

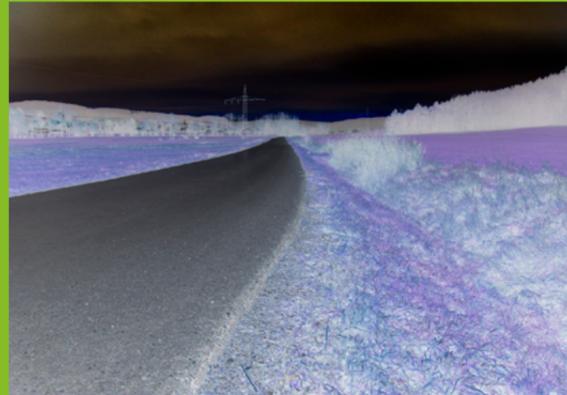
BN INFORMIERT



KERNWEGE: IRRWEGE AUF DEM WEG ZU EINER NACHHALTIGEN LANDWIRTSCHAFT

BN fordert naturverträgliche Wege
mit Begleitgrün in der Feldkultur





Kernwege: Irrwege auf dem Weg zu einer nachhaltigen Landwirtschaft

Der BUND Naturschutz in Bayern sieht den Ausbau des Kernwegenetzes mit großer Sorge. Mit den Geldern der ländlichen Entwicklung finanziert, mit den Gemeinden geplant und umgesetzt, werden derzeit immer mehr breite, asphaltierte „Kernwege“ in die Feldflur gebaut. Sie dienen der Ausrichtung der Landwirtschaft auf immer größere Flurstücke, schwerere landwirtschaftliche Maschinen mit größerer Arbeitsbreite und dem Transport von landwirtschaftlichen Gütern, z.B. Maissilage, Gülle oder Zuckerrüben.

Mit 3,50 Meter Fahrbahnbreite und auf beiden Seiten einem dreiviertel Meter befestigter Bankette sowie Entwässerungsgräben, also einer lichten Weite von meist 7,50 Metern, tragen sie zur Versiegelung und Zerschneidung der

Feldflur bei und fragmentieren den Lebensraum von Kleinlebewesen. Folge ist eine verringerte Wasserspeicherung in den Feldern und die Abflussbeschleunigung in die Vorfluter. Der Ausbau beeinträchtigt das Landschaftsbild und damit den Erholungswert z.B. beim Wandern. Bei dieser sogenannten „Ertüchtigung“ der Wege drohen vielfach die letzten artenreichen Saum-Strukturen entlang bisher unbefestigter Feldwege zerstört zu werden.

Der BN warnt davor, dass der Kernwegeausbau eine industrialisierte Landwirtschaft verstärkt und gesamtgesellschaftliche Ziele wie Erhaltung der Artenvielfalt, Wasserrückhalt in der Flur sowie Schutz der Böden vor Verdichtung und Erosion vernachlässigt werden.

BN fordert naturverträgliche Wege mit Begleitgrün in der Feldkultur

Daher fordert der BN:

- das Kernwegenetz bei künftigen Planungen auf ein Minimum zu beschränken. Gleichzeitig sollten in möglichst gleichem Umfang nicht mehr genutzte Wege rückgebaut werden.
- sicherzustellen, dass es zu keiner Überbauung von Grünwegen und keiner Neu-Asphaltierung von Feldwegen sowie zu keiner Verschlechterung der Naturausstattung in der freien Feldflur kommt.
- dass parallel zu Planungen von Kernwegenetzen auch ein Ausbau von Vernetzungsstrukturen in Form von Landschaftselementen in der Feldflur erfolgt.
- zu evaluieren, welche in vorigen Verfahren festgelegten Landschaftselemente noch vorhanden sind bzw. entfernt wurden und diese wiederherzustellen.
- Wegseitengräben so auszulegen, dass sie Rückhaltefunktion haben und auch mit einem Grünstreifen abgepuffert werden.



Feldweg bei Königstein: Befestigung und Breite reichen völlig aus. Immer größer werdende Gefährte entsprechen nicht den Vorstellungen, die der BN von nachhaltiger Landwirtschaft hat.

