit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Entscheidungsspielräume bestehen. Die Planfeststellung gem. § 17 Abs. 1 FStrG stellt eine solche Rechtsgrundlage dar. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung müssen die öffentlichen und privaten Belange ermittelt, bewertet und gewichtet werden. Das Gebot umfasst Verwaltungsentscheidungen mit Außenwirkung. Dies gilt insbesondere, soweit

die zugrundeliegenden Vorschriften bestimmte Entscheidungen vom Vorliegen von „öffentlichen Interessen“ oder „vom Wohl der Allgemeinheit“ abhängig machen, wenn sie den zuständigen Stellen Planungsaufgaben geben oder Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume zuweisen. Auch die von einer Planfeststellung umfassten Befreiungs- und Ausnahmegenehmigungen gebieten in der Regel die Berücksichtigung öffentlicher Interessen, um die Verbote nach den Umweltgesetzen, wie u.a. dem Bundes- und Landesnaturschutzgesetz zu überwinden. Dabei sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen. Das Berücksichtigungsgebot gilt für alle „Träger öffentlicher Aufgaben“. Angesprochen sind dadurch auch Planfeststellungsbehörden (Deutscher Bundestag, Drucksache 19/14337, S. 36) Der Deutsche Bundestag hat betont, dass verstärkte Anstrengungen erforderlich sind, um den Ausstoß von Treibhausgasen entsprechend dem Ziel der Treibhausgasneutralität des Pariser Klimaabkommens zu mindern, den Verbrauch natürlicher Ressourcen auf das langfristig nachhaltige Niveau zu reduzieren, die wirtschaftliche Transformation zu fördern und die soziale Gerechtigkeit auch zwischen den Generationen zu wahren.

Maßstab für die danach gesetzlich vorgeschriebene Klimaverträglichkeitsprüfung (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 16 i.V.m. Anhang IV, 4b; c)gg) UVPG) ist der in § 1 KSG beschriebene Gesetzeszweck, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund

der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, sowie das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland auf dem Klimagipfel der Vereinten Nationen am 23. September 2019 in New York, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen.

Mit dem KSG wurden verbindliche Treibhausgasminderungsziele für die Jahre 2020 bis 2030 in den verschiedenen Sektoren (Anlage 2 KSG, Zwischen- und Sektorziele) als zulässige Jahresemissionsmengen festgelegt. Zwar wird die Verantwortlichkeit der jeweiligen Bundesministerien für die Einhaltung der Sektorziele, das Monitoring und die Pflicht zur Vorlage eines Sofortprogramms bei Verfehlen der Sektorziele festgelegt. Doch steht das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG rechtlich selbständig neben der Zuständigkeit der jeweiligen Ministerien für die Einhaltung der Sektorziele und verpflichtet die Träger öffentlicher Aufgaben, Gesetzeszweck und Ziele bei ihren Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen.

Das bedeutet für jede Planung und Entscheidung insbesondere, dass sie daraufhin zu prüfen ist,

- welche Klimarelevanz die jeweilige Planung und/oder Entscheidung hat;
- inwieweit sie der Absenkung der Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 35 % gegenüber 1990 dient, ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtliche und/oder sachliche Gründe vorliegen,

die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können;

- inwieweit sie der Absenkung der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 dient, ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtliche und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können;
- inwieweit sie dem langfristigen Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 dient ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtlich und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können.

Der Verkehr in Deutschland trägt zu rund 20 % (in Bayern sogar rund 30 %) zu den CO₂-Emissionen bei. Bis heute ist es im Vergleich zu anderen Sektoren nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Dem Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) zufolge müsse der Energieverbrauch im Verkehrssektor weiter gesenkt werden. Die Kohlenstoffdioxid-Emissionen im Verkehrssektor hätten zwischen 2010 und der Mitte des Jahrhunderts um mehr als zwei Drittel gesenkt werden müssen, um das EU-Ziel zu erreichen. Aus Klimaschutzgründen bedarf es im Verkehrsbereich daher dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

Mit der für den Ausbau einhergehenden Waldrodung gehen wieder wichtige Kohlendioxidspeicher verloren. Nach Informationen des Bayerischen Staatsforst bindet der bayerische Staatswald durchschnittlich knapp 11 Tonnen CO₂ pro Hektar und Jahr. Laut Planung sollen 14 Hektar gerodet werden. Dem Erhalt des Waldes kommt daher ein übergeordnetes öffentliches Interesse zu, der die Interessen am Ausbau (Geschwindigkeitserhöhung!) entgegensteht.

1.2 Alternativen nicht gewürdigt

In den vorliegenden Planunterlagen wird der Ausbau der B 469 – diese Planung befindet sich nicht im Bundesverkehrswegeplan und wird weit über 100 Millionen Euro kosten - als alternativlos dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der fachplanerischen Abwägung jedoch einen Ermessensspielraum. Die Behörde muss prüfen, ob die methodische Ermittlung fehlerfrei erfolgt ist. Hier ist aufgrund der Betroffenheit hochwertiger natur- und artenschutzrechtlicher Belange, der negativen Auswirkung auf den Klimaschutz (siehe oben), der geplanten Rodung wertvoller Waldflächen (auch Bannwald) und der geplanten Grundwasserabsenkung eine umfangreiche Alternativenprüfung vorzunehmen, die auch Abstriche von den Planungszielen zulässt. Insbesondere in Bezug auf die betroffenen Vogel- und Fledermausarten ist die Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG nicht ausgeschlossen, sodass es einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf. Eine Ausnahme aus Gründen des § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG darf jedoch nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

Diese Einschränkung will Gewähr dafür bieten, dass Ausnahmen nur erteilt werden, soweit die in Art. 9 Abs. 1 VRL und Art. 16 Abs. 1 FFH-RL bezeichneten Bedingungen erfüllt sind. In erster Linie muss die Abweichung alternativlos sein (vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Gellermann, 92. EL Februar 2020, BNatSchG § 45, Rn. 25). Anders als für die Alternativenprüfung nach dem Fachplanungsrecht ist der Planfeststellungsbehörde für die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung kein Ermessen eingeräumt. Das heißt, wenn Alternativen in Betracht kommen, gilt ein strikt einzuhaltendes Vermeidungsgebot, das auch nicht im Wege der planerischen Abwägung überwunden werden kann (Fellenberg in Kerkmann § 7 Rn. 145). Die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung unterliegt der vollen gerichtlichen Überprüfung (BVerwG, Urt. v. 9.6.2010 – 9 A 20/08 – Rn. 57). Liegen keine zumutbaren Alternativen zur Realisierung eines Vorhabens vor, bleibt zu prüfen, ob zumutbare Standort- oder Ausführungsalternativen in Betracht kommen (Lütkes/Ewer/Lütkes, 2. Aufl. 2018, BNatSchG § 45 Rn. 48). Es ist daher zu prüfen, ob die Ziele des konkreten Vorhabens auch in anderer Art und Weise, verwirklicht werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Rn. 567). Letztendlich ist die Ausnahme in § 45 Abs. 7 als Ausnahmvorschrift restriktiv auszulegen (Lau in Frenz/Müggenborg § 45 Rn. 24; Lütkes/Ewer/Lütkes, 2. Aufl. 2018, BNatSchG § 45).

