

Ø KG Nbg.-L. ✓



**BUND**  
**Naturschutz**  
**in Bayern e.V.**

Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt-  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäfts-  
stelle Nürnberg  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg  
Tel. 09 11/81 87 8-0  
Fax 09 11/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

An die  
Regierung von Mittelfranken  
Promenade 27  
91522 Ansbach

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht  
Unser Zeichen USt-Mfr-NbgL-B 14-Knoten ö NeunkirchenaS-2013-07-11.doc  
Datum 11.07.2013

Sachbearbeiter:  
Heide Frobels, KG Nürnberger Land

**Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 14 Nürnberg – Sulzbach-Rosenberg zwischen der Anschlussstelle Lauf/Hersbruck der BAB A 9 und der St 2236 Richtung Speikern mit Errichtung eines höhenfreien Knotenpunktes östlich von Neunkirchen am Sand**

**Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V. nimmt dazu wie folgt Stellung:

**Der BUND Naturschutz lehnt den Ausbau der B 14 in der vorliegenden Form strikt ab und fordert die Umsetzung vorgeschlagener Alternativen zur Planung.**

## **Falsche Verkehrspolitik**

Der BUND Naturschutz sieht die vorliegende Planung als Folgewirkung der von uns seit Jahren kritisierten allgemeinen Bevorzugung des Individualverkehrs an, also einer grundsätzlichen und extrem einseitig auf den KFZ-Verkehr ausgerichteten Verkehrspolitik. Durch ständig verbesserten Ausbaugrad und ständig steigenden Erschließungsgrad ist diese die Ursache einer immer noch wachsenden Verkehrsbelastung, welche wieder zu mehr Belastungen von Mensch und Natur führt. Weitere Ausbauten – und damit weitere „Verbesserungen“ des Verkehrsflusses - lösen dieses grundsätzliche Problem aber nicht, sondern verlagern es lediglich räumlich. Auch die geplante Maßnahme erzeugt letztendlich wiederum neuen KFZ-Verkehr und verhindert den vorrangigen Ausbau des öffentlichen

Personennahverkehrs, insbesondere der Schiene als umweltverträgliches Verkehrsmittel durch Bindung knapper Finanzmittel.

**Der BN lehnt daher das Projekt ab und fordert die Mittel für den Ausbau des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs zu verwenden.**

## **Das Projekt ist nicht mit den Klimaschutzzielen vereinbar**

Der Verkehr trägt in Deutschland zu rund 20 Prozent (in Bayern sogar rund 30 Prozent) zu den CO<sub>2</sub> Emissionen bei. Dennoch ist es im Vergleich zu anderen Sektoren bisher nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Dem letzten Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) zu Folge muss der Energieverbrauch im Verkehrssektor weiter gesenkt werden. Die Kohlenstoffdioxid-Emissionen im Verkehrssektor müssen zwischen 2010 und der Mitte des Jahrhunderts um mehr als Zweidrittel gesenkt werden, um das EU-Ziel zu erreichen. Aus Klimaschutzgründen bedarf es im Verkehrsbereich daher dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau der ÖPNV.

Das Vorhaben widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

**Der BN lehnt daher das Projekt ab und fordert die Mittel für den Ausbau des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs zu verwenden.**

## **Kein Bedarf**

Im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist der Ausbau der B 14 im o.g. Abschnitt nicht aufgeführt.

**Der BN lehnt daher das Projekt wegen fehlendem Bedarf ab und fordert die Mittel für den Ausbau des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs zu verwenden. Sollte dies nicht möglich sein sollten die für Straßenausbau vorgesehenen öffentlichen Mittel eher für die Reparatur von Straßen ausgegeben werden als für den Ausbau von Straßenabschnitten, auf denen gewisse Probleme nur zeitweise bestehen oder die anderweitig gelöst werden können, wie es in diesem Fall zutrifft.**

## **Überdimensionierte Ausbauplanung**

Auch wenn sich nachgewiesenermaßen die Unfallzahlen nicht wesentlich geändert haben, so ist der Verkehr auf der geplanten Ausbaustrecke der B 14 in den letzten Jahren nach eigenen Beobachtungen flüssiger geworden.

Auch zu Hauptverkehrszeiten wurden in jüngster Vergangenheit weniger bzw. an manchen Tagen gar keine nennenswerten Staus registriert als noch vor wenigen Jahren. Dieser Fakt wird auch im Erläuterungsbericht auf S. 21 formuliert: „Die Morgen- und Abendspitzen der zugehörigen Pendlerströme werden abflachen und sich aber dafür viel breiter über den Tag verteilen“.

Es ist auch falsch, von einer „fortschreitenden Motorisierung der Pendlerströme“ (S. 15 des Erläuterungsberichts) auszugehen. Mit dem Ausbau der S-Bahn-Linie Nürnberg-Hartmannshof nutzen schon jetzt mehr Berufspendler den ÖPNV.

