



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

Bund Naturschutz in Bayern e.V. · Pettenkoferstr. 10 a/l · 80336 München

Regierung von Niederbayern  
Postfach  
84032 Landshut

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

Fachabteilung München  
Pettenkoferstr. 10 a/l  
80336 München  
Tel. 089 548298-63  
Fax 089 548298-18

Vorab per Mail: [hans.gruber@reg-nb.bayern.de](mailto:hans.gruber@reg-nb.bayern.de)

Ihr Zeichen 31/32-4354.11-17/A 94  
Ihre Nachricht 14.04.2016 und 20.05.2016  
Unser Zeichen VE-AB-A94/Kirchham-Pocking\_(08\_2016)  
Datum 21.06.2016

[fa@bund-naturschutz.de](mailto:fa@bund-naturschutz.de)  
[www.bund-naturschutz.de](http://www.bund-naturschutz.de)

**Bundesautobahn A94 München – Pocking;  
Planfeststellung für den Neubau der A94 von Kirchham bis Pocking (A 3) von  
Bau-km 26+275 bis Bau-km 38+600 im Gebiet der Gemeinden Kirchham, Bad  
Füssing, Neuhaus a. Inn, des Marktes Ruhstorf a. d. Rott und der Stadt  
Pocking, Landkreis Passau;  
Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG**  
**- ergänzende öffentliche Anhörung zur 1. Tektur vom 10.03.2016**  
**und**  
**- zusätzliche öffentliche Anhörung zu den Umweltauswirkungen, Schreiben**  
**vom 20.05.2016**

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

Sehr geehrter Herr Gruber,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz (BN) bedankt sich für die Beteiligung an der o. g.  
ergänzenden Anhörung zur 1. Tektur des Planfeststellungsverfahrens sowie zur  
zusätzlichen Anhörung zu den Umweltauswirkungen gemäß § 63 BNatSchG. Wir  
nehmen in Abstimmung mit den betroffenen BN Ortsgruppen und unserer  
Kreisgruppe Passau wie folgt Stellung:

Wir haben unsere grundsätzliche verkehrspolitische Ablehnung des Neubaus der  
Autobahn A 94 von Simbach bis zur A 3 bei Pocking bereits mehrfach in früheren  
Stellungnahmen, zuletzt am 26.09.2012 für den Neubau des Abschnitts Kirchham-  
Pocking zum Ausdruck gebracht. Diese grundsätzlichen Bedenken gegen das  
Vorhaben halten wir weiterhin aufrecht und verweisen darauf. Sie werden auch durch  
die vorgelegte 1. Tektur vom 10.03.2016 nicht ausgeräumt. Der BN lehnt aus diesem  
Grund die nun vorgelegte Planung ebenfalls ab.

Spendenkonto:  
Bank für Sozialwirtschaft,  
München  
Kto. 88 44 000  
BLZ 700 205 00

## **1 Allgemeine Bewertung:**

Neben den natur- und artenschutzfachlichen Belangen kritisiert der BN, insbesondere den mit dem Vorhaben verbundenen massiven Flächenverbrauch von insgesamt 49,1 Hektar dauerhaft neuversiegelten Böden (davon 41 ha Landwirtschaft) und zudem dauerhaft überbaute Böden von ca. 83 Hektar (davon 71 ha Landwirtschaft), die somit dauerhaft dem Straßenverkehr geopfert werden und nicht mehr für die landwirtschaftliche Produktion zur Verfügung stehen. Weiterhin wird durch die Summe der geplanten Maßnahmen für diese Autobahn die Landschaft zwischen Kirchham und der A 3 ein völlig neues Gesicht erhalten und mittig durch die Autobahntrasse neu zerschnitten. Negative Folgen für die Fremdenverkehrswirtschaft in diesem Raum sind daher sicher zu befürchten. Man kommt zwar vielleicht schneller hin, aber will man auch noch hin? Und nicht zuletzt sind natürlich auch die Bürgerinnen und Bürger vielfach direkt negativ betroffen durch die Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung, auch wenn ein optimaler Lärmschutz erfolgt, was der BN selbstverständlich einfordert. Aus diesen Gründen lehnt der BN das geplante Projekt in der vorliegenden Form weiterhin entschieden ab.