Die Ämter für ländliche Entwicklung – frühere Flurbereinigungsbehörden – finanzieren bis zu 85% der Kosten für ein zusätzliches Straßennetz in der freien Landschaft. Seit September 2021 muss die Planung landschaftsplanerische Aspekte berücksichtigen. Der BN hatte Verbesserungen bei der Arbeitshilfe der Bayerischen Verwaltung für ländliche Entwicklung angemahnt. Eine Asphaltierung der Kernwege ist beispielsweise nicht mehr Fördervoraussetzung. Auch die Breite von 3,5 m ist nicht mehr verbindlich, wenn Umweltaspekte dagegensprechen.

<https://www.stmelf.bayern.de/landentwicklung/dokumentationen/291593/index.php>

Die Vorgeschichte

2016 wurde eine überarbeitete Fassung der bundesweit angewandten „Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege (RLW)“ veröffentlicht, die von der DWA – Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall – herausgegeben wurde und eine Richtschnur für Behörden, Gemeinden und Teilnehmergeinschaften bei Verfahren der ländlichen Entwicklung ist. Leitgedanke ist, dass ländliche Wege „langfristig den erforderlichen Verkehrsbelastungen standhalten und den jahreszeitlich notwendigen Zugang zu den zu bewirtschaftenden

Flächen ermöglichen.“ Festgehalten ist dort auch, dass eine umwelt- und naturverträgliche Wegeplanung Ländersache ist.

Ursache für die Erarbeitung solcher Richtlinien sind die zunehmend schwereren und breiteren Landwirtschaftsmaschinen, die vermehrt zu Schäden an bestehenden Feldwegen führen, allein schon dadurch, dass die Maschinen oft breiter sind als die vorhandenen Wege. Zudem kommt es zu Konflikten mit Radfahrern und Spaziergängern, aber auch Begegnungsverkehr ist schwierig. Sie sind Auswirkungen einer Entwicklung,

die zahlreiche weitere negative Folgen nach sich zieht. Diese sind z.B.: die Bodenverdichtung, die gerade in Zeiten des Klimawandels mit zunehmenden Starkregen- und Dürre-Ereignissen dringend wieder reduziert werden muss oder eine zunehmende ökologische Zerschneidung der Landschaft, die das Aussterben vieler Tierarten beschleunigt.

Als die ersten Planungen in Bayern für die Neuausrichtung des Wegenetzes auf die immer größeren, breiteren und schwereren landwirtschaftlichen Maschinen mit Achslasten von 11,5 Tonnen (bislang waren es fünf Tonnen) bekannt

wurden, hat sich der BUND Naturschutz gegen einen überzogenen Aus- und Neubau dieser sog. Kernwege eingesetzt und gefordert, dass eine „graue“ Infrastruktur, also der Wegebau, nur dann gefördert werden soll, wenn die Instandsetzung von Wegen mit einer „grünen“ Infrastruktur, das heißt begleitenden Hecken oder Rainen kombiniert wird. Eine Asphaltierung sollte nach BN-Vorschlag auf Ausnahmefälle reduziert werden.

Das Konzept „Kernwege“ – in der Theorie

In ihrer Antwort auf die Landtagsanfrage der SPD von 2018 (Bayerischer Landtag, Drucksache 17/21114) erläutert das Bayerische Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, dass ein weitmaschiges Wegenetz entstehen soll mit „multifunktional angelegter Ertüchtigung des Hauptwirtschaftswegenetzes“. Der Ausbau soll weitgehend auf bestehenden

Wegtrassen und dadurch flächenschonend erfolgen. Das Bayerische Landwirtschaftsministerium schätzte 2018 etwa 7200 km Gesamtumfang eines möglichen Ausbaus in den nächsten 20 bis 25 Jahren. Insgesamt gibt es in Bayern rund 310.000 km Wirtschaftswege, von denen 110.000 km Wald- und 200.000 km Flurwege sind.

Immer größere Landmaschinen, ein Irrweg!