Das gesamte ÖPNV-Angebot für Pendler aus dem Pegnitz-, Haunach-, Hammerbach- und Högenbachtal ist insgesamt auch nicht so „stark begrenzt“ wie im Erläuterungsbericht formuliert. Nach Einschätzung des BN liegt es eher an den stetig steigenden Preisen des VGN und an den relativ häufig vorkommenden Verspätungen, dass viele Pendler noch zögern, auf den ÖPNV umzusteigen.

Investitionen zur Lösung dieser Probleme sind sinnvoller als der weitere Ausbau des Straßennetzes.

Für den geplanten Ausbau der B 14 wird einerseits die Unfallhäufigkeit als Hauptgrund angegeben. Andererseits wird aber auch erwähnt, dass „im derzeit aktuellen Betrachtungszeitraum 2009-2011 ... die Strecke ... objektiv etwas weniger auffällig“ ist (S. 5 Erläuterungsbericht).

Außerdem wird im Erläuterungsbericht auf S. 18 nach Auswertung von Straßenverkehrszählungen darauf verwiesen, dass die Verkehrszahlen 2010 gegenüber 2005 einen leichten Rückgang zeigen und dass „auf der B 14 eine „Sättigung“ eingetreten ist“. Diese Tendenzen und die im vorherigen Abschnitt aufgeführten Argumente rechtfertigen den Ausbau der B 14 in der vorliegenden Planungsdimension keineswegs.

**Der BN lehnt daher das Projekt wegen fehlendem Bedarf ab und fordert die Mittel für den Ausbau des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs zu verwenden. Sollte dies nicht möglich sein sollten die für Straßenausbau vorgesehenen öffentlichen Mittel eher für die Reparatur von Straßen ausgegeben werden als für den Ausbau von Straßenabschnitten, auf denen gewisse Probleme nur zeitweise bestehen oder die anderweitig gelöst werden können, wie es in diesem Fall zutrifft.**

## Verlagerung

Es kann auch davon ausgegangen werden, dass sich durch den Ausbau die Durchgangsverkehrproblematik für Reichenschwand noch mehr erhöht. Manche Pendler, die jetzt ausweichend andere Straßen (z.B. die Autobahn) nutzen, würden nach erfolgtem Ausbau wieder auf der B 14 fahren. Bereits derzeit bilden sich an den Ampeln entlang der B 14 in Reichenschwand Staus – dies würde dann größere Ausmaße annehmen.

**Der BN lehnt daher das Projekt wegen Verlagerung der Verkehrsbelastungen nach Reichenschwand ab.**

## Alternativen

Verschiedene einfachere Möglichkeiten würden den Verkehr und die Unfallhäufigkeit beträchtlich reduzieren. Auch die Kosten für die Lösung der Probleme und die Eingriffe in den Naturhaushalt wären erheblich geringer:

## 1. Anbindung Bahnhofstraße sperren

Die direkte Anbindung der Bahnhofstraße an die B 14 wurde als eine der Hauptursachen für die hohen Unfallzahlen auf dem geplanten Ausbauabschnitt identifiziert. Für Pkw-Verkehr ist diese Straße jedoch nicht notwendig. Der Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen B 14 und Bahnlinie ist relativ schmal und in schlechtem Zustand. Er wird von Pkw-Fahrern derzeit offensichtlich nur als „Schleichweg“ genutzt. Im Erläuterungsbericht ist dies auf S. 5 auch entsprechend formuliert: „eine häufig genutzte Abkürzungsstrecke über den nördlich der B 14 gelegenen Bahnübergang in das Ortszentrum der Gemeinde Neunkirchen am Sand“. Für Lkw-Verkehr der Kläranlage und der Betriebe des Gewerbegebietes könnte eine Verbindung von der Bahnhofstraße zum Gewerbegebiet Bräunleinsberg parallel und südlich der Bahnlinie geschaffen werden.

Es muss auch bedacht werden, dass eine Zufahrt zur Bahnhofstraße von der B 14 derzeit nur aus Richtung Osten möglich ist und eine Zufahrt von der Bahnhofstraße auf die B 14 nur in westlicher Richtung. Verkehr in der jeweils anderen Richtung musste sich also schon seit Einführung des Linksabbiege- und Links-einbiegeverbots anderweitig bewegen. Daher ist eine Anbindung der Bahnhofstraße an die B 14 völlig verzichtbar.

## 2. Wirtschafts- und Feldwege von der B 14 abkoppeln

Wirtschaftswege und Feldwege, die auf die B 14 einmünden, sind eindeutige Gefahrenpotentiale. Durch Verlegung vorhandener und/oder Einrichtung neuer Wirtschaftswege zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen können die geschilderten Konfliktpotentiale vermieden werden.