Keine Berücksichtigung fand z. B. die Prüfung einer durchgehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von beispielsweise 100 bzw. 80 km/h auf dem gesamten Streckenabschnitt. Unbestritten führen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einer erhöhten Sicherheit bzw. einer geringeren Unfallhäufigkeit. Am Beispiel der B469 kann dies sehr anschaulich anhand der letzten Jahre verdeutlicht werden. Seit Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen und

einer vermehrten Kontrolle durch Radarmessgeräte sind die Unfallzahlen rapide gesunken (vgl. hierzu: **Anlage 1**). Dass ein Tempolimit eine sehr gute Möglichkeit zur Reduktion von Unfallzahlen und damit auch eine Alternative zum Ausbau ist, zeigt die bestehende Begrenzung auf 120 km/h auf der B 469 zwischen der Kreisgrenze Aschaffenburg und dem Anschluss Trennfurt, die vom Kreis Miltenberg und der Gemeinde Niedernberg beantragt und im November 2014 eingeführt wurde. Als Ergebnis hat sich nach einer Bilanz der Polizei der Verkehrsfluss „harmonisiert“. Zwischen hessischer Landesgrenze und Kleinheubach gibt es keinen Anstieg der Unfallzahlen, eher sogar einen Rückgang. Insbesondere die Anzahl schwerer Unfälle ist gesunken. Kann jedoch durch eine verkehrslenkende Maßnahme dafür Sorge getragen werden, dass die Sicherheit erhöht wird, lassen sich weitere Eingriffe in Natur und Landschaft nicht rechtfertigen. Erwiesenermaßen sind die Unfälle, die passieren, nicht auf einen unzureichenden Ausbauzustand der Straße zurück zu führen, sondern durch menschliche Fehler, wie z.B. überhöhte Geschwindigkeit oder Handynutzung. Der autobahnähnliche Ausbau der B469 trägt nicht zur Sicherheit bei, sondern erhöhte die Risiken von schweren Unfällen.

Die Verbreitungen der Fahrspuren auf 3,50m, sowie die Ausweitung des Mittelstreifens ist nicht notwendig. Die bisherigen Fahrbahnbreiten reichen völlig aus. Auch ist nicht erkennbar, wozu eine Ausweitung des Mittelstreifes notwendig ist.

Als einziges Argument verbleibt sodann, dass im Falle von Unfällen Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr keinen ausreichenden Platz haben, wobei dies auch nur behauptet wird und keinerlei Nachweis vorliegt, ob hierdurch eine Rettung behindert worden ist.

Dass es im Falle von Unfällen auch mal zu einer Vollsperrung, oder zu Staus kommen kann, rechtfertigt den Ausbau in dieser Dimension nicht.

Zu prüfen ist, ob die bereits vorhandenen Haltebuchten und der bereits vorhandene Randstreifen zur Nutzung als Standstreifen baulich derartig ertüchtigt werden, dass hier Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden.

Weiterhin wird argumentiert, dass die Maßnahme der Verbesserung des Wasserschutzes dient. Hier wäre jedoch zu prüfen, ob durch kleinräumige Verbesserungsmaßnahme die Entwässerung auf den Stand der Technik zu bringen ist und auf diese Art und Weise der Schutz des Grund- und Oberflächenwassers genüge getan werden kann.

Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung festzustellender Defizite sind möglich und stellen die Alternative zu diesem überdimensionierten Vorhaben dar.

1.3 Zukunftsfähiges Gesamtkonzept fehlt - Verkehrsuntersuchung

Die vorliegende Verkehrsprognose ist unzureichend und veraltet. Die Ermittlung sowie die erzielten Ergebnisse sind unplausibel.

Die Ergebnisse der letzten Verkehrszählungen an den drei Zählstellen an der B 469 stammen aus den Jahren 2015 (S. 11 der Verkehrsuntersuchung) und berücksichtigen weder die aktuelle noch die zukünftige Entwicklung im Verkehrssektor, den Wandel der Bevölkerungsstruktur in der Region Untermain, sowie die An-

strengungen in der Region den model-split zugunsten des nicht motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

Die Prognosen gehen nur noch von einem geringen Zuwachs an Fahrzeugbewegungen aus. Aufgrund der auch politisch für geboten gehaltenen Verkehrswende müssten Szenarien erstellt werden, die aufgrund eines verringerten MIV von einem reduzierten Aufkommen ausgeht.

Allein durch die Corona-Pandemie hat sich das Mobilitätsverhalten verändert. Homeoffice bzw. Mobiles Arbeiten nehmen zu. Gerade die Verkehrsverbindungen, die durch die B469 bedient werden, sind hiervon betroffen, da sie im Wesentlichen aus Pendlerverkehren ins Rhein-Main-Gebiet resultieren. Wurde vor der Pandemie noch täglich zum Arbeitsplatz ins Rhein-Main-Gebiet gefahren, wird sich dies in Zukunft aufgrund der digitalen Möglichkeiten reduzieren. Dies wurde aber in den Verkehrsprognosen nicht berücksichtigt. Diese beruhen damit auf veralteten Zahlen und falschen Annahmen.

Im November wurde der Zwischenbericht zur „Bachgau-Bahn“ in der Stadt Aschaffenburg und im Markt Großostheim vorgestellt. Hierbei handelt es sich zwar in erster Linie um eine Verbindung zwischen Großostheim und Aschaffenburg auf einer stillgelegten Bahntrasse. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, ob und wie eine zusätzliche ÖPNV-Anbindung geschaffen werden soll, was erklärtes politisches Ziel beider Kommunen ist. Hierdurch soll auch die Vernetzung des ÖPNV mit den vorhandenen Strukturen zur Aufnahme von mehr Fahrgästen ermöglicht werden, bis hin zu der Idee, dass eine durchgehende Verbindung von Großostheim ins Rhein-Main-Gebiet geschaffen werden könnte. Wäh-

rend diese Überlegungen bereits seit Jahren diskutiert werden, jedoch keine übergeordneten Stellen (Bund, Land) bereit sind, diese Planungen durchzuführen, soll die B469 für den MIV mit Geldern ausgebaut werden, die dringend für die erforderliche Infrastruktur des ÖPNV benötigt werden, ausgebaut werden.

- Nördlich B469

Der Ausbau der B469 zwischen der A45/A3 und Stockstädter Anbindung ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf enthalten (G010-BY-HE). Eine Planung hierzu wurde jedoch noch nicht vorgelegt. D.h. in der vorliegenden Planung wird kurz nach der Gersprenz die Aufweitung auf RQ31 geplant, der Anschluss Stockstadt und der Ausbau nach der A3 bis zur A45 nicht jedoch nicht. Die Konsequenzen hieraus werden nicht betrachtet. Das macht verkehrlich keinen Sinn. Direkt im Anschluss an die Ausbaumaßnahme müsste die Geschwindigkeit auf 80km/h gesenkt werden. Wenn überhaupt – was unsererseits bestritten wird – würde die Planung nur Sinn machen, wenn vorrangig die Maßnahme, die auch im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, geplant und gebaut werden würde. Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Maßnahme macht hinsichtlich der Anschlussstelle Stockstadt jedoch auch ohne die hier vorgesehene Maßnahme Sinn, weil dort eine Gefahrenstelle (sehr kurze Auffahrt auf die B469) vorrangig zu beseitigen wäre.