Die seit 2014 erarbeiteten Konzepte für Kernwegenetz umfassen folgende Weglängen:

ALE	OBay.	NBay.	OPf.	OFr.	MFr.	UFr.	Schw.
gesamt (km)	278	2.369	870	740	1.145	1.851	0
Priorität I (km)	86	636	313	102	279	382	0
Priorität II (km)	90	844	315	290	527	714	0
langfristig (km)	102	889	242	348	339	755	0

Quelle: Bayerischer Landtag, Drucksache 17/21114, Auskunft des StMELF zum Stand 31.12.2021

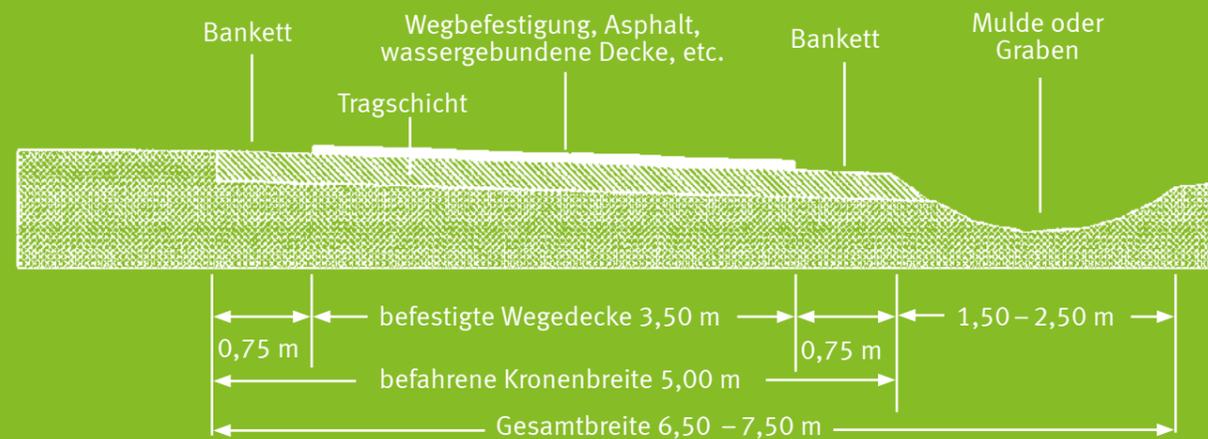


Abb.: Standardquerschnitt eines Kernwegs

Quelle DWA 2005: Arbeitsblatt DWA A-904-Richtlinie für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege, aus Seite 8(RLW), Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V., verändert aus Seite 8 Arbeitshilfe kernwegenetz der bayerischen Verwaltung für ländliche Entwicklung 2021

Entscheidung, Planung und Finanzierung

Derzeit ist der Ausbau des Kernwegenetzes den ILE-Gebieten (Integrierte ländliche Entwicklung) vorbehalten. ILE soll bald flächendeckend in Bayern angeboten werden. Träger des Ausbaus sind die Gemeinden. Sie erhalten 75 Prozent der Kosten für die Konzepterstellung und 85 Prozent der Kosten für den Wegebau innerhalb eines Flurneuordnungsverfahrens (FV) oder 75 Prozent für Wegebau ohne FV-Verfahren. Es macht einen großen Unterschied aus, ob die Wege innerhalb eines Flurneuordnungsverfahrens in

einem „Regelverfahren“ oder einem „vereinfachten Verfahren“ geplant werden, oder ob es sich um eine sog. „Infrastrukturmaßnahme“ handelt. Die Beteiligungspflichten, die Förderungshöhe und die Verantwortung für die Durchführung der Maßnahmen und Auflagen sind hier jeweils unterschiedlich geregelt.

Das Ministerium geht von ca. 300.000 bis 350.000 € Kosten pro km Kernweg bei Asphaltierung und 75 cm breiten Banketten rechts und links mit zusätzlichem Entwässerungsgraben aus.

Siehe dazu auch:

Ländliche Entwicklung Bayern, Finanzierungsrichtlinien, 2019, <https://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004010/>

Bürgermeister und Gemeinderäte entscheiden, ob und wie ein solches Wegebaukonzept umgesetzt wird. Da die Gemeinden für den Wegeunterhalt zuständig sind, wird häufig mit den niedrigeren Folgekosten bei Asphaltierung geworben. Diese Rechnung ist jedoch trügerisch, denn die negativen ökologischen und ökonomischen Folgekosten

von Versiegelung, Bodenverdichtung durch schwere Maschinen auf den Feldern und damit geringerer Wasserhaltefähigkeit in der Fläche, sowie der Verlust von Arten- und Strukturreichtum gehen in diese Rechnungen nicht ein. Außerdem fallen bei einer zwangsläufig im Laufe der Jahre notwendigen Instandsetzung höhere Kosten an.