Der damit verbundene Flächenverbrauch dürfte wesentlich geringer sein als die vorliegende Planung.

## 3. Geschwindigkeitsregelungen

Auf S. 5 des Erläuterungsberichts wird darauf hingewiesen, dass das vorhandene hohe Konflikt- und Gefahrenpotential durch „relativ hohe gefahrene Geschwindigkeiten auf der B 14“ noch verstärkt wird. Die derzeit festgelegten Geschwindigkeitsregulierungen sollten nach Durchführung anderer regulierender Maßnahmen nochmals hinsichtlich einer weiteren Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten geprüft werden.

**Der BN lehnt das Projekt ab, weil es umweltfreundlichere und sparsamere Alternativen gibt. Der BN fordert, diese vorrangig umzusetzen und auf die geplante Maßnahme zu verzichten.**

## Hochwasserschutz

Einen Eingriff in den Hochwasserraum der Pegnitz lehnt der BN ab. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen zur Schaffung neuen Retentionsraumes sind nicht geeignet, den Eingriff auszugleichen.

## Schutz von Natur und Landschaft

Mit dem geplanten Ausbau der B 14 auf o.g. Streckenabschnitt würde es zu größeren Flächenverlusten und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft kommen, die trotz vorgesehener Schutz-, Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vom BUND Naturschutz nicht hingenommen werden können.

Wenn die B 14 in der vorgesehenen Form ausgebaut wird, würden wertvolle Biotopstrukturen nicht nur beeinträchtigt sondern sogar zerstört werden.

Dazu gehören naturnahe Fließgewässer, Auwald, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, feuchte Hochstaudenfluren, Röhricht, naturnahe Feldgehölze und Hecken. Diese sind Lebensraum für eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten, die zwar nicht streng geschützt sind, aber z.T. gefährdet. Das Beeinträchtigungspotential wird insgesamt als „erheblich“ eingeschätzt“. Auch sind Auswirkungen auf das benachbarte FFH-Gebiet und NSG „Feuchtgebiet und Sandmagerasen bei Speikern“ und das ND „Eiche am Bräunleinsberg“ nicht auszuschließen.

Die Prüfung der Summationswirkung wird wegen erheblicher fachlicher Mängel abgelehnt.

Eingriffe in das LSG und das Landschaftliche Vorbehaltsgebiet lehnt der BN ab.

Der BUND Naturschutz widerspricht der Aussage in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung auf S. 98, in der es heißt: „Alternativen hinsichtlich einer geringeren oder auszuschließenden Beeinträchtigung der Lebensräume für die Tierarten Haselmaus und Zauneidechse sind nicht gegeben.“ Mit den von uns dargestellten Möglichkeiten zur Vermeidung des Ausbaus der B 14 in der geplanten Form sind jedoch Alternativen vorhanden.

Das Vorhaben würde zu einem erheblichen Flächenverbrauch von 11,7 ha, davon Neuversiegelung von 2,578 ha führen.

Die im Südosten der heutigen Kreuzung befindliche Fläche konnte der BN vor einigen Jahren bewahren, als diese für Gewerbegebietsnutzung überplant werden sollte. Diesen neuen Versuch, die Flächen zu verbrauchen lehnt der BN ab.

Waldrodungen in der Größe von 0,758 ha sind angesichts der vorhandenen Alternativen nicht legitim. Der BN lehnt Waldrodungen für das geplante Projekt ab.

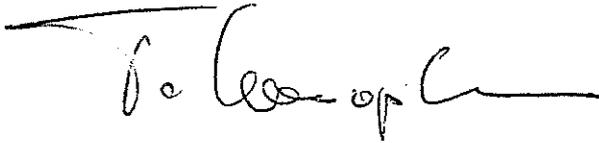
Die Angaben auf S. 45, S. 46 Landschaftspflegerischer Begleitplan, der „Zeitpunkt der Maßnahmen: unmittelbar nach Verfügbarkeit der Flächen“ bzgl. Ausgleichsmaßnahme 1 macht die Umsetzung von der Flächenverfügbarkeit abhängig. Dies ist nicht statthaft.

Eine Verlegung der Schnaittach lehnt der BN ab.

**Der BN lehnt das Projekt ab, weil es zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, unnötigem Flächenfraß und negativen Auswirkungen auf Schutzgebiete führen würde, die aufgrund vorhandener Alternativen nicht nötig sind.**

**Der BN fordert, den Antrag abzulehnen und das Planfeststellungsverfahren einzustellen.**

Mit freundlichen Grüßen



Tom Konopka  
Regionalreferent

tom.konopka@bund-naturschutz.de  
Telefon 0911 81878-24