- Südliche B469

Die Ausbaustrecke endet kurz vor der Anschlussstelle Großostheim/Nilkheim. Bis dahin soll dann ein RQ31 gebaut werden. Dies erscheint völlig absurd, da im weiteren Verlauf der B469 der

bisherige Regelquerschnitt – und damit alle Argumente, die diesen Ausbau rechtfertigen sollen – verbleiben. Auf dieser Strecke passieren nicht weniger Unfälle, als auf der hier in Rede stehenden. Es kommt – hoffentlich - trotzdem keiner auf die Idee, die gesamte B469 autobahnähnlich auszubauen. Aufgrund der schweren Unfälle, die dort in der Vergangenheit passiert sind, wurden Geschwindigkeitsreduzierungen angeordnet, Blitzer aufgestellt – die Unfälle sind hierdurch weniger geworden. Ausdrücklich sei an dieser Stelle nochmals betont, dass die Unfälle nicht aufgrund baulicher Missstände passieren, sondern aufgrund überhöhter Geschwindigkeit und menschlichem Fehlverhalten.

Im näheren und weiteren Umfeld der Ausbauplanung für die B 469 sind weitere Neu- und Ausbauplanungen vorgesehen. So dürfte auch der Druck auf einen Ausbau der B 469 auch Richtung Klingenberg am Main wachsen, wenn der nördliche Streckenabschnitt ausgebaut ist. Bei Klingenberg entstünde dann ein neues Nadelöhr, da die B 469 ab hier Richtung Kleinheubach 2-spurig geführt wird. Dies würde zu weiteren Eingriffen in Natur und Umwelt führen und eine kumulative Wirkung haben, die zu berücksichtigen ist. Dennoch wird das vorliegende Ausbauprojekt nur für sich isoliert betrachtet.

- Östlich der B469 – insbesondere B26-Babenhäusen

Der Ausbau der B469 löst auch weitere Konflikte bzgl. der B26 in Richtung Babenhäusen aus. Dort ist das Verkehrsaufkommen bereits heute in den Verkehrsspitzen sehr hoch.

- Westlich der B469

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg hat zwei weitere Projekte in den Gremien der betroffenen Kommunen vorgestellt, ohne jedoch

zu benennen, wann diese geplant und verwirklicht werden. Auch diese Projekte sind vorrangig zu realisieren, da sie maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsströme auch auf den hier geplanten Abschnitt der B469 haben können.

Der Neu-/Umbau des Brückenbauwerks über die B469 Umbau an der Anschlussstelle Großostheim/Nilkheim sowie die Änderung des Kreuzungsbereichs St3115/AB16 soll zu einer veränderten Verkehrsführung führen, die im Wesentlichen Nilkheim entlasten soll. Diese Planung sieht – endlich – auch einen durchgehenden Radweg von Großostheim nach Aschaffenburg vor. Diese Planung ist dem hiesigen Projekt vorzuziehen, um die Effekte – auch für die B469 - besser beurteilen zu können.

Wesentliche Bedeutung hat ebenfalls der geplante vierspurige Ausbau der B26, bzw. der Knoten zur AB16, da dieser wiederum den Verkehr, der von der Großostheimer Straße/Nilkheim umgeleitet werden soll. Auch diese Planung ist vorrangig zu der hier in Rede stehenden Planung. Insbesondere, weil dort auch eine sichere und attraktive Radverkehrswegeführung geplant werden soll. Aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit der Brücke und der Notwendigkeit diese zeitnah zu ersetzen, muss diese Maßnahme vorrangig geplant und realisiert werden. Laut einem Vermerk (Prüfbericht 2018 H) ist von max. 10 Jahren für den Zeitraum der Realisierung (ab 29.08.2019) vorgesehen. Zum besseren Verständnis wird in der **Anlage 2** die Präsentation des Staatlichen Bauamtes beigelegt.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Mit einer derartigen Planung werden dringend nötiger Klimaschutz, eine Verbesserung der Luftqualität, Lärminderung und Flächensparen weiterhin nicht

umgesetzt. Bayern bleibt damit bei der umweltfreundlichen Mobilität bundesweit Schlusslicht (siehe auch BUND-Studie „Bundesländerindex Mobilität & Umwelt 2020/21)! Der BUND Naturschutz fordert daher für den Großraum Aschaffenburg ein nachhaltiges Mobilitätskonzept, das der dringenden Notwendigkeit des Klimaschutzes, des Flächensparens, des Lärmschutzes und der Verbesserung der Luftqualität oberste Priorität einräumt.

1.4 Regionalplanung

Bereits aus dem Kapitel 2.4.1 des Erläuterungsberichts ist ersichtlich, dass der vorgesehene autobahnähnliche Ausbau raumordnerisch nicht abgestimmt ist. Es erschließt sich nicht, weshalb aus dem Landesentwicklungsplan lediglich Aussagen aus der Strukturkarte zitiert werden, die rechtlich relevanten Aussagen zu Straßenplanungen jedoch nicht. So werden in Ziffer 4.2 des Landesentwicklungsplanes lediglich allgemeine Grundsätze benannt und in der dazugehörigen Begründung ausgeführt, dass der Ausbau von Bundesfernstraßen im Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen ist. Da der autobahnähnliche Ausbau jedoch nicht im Bedarfsplan enthalten ist, widerspricht dieses Vorhaben diesen raumordnerischen Grundsätzen.

Auch die Ausführungen des Erläuterungsberichts zum Regionalplan Untermain gehen über wenig einschlägige Passagen hinaus (S. 21). Nicht zitiert wird jedoch die zur B469 einschlägige Passage: Im jetzigen Regionalplan wird lediglich in einem Satz auf die B469 eingegangen (https://www.regierung.unterfranken.bayern.de/mam/aufgaben/berreich2/sg24/r1_20081104_v4_b9_verkehr_text.pdf). Hier heißt es in der Begründung unter 3.2: „Der Ausbau der B 469 ist weitest-

gehend fertig gestellt bis auf eher kleinere Restmaßnahmen, etwa bei der Verknüpfung mit der St 2441 und 2310 bei Miltenberg oder bei der Verknüpfung mit der B 26 westlich Aschaffenburg. Diese noch ausstehenden Vorhaben sollen zügig zum Abschluss gebracht werden.“

Hieraus kann eine regionalplanerisch abgeleitete straßenbaupolitische Begründung für eine Ausbaumaßnahme von mehr als 100 Mio. nicht abgeleitet werden. Daran ändert auch nichts, die Ausbaumaßnahme zwischen Stockstadt und Großostheim als Instandhaltungsmaßnahme zu titulieren. Im Erläuterungsbericht (S. 19-26) wird die Maßnahme als Ausbaumaßnahme bezeichnet.