Die Beteiligung von Naturschutzverbänden

Übergeordnete gemeindeübergreifende Konzeptplanungen beginnen über Anträge der in den ILE Regionen zusammengeschlossenen Gemeinden bei den regionalen Ämtern für ländliche Entwicklung. Gemeinsam mit den betroffenen Landwirten, den Bürger-

meistern und einem beauftragten Planungsbüro wird dann eine Vorplanung erstellt.

Danach erst wird die mögliche Wegeplanung auf problematische Aspekte hin „vorgeprüft“. An dieser Stelle

kommen die neuen Leitlinien ins Spiel und damit die Beteiligung der Naturschutzverbände. Es handelt sich bei den Kernwegenetzplanungen um eine Vorplanung, bei der Wege nach Prioritäten geordnet vorgeschlagen werden. Durch die Beteiligung der Träger

öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände sollen solche Wege erkannt werden, die bei der anschließenden Genehmigungsplanung Konflikte mit Naturschutzbelangen hervorrufen könnten.

Die Arbeitshilfe der Bayerischen Verwaltung für die Ländliche Entwicklung

Das Bayerische Landwirtschaftsministerium hat im September 2021 eine „Arbeitshilfe zur Berücksichtigung landschaftsplanerischer Aspekte bei Kernwegenetzplanungen“ veröffentlicht, die für die Ämter für Ländliche Entwicklung (ALE) in den Regierungsbezirken verbindlich ist. Sie beinhaltet, dass neben den amtlichen Naturschutz- und Wasserbehörden auch Naturschutzverbände in die Planungen einbezogen werden und die mögliche Beeinträchtigung von Schutzgebieten, Arten, Wasserhaushalt und Landschaftsbild berücksichtigt und abgewogen werden muss.

Allerdings fehlen bislang eine übergeordnete naturschutzfachliche Prüfung

und etliche Vorgaben sind zu pauschal. Das eigentliche Genehmigungsverfahren erfolgt für jeden Wegebau abschnittsweise und ist auch abhängig vom Budget, das in den jeweiligen Regionen von Seiten der Ländlichen Entwicklung für diese Aufgaben zur Verfügung steht.

Die Arbeitshilfe bezieht sich auf die landschaftsplanerischen Voruntersuchungen und setzt im Wesentlichen auf Auswertungen vorhandener Daten und ein stark reduziertes Prüfschema.

Sie ersetzt nicht die im anschließenden Genehmigungsverfahren nötigen naturschutzfachlichen Prüfungen. Deshalb besteht die Gefahr, dass die

reduzierte Vorprüfung nach dieser Arbeitshilfe falsche Erwartungen einer Genehmigungsfähigkeit erweckt. Andererseits ist die Beteiligung des BN und anderer in diesem Stadium eine Chance für Diskussionen über einen nicht vorhandenen Bedarf und absehbare Konflikte.

Eine Beteiligung von Naturschutzverbänden erfolgt bei den formalen Genehmigungsverfahren nach den üblichen Kriterien der Verfahrensbeteiligung, also nur dann, wenn z.B. Natura 2000-Gebiete oder Naturschutzgebiete betroffen sind. Diese Beteiligung ist aus Sicht des BN unzureichend. Eingefordert werden kann von den BN Kreisgruppen:



https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dokumentationen/dateien/arbeitshilfe_kernwegenetze.pdf

- eine Beteiligung auch über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus
- eine Veröffentlichung der einzelnen Verfahren, auch verfahrensübergreifend, ggf. über das Umweltinformationsgesetz.