**Zudem nehmen wir beispielhaft zum jetzt geänderten Ausgleichskonzept wie folgt Stellung:**

### **2. Zerstörung wertvoller Landschaftsteile durch die Maßnahme A 13/CEF:**

Ein wesentlicher Bestandteil der jetzigen Tektur ist das geänderte Ausgleichskonzept für die unvermeidbaren Schädigungen der Kiebitzpopulation in der von der Autobahntrasse durchschnittenen Agrarlandschaft der Pockinger Heide. Unabhängig von unserer grundsätzlichen Bewertung des Projekts, hat der BN die für den Kiebitzbestand ursprünglich vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme A 11/CEF nicht kritisiert. Die geplante Optimierung intensiv genutzter Ackerflächen im Bereich der Königswiese zur Schaffung günstigerer Lebensraumbedingungen für den Kiebitz war auch aus der Sicht des BN sinnvoll.

Auf Grund massiver Widerstände waren diese Maßnahmen angeblich nicht umsetzbar und das Konzept wurde umgeplant. Für den artenschutzfachlich und -rechtlich zwingend notwendigen Ausgleich der Lebensraumverluste der Kiebitzpopulation soll nun ein großer Teil der letzten noch einigermaßen ursprünglichen Restflächen der Pockinger Heide, im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes verwendet werden. Auf 42 Hektar im zentralen Teil des Gebietes ist dafür eine großflächige, bis 10 m tiefe Geländeabsenkung, bis in den Grundwasserschwankungsbereich geplant.

Die derzeit als Schafweide genutzten zentralen Bereiche des ehemaligen Standortübungsplatzes besitzen jedoch trotz ihrer momentanen Nutzung einen landschaftsbedeutsamen Eigenwert, der sich durch die überwiegend sehr intensive ackerbauliche Nutzung der umliegenden Agrarlandschaft begründet. Zudem sind die Bodenprofile weit weniger gestört als auf den benachbarten landwirtschaftlichen Flächen und zeigen noch einen weitgehend natürlichen Aufbau und Entwicklungszustand, was sie eigentlich für Wiederherstellungsprojekte extensiv

genutzter Flächen (Extensivwiesen/-weiden, Magerwiesen/-weiden) prädestinieren würde.

Durch die Abgrabungen und die Verwendung der Kiesaushubmassen für den Bau der Autobahntrasse wird das natürliche, ohnehin bestehende hohe ökologische Entwicklungspotential des Standorts praktisch zerstört und versucht einen Lebensraum vor allem für den Kiebitz zu entwickeln, der hier normalerweise nicht vorkommen würde. Wir halten diese Vorgehensweise, d.h. die Zerstörung eines wertvollen Lebensraumkomplexes von regionaler Bedeutung um Ersatzlebensraum für andere Arten zu schaffen, für nicht zulässig.

### **3. Mangelhaftes Ausgleichskonzept für den Kiebitz trotz Maßnahme A 13/CEF:**

Das Ausgleichskonzept für den Kiebitz erscheint wenig überzeugend und nicht erfolgversprechend. Hierfür seien folgende Gründe genannt:

- Der LBP geht von der Zerstörung bzw. Entwertung der Lebensräume/Brutplätze von 32 Brutpaaren aus. Das mit der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde abgestimmte Ausgleichskonzept geht von einem Raumbedarf von mindestens 0.5/ha, jedoch nicht wesentlich mehr als 1ha je Kiebitzbrutpaar aus und unterscheidet sich damit erheblich von den Orientierungswerten des BfN (2012), das von einem individuenbezogenen Raumbedarf von teilweise deutlich mehr als 5 ha ausgeht. Das Ausgleichskonzept geht also von vorn herein von einem minimalem Raumbedarf an der untersten Anspruchsgrenze des Kiebitz aus.
- Die Effizienz des Ausgleichs wird umso zweifelhafter, als sich der Flächenbedarf für 32 Brutpaare, was einem Drittel des aktuellen Gesamtbestands im betroffenen Raum entspricht, von einer Population mit deutlich negativem Entwicklungstrend ableitet. Der Flächenbedarf für den Populationserhalt ist deshalb deutlich höher anzusetzen.
- Zu wenig berücksichtigt wird zudem, dass sich die geplante Anschlussstelle zur B 12 genau im Schwerpunktlebensraum der Kiebitzpopulation befindet, deren Erhaltungszustand ohnehin mit mittel-schlecht eingeschätzt werden muss. Aufgrund der bestehenden Beeinträchtigungen und der bereits festgestellten rückläufigen Populationsentwicklung muss davon ausgegangen werden, dass durch den Eingriff ein nicht ausgleichbarer Verbotstatbestand ausgelöst wird.
- Völlig unberücksichtigt bleiben auch die Summationseffekte mit weiteren Bauvorhaben im aktuellen Kiebitz-Lebensraum, die teilweise unabhängig vom Neubau der A 94 geplant sind, teilweise jedoch auch erst als Folgeplanung des Autobahnbaus Sinn machen. Ein Beispiel hierfür ist der geplante, ca. 30 Hektar umfassende „Gewerbepark Königswiese“, im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes A 94/A 3, wodurch die Kiebitzpopulation in ihrem Schwerpunktlebensraum zusätzlich empfindlich beeinträchtigt werden könnte.
- Unzureichend berücksichtigt werden nach Ansicht des BN auch die an die Ausgleichsfläche angrenzenden Nutzungen. Die Attraktivität der Ausgleichsfläche für den Kiebitz wird nicht nur durch ihre Lage randlich außerhalb des aktuellen Hauptverbreitungsgebiets geschmälert, sondern zusätzlich durch die direkt südlich geplante A 94 mit ihren Störfwirkungen und den im Süden angrenzenden, großflächigen Solarpark, von dem Licht- und

Spiegelreflexe ausgehen. Darüber hinaus soll die nördlich liegende, parkartige Fläche mit Rad- und Fußwegen weiter erschlossen werden, was (z.B. bei Hundebegleitung) zu erheblich stärkeren Störeinflüssen führen kann als der fließende Autoverkehr im Süden. Nach Ansicht des BN ist es daher zumindest zweifelhaft, in welchem Umfang der Kiebitz die vergleichsweise kleine Ausgleichsfläche von knapp 42 ha als Ersatzlebensraum akzeptieren wird.

- Die Unsicherheiten der Zielerfüllung des Konzepts werden indirekt auch in den Unterlagen eingestanden. Wegen der hohen Bedeutung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF ist deshalb ein entsprechendes Monitoring und Risikomanagement vorgesehen (s. LBP, S. 80 f). Die hier dargelegten Maßnahmen sind verpflichtend festzulegen und rechtlich abzusichern. Dies gilt auch für die ggf. erforderlichen zusätzlichen produktionsintegrierten Maßnahmen.

Bereits diese wenigen Beispiele zeigen gravierende Mängel des Ausgleichskonzepts auf, das nach Ansicht des BN in der vorgelegten Form nicht genehmigungsfähig ist.

Ergänzungen behalten wir uns ggf. noch bis zum Ende der Einwendungsfrist der zusätzlichen Anhörung zu den Umweltauswirkungen (22.07.2016) vor.

Mit freundlichen Grüßen



Kurt Schmid  
Regionalreferent

gez. Karl Haberzettl  
1. Vorsitzender BN Kreisgruppe Passau  
und Mitglied des BN Landesvorstands