Der Regionalplan enthält in Ziffer 4 (ab Seite 90) Grundsätze zur Freiraumstruktur, die einem autobahnähnlichen Ausbau durch den Hübnerwald widersprechen. Der Ober- und Unterhübnerwald wird im Regionalplan Bayerischer Untermain als landschaftliches Vorbehaltsgebiet (bestehendes Landschaftsschutzgebiet) ausgewiesen (Ziffer 4.1.2.1). Die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete umfassen in der Region die bereits durch Rechtsverordnungen gesicherten Landschaftsschutzgebiete sowie die gesicherten Naturschutzgebiete. In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten gelten die Vorschriften der bereits durch Rechtsverordnungen geschützten Naturparke, Landschaftsschutzgebiete und Naturschutzgebiete. Die Gersprenz ist als Bereich, der die wesentlichen zu schützenden Landschaftsbestandteile enthält, ausgewiesen (Ziffer 4.1.2.3).

Der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain hat ein Gutachten zur Zukunft der Region in Auftrag gegeben: Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten 2035 (REMOSI). Ergebnis der Studie ist ein verkehrsträgerübergreifendes, regionales Gesamt-

konzept im Stadt-Umland-Kontext für die verkehrliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung der Region bis zum Jahr 2035. Dieses dient als Grundlage für die Fortschreibung des Regionalplans. Aus Anlass der Vorstellung eines Zwischenberichts stellt Niklas Wagener die bisherigen Inhalte wie folgt dar: „Viele fortschrittliche Ansätze sind dort schon enthalten: die Stärkung der Schiene als Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs. Bachgaubahn, Elektrifizierung der Maintalbahn, neue Haltepunkte und Bahnhöfe am Bayerischen Untermain mit dem Ziel, eine klimaschützende Mobilität voranzubringen und Pendlerströme in die Metropolregion Rhein-Main von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das finden wir klasse und freuen uns auf den Fortschritt des Gutachtens. Für uns ist klar: Unsere Regionalplanung muss sich künftig auf das Integrierte Klimakonzept am Bayerischen Untermain stützen und sich dem Klimaschutz viel stärker widmen als bisher. Umso dramatischer scheint mir, dass derweil der Ausbau der B469 zwischen Stockstadt und Großostheim vorangetrieben wird, ohne dass dies jemals im Regionalplan als untere Planungsebene oder im Bundesverkehrswegeplan als höhere Planungsebene vorgesehen wurde (<http://www.niklas-wagener.de/verkehr-am-bayerischen-untermain/><https://baaderkonzept.de/de/wir/aktuell.html>). Bevor vollendete Tatsachen für die Region durch einen autobahnähnlichen Ausbau geschaffen werden, muss die Fortschreibung des Regionalplans abgewartet werden.“

„Öffentliche Interessen“ sind dem derzeit gültigen Regionalplan nicht zu entnehmen.

Der Flächennutzungsplan des Marktes Großostheim wurde in den Planunterlagen nicht erwähnt. Dort werden die Flächen, die an die bestehende B469 angrenzen als „Wald“ dargestellt. Demnach

widerspricht die Planung, den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

1.5. Kosten - Finanzierung

Das geplante Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Die Kosten sind mit 102,812 Mio Euro veranschlagt (S. 132 EB). Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Kosten wurden auf den Stand des Vorentwurfs (14.12.2018 in der Fassung vom 31.07.2019) ermittelt.

Es handelt sich demnach um eine hohe Investitionssumme, die aus Bundeshaushaltsmitteln zu finanzieren ist. Da das Projekt nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, stellt sich die Frage, wie die Finanzierung gesichert werden soll. Auf Nachfrage in den örtlichen Gremien wurde vom Vorhabenträger erläutert, dass es einen sog. „Gesehensvermerk“ geben würde. Hieraus ergebe sich, dass das Bundesverkehrsministerium die Finanzierung zusichere. Dies erscheint für die Frage, ob die Finanzierung dieser Ausbauplanung als hinreichend gesichert angesehen werden kann, zweifelhaft. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird daher zu klären sein, welche rechtliche Bedeutung ein solcher „Gesehensvermerk“ hat, und, ob dieser auf der Grundlage einer realistischen Kostenschätzung erfolgt ist.

Es wird daher beantragt,

- (1.) den Vorgang zwischen dem Vorhabenträger und dem Bundesverkehrsministerium diesem Planfeststellungsverfahren beizuziehen.
- (2.) Akteneinsicht in die beigezogenen Behördenvorgänge zu gewähren.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass am Gesetzgeber vorbei eine derart hohe Investition alleine durch einen „Gesehensvermerk“

genehmigt werden kann. Es muss offengelegt werden, unter welchen Voraussetzungen die Finanzierung dieses Vorhabens von Gesetzes wegen möglich sein soll.

Weiterhin wird beantragt, den Vorhabenträger aufzugeben, die Kostenermittlung vorzulegen. Der 2018/2019 ermittelte Betrag erscheint in Anbetracht der Kostensteigerung der letzten Jahre als zu gering. Erst jüngst ist bekannt geworden, dass derselbe Vorhabenträger bei einer anderen planfestgestellten Straße ebenfalls 2018/2019 eine Kostenschätzung vorgenommen hat, die völlig unrealistisch war. Von ursprünglich 13 Mio Euro (2012), auf 25 Mio Euro (2018) sind die geschätzten Kosten nach dem Planfeststellungsbeschluss im Jahre 2020 für die Ortsumgehung Pflaumheim auf über 40 Mio Euro gestiegen. Es ist offensichtlich, dass der Vorhabenträger die Kosten zu niedrig angesetzt. Jedenfalls aber die Kosten, die 2018/2019 ermittelt worden sind, bereits heute nicht mehr Grundlage für die weitere Bewertung sein können.

2. Naturschutz

2.1 Verlust wertvollster Flächen und Lebensräume - Mangelhafte Berücksichtigung der Wertigkeit

Durch das Vorhaben käme es zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 33,7 ha. 22,8 ha würden dauerhaft versiegelt werden. Auf 19,2 ha nimmt man eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung an. Weitere 10,1 ha sind baubedingt betroffen, davon 8,7 ha erheblich beeinträchtigt.

Dieser Flächenverbrauch widerspricht den politischen Zielsetzungen zum Flächensparen: In seinem Umweltgutachten 2016 beschreibt der Sachverständigenrat für Umweltfragen den zu hohen Flächenverbrauch als eines der schwerwiegenden Umweltproble-

me in Deutschland. Der Flächenverbrauch sei daher bis spätestens 2020 auf 30 ha pro Tag zu senken. Nachdem dieses Ziel krachend verfehlt wurde (aktuell liegt der Flächenverbrauch noch immer bei 56 ha pro Tag!), strebt man nun das Jahr 2030 als Zielhorizont an. Dies hat auch die Bundesregierung so beschlossen. Der geplante Ausbau der B 469 ignoriert dieses drängende Ziel jedoch nach wie vor.