„Die Radlasten geringhalten: der Kontaktflächendruck und die Tiefenwirkung der Bodenbeanspruchung nehmen mit steigender Radlast zu. Ein Fahrzeug mit niedriger Radlast ist – bei optimaler Bereifung – also immer die bodenschonendere Alternative. Nehmen Radlast und Kontaktfläche in gleichem Verhältnis zu, bleibt der Kontaktflächendruck zwar gleich, aber es wird ein größeres Bodenvolumen mechanisch beansprucht und die Tiefenwirkung des Bodendruckes nimmt zu. Eine erhöhte Beanspruchung des Unterbodens ist die Folge. Erst eine überproportional vergrößerte Kontaktfläche kann vermeiden, dass im Unterboden höhere Drücke als bisher wirken. Diese bodenmechanische Gesetzmäßigkeit ist die Begründung dafür, dass schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge die Unterböden verdichten können.“

Quelle: <https://www.oekolandbau.de/landwirtschaft/pflanze/grundlagen-pflanzenbau/boden/bodenverdichtungen-vermeiden/>

BN Kritikpunkte:

Schwere Landtechnik – verdichtete Böden – klimaschädliches Lachgas

Als Begründung für den straßenähnlichen Ausbau der Feldwege wird die „Förderung einer ökonomisch zukunftsfähigen Landbewirtschaftung“ angeführt, die u.a. durch steigende Betriebs- und Feldgrößen, überbetrieblichen Maschineneinsatz und schwere Transportfahrzeuge gekennzeichnet ist. Früher waren die Fahrzeuge durchschnittlich 2,50 Meter breit mit Achslasten von 5 t, die neuen Fahrzeuge haben z.T. 10 bis 11,5 t Achslast und wiegen bis zu 40 oder sogar 50 t. Sie sind bis zu 3,5 Meter breit (z.B. selbstfahrende Arbeitsmaschinen, für die eine vereinfachte Ausnahmegenehmi-

gung für die öffentliche Straßenbenutzung beantragt werden kann.)

Der BN bestreitet nicht, dass in den letzten Jahrzehnten immer größere und schwerere landwirtschaftliche Maschinen zum Einsatz gekommen sind und dass Landwirte und Lohnunternehmer ihre Felder und Produktionsstätten erreichen müssen. Wir kritisieren jedoch, dafür ein Wegesystem auszubauen, das auf häufige Befahrung mit Belastung von bis zu 40 t ausgelegt ist.

Diese schweren Maschinen fahren auch auf Äcker und Wiesen. Auch wenn es Möglichkeiten gibt, den Bo-

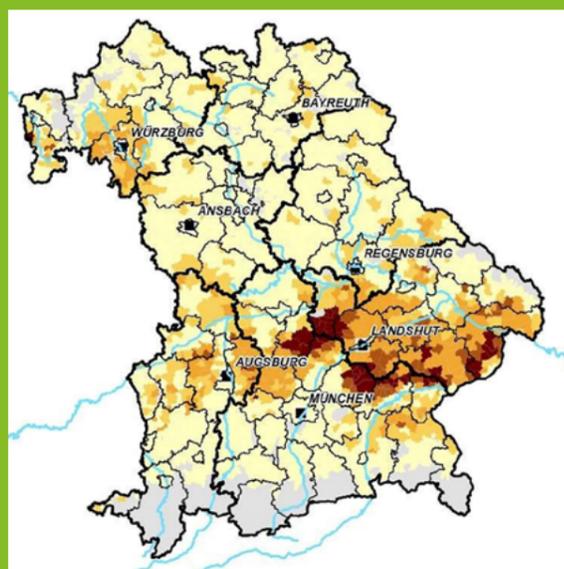
dendruck durch entsprechende Bereifung, niedrigeren Reifendruck etc. zu vermindern, sind solchen Maßnahmen Grenzen gesetzt. Durch zu hohe Achslasten kommt es zu Bodenverdichtungen, insbesondere im Unterboden. Verdichtete Böden haben eine geringere Wasserspeicherfähigkeit, schlechtere Durchwurzelbarkeit und beeinträchtigen das Bodenleben. Bei Staunässe kann sich klimaschädliches Lachgas bilden. Wenn Wasser im Acker nicht einsickert, kommt es auch zu mangelnder Grundwasserneubildung.

Die Landtechnik der Zukunft muss wieder auf bodenschonendere Systeme umgestellt werden. Kamera- und satellitengesteuerte Anbaugeräte sind schon heute teilweise im Einsatz und



Reifen größer als ein Mensch

können dazu beitragen, dass wieder bodenschonender gearbeitet wird. Der Kernwegeausbau in der jetzigen Ausprägung ist für eine solche Entwicklung nicht notwendig und eine Fehlinvestition in Bezug auf eine umwelt- und klimaangepasste Landwirtschaft.



Quelle: Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft; Institut für Agrarökologie und Biologischen Landbau; Arbeitsgruppe Bodenphysik und Erosionsschutz



Bodenbrütende Wildbienen bei der Arbeit: Sie legen ihre Nester im Fahrstreifen des Grünwegs an, dort ist der Boden ausreichend stabil. Der Vorgang dauert einige Tage bis wenige Wochen. Am Ende ist das Nest nach oben abgeschlossen. Im Nest erfolgt die Entwicklung der Eier zu Larven und zur Verpuppung, hier findet auch die Überwinterung statt. Im nächsten Jahr schlüpft dann, abhängig von der Blüte der Futterpflanze, das fertige Insekt.

Der Erosionsatlas Bayern aus 2018 zeigt schon die bedrohliche Erosionsgefährdung: Bis zu 10 Tonnen pro Hektar beträgt der Bodenabtrag landwirtschaftlicher Nutzfläche im langjährigen Mittel in einigen Gegenden Bayerns. Erosionsereignisse können für Gemeinden und Anlieger hohe Folgekosten verursachen.

Entwässerung der Feldflur

Jeder Straßenbau, der nicht wasser-durchlässig angelegt ist, benötigt Seitengräben, um den Wasserabfluss zu kanalisieren. Gerade in Zeiten des Klimawandels muss jedoch Wasser in der Fläche verstärkt zurückgehalten werden. Denn durch den Abfluss des Wassers über Gräben in Kanälen, die dann auch verschlammten können, wird die Hochwassergefahr in Ortschaften vergrößert. Verschlammung gefährdet

auch die typischen Fließgewässerarten und das Fließgewässer selbst durch Abdichtung (Kolmation) der Gewässer-sohlen.

Zur Entwässerung der Kernwege wird in einer eigenen „BN-Arbeitshilfe: Entwässerung bei Straßenbauvorhaben“ eingegangen, die in Bearbeitung ist. Die darin enthaltenen Hinweise gelten insbesondere auch für die Kernwege.

Flächenverbrauch

Die Auflassung von Grünwegen und kleineren, nicht wassergebunden gebauten Zufahrtswegen zu Gunsten von breiten Hauptwirtschaftswegen hält der BN für falsch. Die Auflassung bisheriger kleiner Feldwege dem Flächenverbrauch durch die neuen Trassen gegenüberzustellen ist nicht sinnvoll. Denn Grünwege bieten Versickerungsflächen und haben keine Trennwirkung für Kleinlebewesen. Im Gegenteil, sie sind wichtiger Lebensraum, z.B. für Wildbienen, die auf offene Bodenstellen für ihre Nester angewiesen sind.

Je nach Ausbaugrad verschlechtert sich die Situation für Biodiversität, Wasserrückhalt und Kleinklima:

- Auflassung von Grünwegen
- Ausbau von Grünwegen durch Schotterung oder Asphalt
- Neuasphaltierung von Schotterwegen
- Verbreiterung bestehender Asphaltwege
- Neuplanung von Wegen

Handlungsmöglichkeiten und Argumente für BN-Kreisgruppen:

Notwendigkeit des Ausbaubedarfs prüfen

Der Antrag auf eine Kernwegenetzplanung wird im Regelfall von den Bürgermeister*innen der Gemeindeverbände gestellt und mit den Vertretern der Landwirtschaft abgestimmt, um dann ein Konzept für den Ausbau zu entwickeln, bei dem die Kommunen, die Landwirte und die ÄLE involviert sind.

Gemeinderäte erfahren oft erst sehr spät von den Planungen. Der Naturschutz wird meist erst einbezogen, wenn die Planungen bereits skizziert sind.