Das Vorhaben widerspricht auch den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gem. § 1 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG. Danach müssen zur Erhaltung der dauerhaften Sicherung und Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts die Böden so erhalten werden, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können.

2.2 Gesetzlich geschütztes Biotop

Von der Ausbauplanung betroffen sind insbesondere **wertvollste Flächen, wie ein Sumpfbüsch an der Gersprenz** (kartiertes Biotop 6020-0017-001), welches nach § 30 BNatSchG i. V. m Art. 23 BayNatSchG geschützt ist. Eingriffe in derartige Flächen sind verboten. Dennoch sollen 490 m² dauerhaft überbaut werden. Ein Ausgleich ist jedoch gemäß Planunterlagen (LBP, S. 58) im direkten Umfeld nicht möglich, sondern erst in einer Distanz von ca. 2,4 km. Damit kann aus Sicht des BUND Naturschutz ein Ausgleich des an Ort und Stelle vorhandenen Biotops nicht erreicht werden und ein Eingriff ist nach Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG nicht statthaft. Zudem ist das notwendige öffentliche Interesse nicht ausreichend dargelegt. Es kommt hinzu, dass anlagenbedingt eine Fläche von 170 m² gerodet und nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden soll. Dies steht aber in Widerspruch zu den Vorgaben der Höheren Naturschutzbehörde, die keine temporären

Eingriffe gestattet, da eine spätere Rekultivierung derartiger Biotope nicht möglich ist (Erläuterungsbericht, S. 60).

2.3 Landschaftsschutzgebiet

Zudem befindet sich hier das Landschaftsschutzgebiet „Unter- und Oberhübner Wald in der Gemarkung Stockstadt“, welches auf 2,9 km durchfahren wird. Hier sind Maßnahmen und Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern. Dies ist hier jedoch aus Sicht des BUND Naturschutz durch den autobahnähnlichen Ausbau und acht zu erneuernden größeren Brückenbauwerken mit entsprechenden Eingriffen in Natur, Umwelt und Landschaftsbild gegeben. Eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG kommt daher für diesen Ausbau nicht in Betracht.

2.4 Waldrodung

Geplant ist ferner die Rodung von insgesamt 14,18 ha Wald, davon 10,37 ha Bannwald. Waldflächen haben jedoch für den Klimaschutz eine sehr hohe Bedeutung (siehe bereits unter 1.). Sie speichern Wasser, kühlen durch Verdunstung die Umgebung und wirken als Kohlenstoffsенке. Gerade im Waldboden werden große Mengen an Kohlendioxid gespeichert. Aus Klimaschutzgründen ist die Rodung von Waldflächen daher unbedingt zu vermeiden. Zu berücksichtigen ist auch, dass in der Region durch weitere Eingriffsprojekte zusätzliche Waldrodungen geplant sind. So sollen für die Ortsumfahrung Großostheim –Pflaumheim 1,5 ha im Pflaumheimer Wald gerodet werden. Für einen Kiesabbau in Babenhausen würden weitere 7,1 ha verschwinden (dieser Wald grenzt an den Hübner Wald an). Weitere Rodungen sind auch im Bereich des Knotens B26/B469 vorgesehen, um nur einige Beispiele zu nennen. Dies hat negativ wirkende Summationseffekte zur Folge, die berücksichtigt werden müssen (für den Klimaschutz,

für den Wald als Lebensraum, für das Kleinklima, für die Erholungsfunktion des Waldes, ...). Weite Teile sind als landschaftliches Vorbehaltsgebiet im Regionalplan ausgewiesen, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zukommt (Unter- und Oberhübner Wald mit Gersprenzaue).

Der betroffene Wald erfüllt Waldfunktionen des lokalen und regionalen Klimaschutzes, der Erholung (Intensitätsstufe II), des Bodenschutzes und als Lebensraum. Angrenzend an den Ringheimer Flugplatz und der Fa. Fußner ist der Wald entlang der B469 als Immissionsschutzwald ausgewiesen und hat daher eine besondere Bedeutung.

Zwar sollen diese Flächen wieder aufgeforstet werden, es wird aber in keinster Weise berücksichtigt, dass aufgrund der Klimakrise und einer damit verbundenen zunehmenden Austrocknung der Böden in der Region, eine Aufforstung mit sehr großen Unsicherheiten verbunden ist. Wahrscheinlich müssten die Aufforstungsflächen über Jahre, wenn nicht sogar Jahrzehnte künstlich bewässert werden – Erfolg zweifelhaft. Eine Auflichtung des Waldes entlang der Bundesstraße würde zudem weitere Bäume, die bisher geschützt im Wald standen, durch Sonnenbrand, Wind und Begünstigung einer Austrocknung der Böden schädigen. Dies stellt ebenso einen ausgleichspflichtigen Eingriff dar. Dieser Eingriff ist aber bisher nicht berücksichtigt.

Nachdem Bannwald gerodet werden soll, ist gemäß Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG u. a. nachzuweisen, dass der aufzuforstende Wald die Waldfunktionen (siehe oben) des gerodeten Waldes übernehmen kann. Dieser Nachweis wurde nicht erbracht.

2.5 Fledermäuse

Nach Durchsicht der Planunterlagen wird von Rudolf Kreuzer, der im BN Kreisverband Aschaffenburg als Fledermausexperte gilt und die heimischen Vorkommen aus persönlichen Kenntnissen, aufgrund von diversen Projekten sowie zahlreichen Stellungnahmen zu Planunterlagen kennt, folgendes festgestellt:

„Beeindruckend ist die Artenvielfalt an Fledermäusen im Eingriffsgebiet. Bei der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) sind mindestens sieben baumhöhlenbewohnende Fledermausarten (Abendsegler, Kleinabendsegler, Bartfledermaus, Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr) kartiert worden. Ein Vorkommen der Rauhautfledermaus wurde dagegen nicht festgestellt. Dies widerspricht meinen Erkenntnissen. Viele Jahre lang konnte ich diese Tiere in den Großostheimer Wäldern zu beiden Seiten der B 469 in Nistkästen und auch in Baumhöhlen nachweisen. Sie waren meist im Spätherbst zur Nistkastenkontrolle bevorzugt entlang der zur B 469 führenden Wege zu finden. Rauhautfledermäuse sind „Zugvögel“ sie ziehen von ihren Aufenthaltsgebieten im Sommer (z.B. Polen, ehemalige UDSSR) zu ihren Winterquartieren im Südwesten. Weitesten bisher gemessene Wanderstrecke war 1905 Kilometer. Dabei folgen sie anscheinend bevorzugt Flussläufen und beziehen offensichtlich in den Waldungen am Untermain (Funde z.B. Obernau, Schweinheim, Unterwald Stockstadt, Kleinwallstadt, Elsenfeld) ihre Rast- und Paarungsquartiere. Da sie nur eine kurze Zeitspanne anwesend sind, sind sie wohl bei der Kartierung nicht erfasst worden. Dennoch sind solche traditionell benutzten Quartiere für weit wandernde Arten von enormer Wichtigkeit, da sie auf

ihrem kräftezehrenden Überflug sehr gefährdet und auf ihren Wegen auf sichere Rast- und Nahrungsplätze angewiesen sind.

(Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) Stand: 27.05.2020 über EUROBATS, ein Abkommen zur Erhaltung der europäischen Fledermauspopulationen [Agreement on the Conservation of Populations of European Bats]. Auch dieser völkerrechtlich verbindliche Vertrag steht unter der Schirmherrschaft der Bonner Konvention zum Schutz wandernder, wildlebender Tierarten.: <https://www.bmu.de/themen/natur-biologische-vielfalt-arten/artenschutz/internationaler-artenschutz/fledermaeuse/>).

Zu den Langstreckenziehern gehören auch Abendsegler und Kleinabendsegler. Nachgewiesen wurde, dass Abendsegler aus dem Nordosten z.B. Uckermark bei uns in Baumhöhlen überwintern. Im nahen Aschaffener Park Schönbusch wurden in Baumhöhlen immer wieder Tiere gefunden, einmal etwa 100 Stück. Wenn dem Ausbau der B 469 zehn Höhlenbäume zum Opfer fallen, würde dies gerade die Population der weit ziehenden Arten sehr beeinträchtigen.

Als Ersatz für den bau- und anlagebedingten Verlust von zehn Höhlenbäumen, wie im Zuge des Ausbaus der B 469 vorgesehen, sollen in der näheren Umgebung des Eingriffsbereichs insgesamt zehn Fledermauskästen die jeweils der verlorengehenden Struktur entsprechen (Flachkästen für Spalten, Rundkästen für Höhlen), an verbleibenden Bäumen angebracht werden. Zusätzlich sind, insofern es der Zustand der Bäume zulässt, die betroffenen Stammabschnitte zu bergen und an einem geeigneten Baum anzubringen, und weitere Altbäume aus der regulären forstlichen Nutzung zu nehmen. Nach ZAHN & HAMMER (2017) werden die vielerorts verwendeten Kästen in vielen Fällen gar nicht oder erst nach vielen Jahren als Quartier angenommen. Aus diesem Grund ist nach Aussage der Regierung von Unterfranken (Höhere Naturschutzbehörde, Fr. Beyer) die ökologische Funktion trotz der Lage in einem ausgedehnten Waldgebiet und der verhältnismäßig geringen Zahl betroffener Höhlenbäume im räumlichen Zusammenhang durch die in der saP Kap. 4.2.2 beschriebenen Maßnahmen

nicht gewahrt. Daneben fehlen noch Baumhöhlen zur Überwinterung der Abendseglerarten. Dies kann nur durch spezielle Überwinterungskästen vielleicht etwas ausgeglichen werden. Kunsthöhlen können zudem die vielfältige ökologische Funktion von Höhlenbäumen bzw. Baumhöhlen für viele andere Tierarten z.B. Vögel, Bilche, Totholzbewohner (Käfer, Schmetterlinge, Spinnen, u.a. Insekten), für Pflanzen, Flechten und Pilze und auch als Nahrungsquelle für z.B. Spechte, Meisen, etc. nicht oder nur unzureichend ersetzen. Zudem gehen durch die ausgedehnten Waldrodungen wertvolle Nahrungshabitate für die Tiere verloren.

CEF-Maßnahmen sind laut Planunterlagen jedoch nicht möglich, weshalb eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt wird. Hierfür sind aber zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses nötig. Diese sind jedoch nicht nachgewiesen. Das überwiegend öffentliche Interesse liegt auch nicht im Ausbau der B 469, sondern im Erhalt des Waldes sowie der betroffenen Biotope und Arten. Dies belegt die Ausweisung der Flächen als Bannwald, als landschaftliches Vorbehaltsgebiet und als Landschaftsschutzgebiet.

2.6 Zauneidechse

Dies gilt auch für die Zauneidechse. Auch hier soll eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden, da notwendige CEF-Maßnahmenflächen laut Planunterlagen nicht in dem nötigen Umkreis von max. 50 m zur betroffenen Population zur Verfügung stehen.

2.7 Vogelarten

65 Vogelarten wurden im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, 49 werden in den Planunterlagen als Brut- bzw. Reviervögeln aufge-

führt. Betroffen ist auch ein Revier des Steinkauzes. Diese Art befindet sich bayerweit in einem ungünstigen bis schlechten Erhaltungszustand. Der Bestandstrend der lokalen Population ist rückläufig. Eine Baustraße ist nur ca. 130 m südlich des Revierzentrums vorgesehen. Ca. 150 m nördlich verläuft die Hauptstraße von Stockstadt zum Anschluss der B 469. Eine Summation der dann bestehenden negativen Störeffekte wurde nicht untersucht, weshalb ein Störungsverbot entgegen den Aussagen in der saP nicht ausgeschlossen werden kann. Auch muss der Annahme, dass mit keiner Verkehrszunahme oder Verlagerung des Verkehrs zu rechnen ist, widersprochen werden. Ziel der Planung ist eine Leistungsstärkung der B 469. Dies wird auch mit einer Verkehrszunahme verbunden sein. Nicht berücksichtigt ist auch der zu erwartende Umgehungsverkehr während der Bauphase. Die Effektdistanz des Steinkauzes liegt bei 300 m (GARNIEL A. & MIERWALD U. DR. (2010). ARBEITSHILFE VÖGEL UND STRAßENVERKEHR, IM AUFTRAG DES BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG, 115 S).

Ein Brutbaum des Grünspechtes liegt nur 25 m entfernt von der aktuellen Trasse. Der Wegfall dieses Brutbaumes wird jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen, wie auch der Verlust weiterer potentieller Brutbäume im Umfeld. Damit kann das Schädigungsverbot entgegen den Angaben in der saP nicht ausgeschlossen werden. Auch ist ein Störungsverbot im Betrieb und während der Bauphase nicht auszuschließen. Zwei weitere Brutpaare sind im Untersuchungsgebiet nachgewiesen.

Der Trauerschnäpper (Rote Liste Deutschland gefährdet) hat im Untersuchungsraum 8 Reviere. Diese liegen laut saP nur mindestens 20 m entfernt zum Eingriffsbereich. Sie befinden sich somit klar innerhalb der Effektdistanz dieser Art von 200 m (GARNIEL & MIERWALD, 2010), innerhalb derer Brutvögel mit zunehmender

Meidung reagieren (durchaus auch lärmunabhängig), je näher sich eine Straße befindet. Verbotstatbestände können daher - entgegen den Aussagen der saP - nicht ausgeschlossen werden! Auch bei weiteren nachgewiesenen Vogelarten werden die Effektdistanzen unterschritten (z. B. Pirol, Neuntöter, Feldlerche, Baumpeper, Wiesenschafstelze, etc.). Verbotstatbestände können auch hier nicht ausgeschlossen werden. Damit sind die temporären wie dauerhaften Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der nachgewiesenen Vogelarten nicht gründlich ermittelt, weshalb nicht sichergestellt werden kann, dass sich der Erhaltungszustand der Arten maßnahmenbedingt nicht verschlechtert. Auch sind Summationseffekte zu berücksichtigen (sieh auch unten).