Empfohlene Vorgehensweise:

- Beim Bürgermeister und Vorsitzenden der jeweiligen ILE Gemeindeverbände z.B. über einen Gemeinderat nachfragen, ob eine Kernwegenetzplanung beabsichtigt ist oder wird.
- Falls Planungsabsichten aktuell werden: Die Diskussion in die Öffentlichkeit und in den Gemeinderat (entscheidend!) tragen. Gespräche mit der Landwirtschaft suchen, um über den Bedarf zu diskutieren.
- Falls eine konkrete Planung vorgelegt wird: BN-Beteiligung einfordern! Naturschutzverbände sind in der „Arbeitshilfe Kernwegenetz“ der

bayerischen Verwaltung für die ländliche Entwicklung explizit erwähnt.

- Bedeutung unverdichteter Böden und einer wasser-, klima- und naturverträglichen Landwirtschaft darstellen – auch ganz unabhängig von der Diskussion um das Kernwegenetz
- Planungsunterlagen einfordern, den Ausbaubedarf in Frage stellen (siehe unten) und mit Ortskundigen durchsprechen, wo es aus Naturschutz- oder Wasserschutzsicht Probleme gibt.
- Die Stellungnahme mit naturschutzfachlicher Bewertung sollte zum Ziel haben, Dimensionen, Breiten, Asphaltierung, kritische Lagen etc. zu reduzieren und am Wegrand vorhandene Hecken und Bäume zu erhalten



Völlig ausreichender Ausbau

Keine Kernwege mehr neu asphaltieren! Boden, Klima und Landschaft schützen!

Bei der Aufstellung der Vorplanung wird unterschieden in Sanierungsbedarf, Ausbau und Neubau. Kritikpunkte des BN können sein:

- Stimmt die „Maschenweite“ von maximal 600 Metern/100 Hektar, wie sie im Leistungsspektrum der ÄLE vorgesehen ist oder ist das Netz dichter? Die Maschendichte wird erfahrungsgemäß in der Praxis leider oft nicht berücksichtigt. Sollte dies der Fall sein, sollte man das einbringen.

- Welche Feldgrößen werden erschlossen? Bei Kleinstrukturiertheit muss nicht für große Maschinen erschlossen werden. Ist der Ausbau also begründbar wegen der vorherrschenden Landwirtschaftsstruktur oder dient er primär anderen Interessen und Nutzungen (finanziellen Erwägungen, Freizeitverkehr, Nutzung als Ortsverbindungsstraße) Dies sollte kritisch hinterfragt werden, insbesondere hinsichtlich des Ziels, den Flächenverbrauch in Bayern auf fünf Hektar pro Tag zu reduzieren
- Braucht es wirklich Querverbindungen zum öffentlichen Straßennetz,

können auch Umwege in Kauf genommen werden?

Die Behandlung der Auswirkung auf den Boden ist in der Arbeitshilfe des Ministeriums reduziert auf die „empfindlichen, wertvollen oder seltenen Böden“ (S. 17) – angesichts der hohen vielfältigen Bedeutung des Bodens und des staatlichen Ziels der Reduzierung des Flächenverbrauches müssen die Auswirkungen auf den Boden nach Ansicht des BN aber flächig einbezogen werden. Bodenschutz bedeutet auch Klimaschutz, denn insbesondere unter Grünland sind große Mengen an Bodenkohlenstoff in Form von Humus festgelegt.