Da der Zuwegungsplan noch nicht vorliegt, können weitere negative Auswirkungen und die Erfüllung von Verbotstatbeständen nicht ausgeschlossen werden.

Die saP schließt eine Betroffenheit von Arten, die als Nahrungsgäste im Gebiet präsent sind aus, da die Maßnahmenplanung keine essentielle Bedeutung für diese Arten hätte. Dies ist aber rein spekulativ, insbesondere deshalb, da keine Prüfung der Summationswirkung mit anderen Eingriffsvorhaben erfolgt ist. Somit kann die Erfüllung von Verbotstatbeständen auch hier nicht ausgeschlossen werden.

2.8 Biber

An der Gersprenz sind drei Biberreviere nachgewiesen. Es wird nicht ausgeschlossen, dass sich der Biber bis zum Baubeginn auch im Eingriffsbereich ansiedelt. Die saP sieht für diesen Fall als „konfliktvermeidende“ Maßnahme eine vorsichtige Entfernung der Biberburg zwischen September und März vor. Der BUND Naturschutz macht darauf aufmerksam, dass dies einen Verstoß gegen § 44 BNatSchG bedeuten würde. Der Biber wäre seiner Be-

hausung beraubt und im Winterhalbjahr schutzlos. Zudem ist nicht ausgeschlossen, dass der Biber seine Wohnröhre in das Ufer gräbt. Auch diese ist als Lebensstätte ganzjährig geschützt.

2.9 Schmetterlinge

Die Bestandserfassungen für die Schmetterlinge entsprechen nicht den gebotenen fachlichen Standards. Für die Anhang IV-Arten Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling und den großen Feuerfalter ist eine weitergehende Bestandserfassung aufgrund der vorgefundenen Lebensraumstrukturen erforderlich. Aus der saP geht hervor, dass lediglich an zwei bzw. drei Terminen eine Erfassung der Tagfalter erfolgt ist (S. 13). Außerdem wurden diese offenbar lediglich an der Gersprenzbrücke durchgeführt, obwohl auch im weiteren Bereich durchaus geeignete Habitate möglich erscheinen. In der saP wird pauschal festgestellt, dass keine geeigneten Habitatstrukturen vorhanden seien (S. 74) und daher ein Vorkommen ausgeschlossen.

Dukatenfalter (*Lycaena virgaureae*)

Der Dukatenfalter ist gem. § 7 ABs. 2 Zif. 13 c i.V.m. § 54 Abs. 1 BNatSchG besonders geschützt, weshalb die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auch für diese Art zu prüfen sind. Die Gutachter haben keine Bestandserfassung durchgeführt. Es wurden lediglich Auskünfte von Herrn Sanetra (S. 8 saP) eingeholt. Wie und wann die Daten erhoben worden sind, geht aus der saP nicht hervor. Aus den Unterlagen ist nicht erkennbar, ob eine aktuelle Kartierung durchgeführt worden ist. Daher ist auch nicht auszuschließen, dass an anderen Stellen die Schmetterlingsart vorkommt und durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. Die Angaben von Herrn Sanetra hätten Anlass gegeben, weitere Kartierungen durchzuführen. In den Planunterlagen wird ausgeführt, dass

die Art im Umfeld der B469 entlang besonnter, blütenreicher Waldwege und Lichtungen in lichten Kiefernwäldern vorkommt. Wo genau, in welcher Häufigkeit wird jedoch nicht genannt. Jedoch wird der Konflikt zumindest hinsichtlich einer Baustellenzufahrt zum Bauwerk 6 erkannt. Der Konflikt wird jedoch in der saP nicht hinreichend ermittelt (S. 29 saP). Ein Forstweg soll eine Baustraße werden. Wird dieser Weg mit Lkw befahren, wird es auf der gesamten Länge des Weges nicht nur zur Zerstörung des Wegesaums kommen, sondern darüber hinaus auf einer Breite bis zu 3-5m zu erheblichen Staubbelastungen, die dazu führen werden, dass zu bestimmten Zeiten (warm/trocken) keine ausreichenden Blühpflanzen für die Schmetterlinge zur Verfügung stehen. Die Vermeidungsmaßnahme (Aufstellen von Bauzäunen) kann die Waldsäume nicht vor Beeinträchtigungen schützen.

Beim Dukatenfalter ist in den letzten Jahrzehnten ein dramatischer Rückgang zu verzeichnen (ZAPP 2019). Mögliche Ursachen dafür sind der Verlust an Nektarhabitaten an Forstwegen (Reinhardt, Verbreitungsatlas, 2020, S. 142). In Bayern ist die Art als „stark gefährdet“ und in der Roten Liste Deutschland in der Vorwarnstufe gelistet. Da die Art stark gefährdet ist, muss eine ordentliche Kartierung erfolgen und eine entsprechende Vermeidungsmaßnahme angeordnet werden (BVerwG, B. v. 18.09.2008, 4 BN 21.08, Rn. 3 m.w.N.).

2.10 Weitere Beeinträchtigungen

Gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 BayKompV i. V. m. Anlage 2.1, Spalte 3, sind regional bedrohte Arten auch außerhalb des Biotopwertsystems stärker zu berücksichtigen, als bisher geschehen. Gerade Schnecken, Heuschrecken und Tagfalter müssen daher gründlich kartiert werden. Entsprechende Untersuchungen fehlen jedoch.

Die Auswirkungen durch die jahrelange Bautätigkeit innerhalb des Waldes werden unzureichend berücksichtigt. So ist den Planunterlagen zwar zu entnehmen, wo Baustellen und Baustraßen entstehen sollen. Jedoch wird das Ausmaß der Zerstörungen und Beeinträchtigungen nicht ansatzweise dargestellt. Es ist zu befürchten, dass es zu jahrelangen erheblichen Störungen sowohl der Erholungsfunktion für die Menschen kommen wird, und zu gravierenden Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenwelt.

Der BUND Naturschutz weist auch auf folgenden Sachverhalt hin: Die Planfeststellungs-, Zulassungs- oder Antragsbehörde muss durch die Ermittlungsergebnisse in die Lage versetzt werden, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu prüfen. Um im Rahmen von § 45 Abs. 7 BNatSchG die Auswirkungen auf den Erhaltungszustand betroffener Arten bewerten zu können, bedarf es mithin einer fachlichen Auseinandersetzung mit der Verbreitungssituation und der Bedeutung des betroffenen Vorkommens. Denn bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustandes der betroffenen Arten ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urt. v. 12.3.2010 – 9 A 3/06 – Rn. 249, unter Verweis auf BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116, Rn. 572). Verändert sich der Erhaltungszustand der lokalen Population negativ, so kann nicht ausgeschlossen werden, dass zugleich auch negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entstehen werden (Kommission, Leitfaden zum strengen Schutzsystem im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG, Rn. 49 ff.). Dann kann eine Aus-

nahmegenehmigung nicht erteilt werden. Die Verbreitungssituation und die Bedeutung der betroffenen Vorkommen sind mithin von grundlegender Bedeutung für jede weitere Bewertung.

3. Negative Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser

Die vorliegende Planung sieht zwischen Bau-km 0 + 250 und 0 + 600 eine Grundwasserabsenkung vor mit Ableitung über ein Absatzbecken in die Gersprenz. Vorgesehen ist eine maximale Grundwasserableitung von 3 l/s. Dies entspricht auf ein Jahr umgerechnet dem jährlichen Trinkwasserbedarf einer Gemeinde mit rund 2100 Einwohnern. Gerade in Hinblick auf eine klimabedingt zunehmende Trockenheit - seit 17 Jahren gab es laut LFU im nördlichen Bayern keine Überschüsse mehr bei der Grundwasserneubildung - ist jedwede Grundwasserausleitung zu unterlassen. Schon jetzt zeigen die Grundwasserstände in der Region im oberen Stockwerk niedrige, im tieferen Stockwerk auch sehr niedrige Werte (Niedrigwasserinformationsdienst Bayern, Stand 26.10.2020). Zum Beispiel an der Messstelle Frühlingslust 86A ist ein deutlicher Grundwasserabfall seit ca. 2003 auf Werte weit unter den mittleren Wasserstand belegt. Der Mittelwert wurde in den letzten rund 6 Jahre nicht mehr erreicht. Die für die Bewertung des Ausgangszustandes der Grundwasserkörper herangezogenen Daten (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, S. 25 und 30) entstammen aber dem 2. Bewirtschaftungsplan (Stand 12/2015). Damit wird aber spätestens der im Jahr 2014 deutlich einsetzende, und bis heute anhaltende Rückgang des Jahresniederschlages (insbesondere auch des Winterniederschlages) und damit eine weitere Verschärfung des dramatischen Rückgangs der Grundwasserneubildung nicht berücksichtigt. So summiert sich das Defizit des Gesamtniederschlages an der Messstation 1851 in

Großostheim seit dem 01.01.2014 bis zum 31.10.2020 auf insgesamt 991,5 mm, was weit mehr als dem Jahresniederschlag von 719,7 mm gemäß langjährigem Mittel (1961 bis 1990) entspricht (siehe „Gewässerkundlicher Dienst Bayern“). Die Ausgangslage wird damit falsch beurteilt. Der mengenmäßige Zustand der betroffenen Grundwasserkörper ist daher als schlecht zu beurteilen. Das Bewirtschaftungsziel eines „guten mengenmäßigen Zustandes“ wird damit entgegen den Aussagen im Fachbeitrag Wasser-rahmenrichtlinie (S. 25 und 30) nicht erreicht.

Die Grundwasserausleitung widerspricht somit der WRRL, die das Erreichen eines qualitativ und quantitativ guten Zustandes auch für die Grundwasserkörper einfordert (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot). Daher darf nicht mehr Grundwasser entnommen werden, als sich dort neu bildet. Nachdem die Grundwasserstände aber sinken, ist dies schon jetzt nicht mehr gegeben. Ziel muss es daher sein, die Zuleitung von Niederschlagswasser ins Grundwasser zu fördern. Auch das Wasserhaushaltsgesetz fordert dies hier ein. So ist nach § 47 Abs. 1 WHG Grundwasser u. a. so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen Zustandes vermieden wird und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht werden kann; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Zusätzlich zur Grundwasserausleitung wird dem Grundwasser im Abschnitt km 0+250 bis km 0+600 anfallendes Niederschlagswasser entzogen (Einleitung in die Gersprenz). Angaben über die zu erwartende Jahresmenge fehlen jedoch im Fachbeitrag zur Wasser-rahmenrichtlinie.

Eine unerhebliche Auswirkung auf die Grundwasserneubildung in den Entwässerungsabschnitten EA 1, EA2 und EA 2a kann somit

entgegen den Aussagen im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (S. 29) nicht attestiert werden.

Hinsichtlich des chemischen Zustandes befinden sich die Grundwasserkörper sowie die Gersprenz in einem schlechten bzw. „nicht guten“ Zustand. Gemäß den vorliegenden Planunterlagen geht man aufgrund des Ausbaus der B 469 von einer Erhöhung des Streusalzeintrages um 30 % aus. Auch finden zusätzliche Einträge, wie Reifen- und Bremsabrieb statt. Dies hat eine weitere Verschlechterung des aktuellen Zustands in den Wasserkörpern zur Folge (Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG), wobei auch eine Summenwirkung zu berücksichtigen ist. Eine Trendumkehr (Trendumkehrgebot nach § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG) wird so sicher nicht erzielt. Eine nicht auszuschließende Luftverfrachtung mit Eintrag in die Gersprenz wird in den Planunterlagen ebenfalls nicht behandelt.

Zudem muss festgestellt werden, dass Daten über die Grundwassermächtigkeit und Fließgeschwindigkeit/Fließrichtung im Grundwasserleiter nicht vorliegen. Eine WRR-Messstelle für den Grundwasserkörper DEHE_2470_3201_BY ist nicht vorhanden. Die nächstgelegene Messstelle befindet sich 9,5 km westlich der B 469 in Hessen. Dennoch gehen die Planunterlagen davon aus, dass weder der gesamte Grundwasserkörper noch die relevanten Referenz-Messstellen des Grundwasserkörpers vorhabenbedingt von zusätzlichen Chlorideinträgen betroffen sein werden (Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie S. 27). Da aber eine belastbare Datengrundlage für diese Annahme fehlt, kann eine Betroffenheit der WRRL-Wasserkörper eben nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt auch für den Grundwasserkörper DEBY_2_G062_HE.

Fachlich zu prüfen wird sein, ob die Entwässerungsplanung entlang der Ausbaustrecke den aktuellen fachlichen Standards entspricht. So musste aktuell die Entwässerungsplanung bei der OU Dinkelsbühl – nach Ergehen des dortigen Planfeststellungsbeschlusses – komplett überarbeitet und erneuert werden, weil veraltete fachliche Grundlagen herangezogen worden sind.

Der Bund Naturschutz fordert ausdrücklich, dass dann, wenn die bestehende Entwässerungssituation zu erheblichen Umweltauswirkungen führt, diese verbessert werden muss. Auch bei Bestandsstrecken sind bauliche Maßnahmen möglich, um Defizite bei der Entwässerung zu beseitigen. Hier sind alternative Planungen vorzulegen.

4. Lärm

Die Lärmauswirkungen auf den Erholungsraum werden unzureichend ermittelt. Es fehlt eine Summationsbetrachtung mit dem vom Flugplatz Ringheim, dem Recyclinghof sowie der Fa. Fußner.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. 

Steffen Jodl
BUND Naturschutz in Bayern e. V.
Regionalreferent Unterfranken

Anlagen:

- Artikel Main Echo
- Präsentation B 469