Ausbaugrad der Wege so gering wie möglich halten

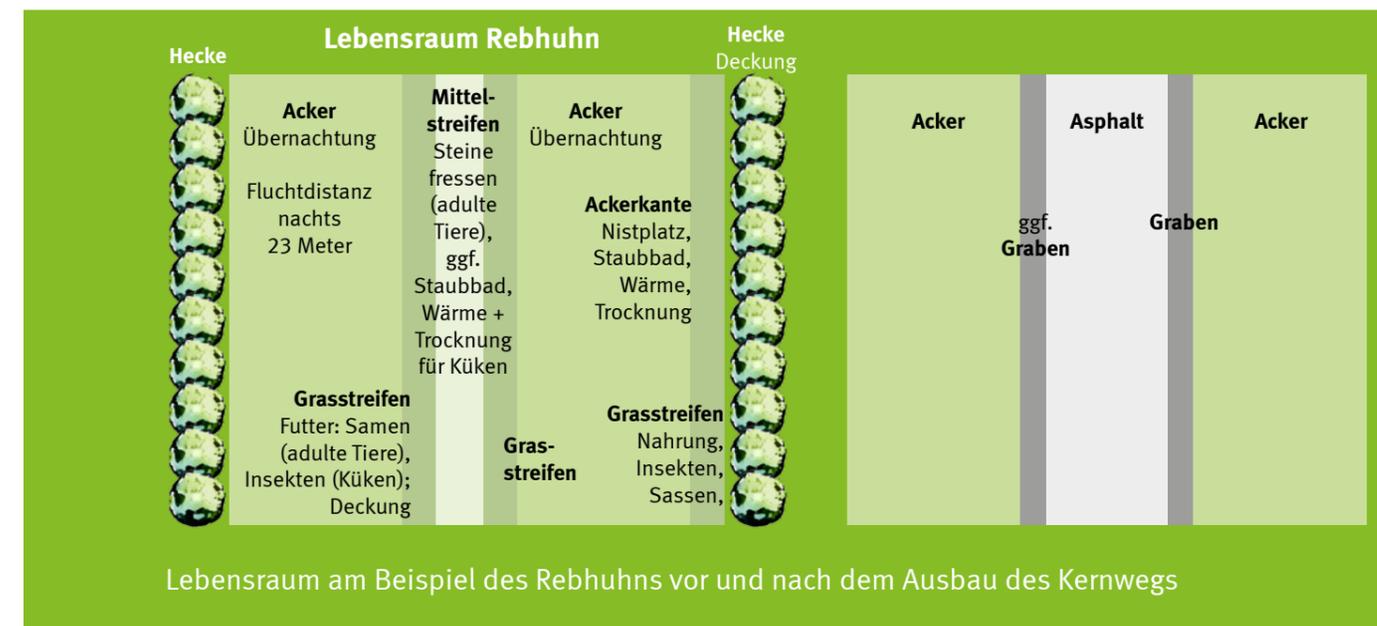
Wegebeschaffenheit prüfen: Wie ist der Weg bisher ausgestattet. Kann er in der vorhandenen Form instandgesetzt werden? Wie oft ist die Durchfahrt mit einem 40 t schweren Fahrzeug zu erwarten. In welcher Jahreszeit?

Zitat aus der Arbeitshilfe der ländlichen Entwicklung, Seite 9 oben: „Als Bauweisen kommen bei Kernwegen vor allem Schotter- oder Asphaltdecken in Frage. **Das heißt, der Einbau einer Asphaltdecke ist nicht die Standardausbauweise und im Sinne des Vermeidungsgebotes auf das erforderliche Maß zu beschränken.**“

Das Argument „Kosten“ hinterfragen: Auch asphaltierte Wege müssen instandgehalten werden. Wenn Schotterwege mit Dachprofil geplant und in regelmäßigen Abständen mit einem Gräter bearbeitet werden, ist das womöglich billiger als eine neue Asphaltdecke.

Landschaftsschutz

Keine Zerschneidung von Schutzgebieten! Biotopvernetzung voranbringen! Berücksichtigung des Allgemeingutes Erholung: Die Zerschneidung der Landschaft durch asphaltierte Wege und Straßen ist aus Naturschutzsicht, aber auch aus Perspektive der Naherholung und des Tourismus kontraproduktiv.



Lebensraum am Beispiel des Rebhuhns vor und nach dem Ausbau des Kernwegs

Feldwege benötigen krautreiche Säume oder extensiv genutzte Wiesenvegetation am Wegrand (Grüne Infrastruktur), damit sie dem Aufbau von Vernetzungsstrukturen und dem auch im Volksbegehren „Rettet die Bienen“ geplanten Biotopverbund auf 15 % der Landesfläche dienen.

Gemeinden argumentieren oft, dass die Wege für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu schmal seien, insbesondere bei Begegnung mit den größeren Fahrzeugen. Da wird das Bild von Menschen mit Kinderwagen bemüht, die dann zur Seite gedrängt würden. Doch der landwirtschaftliche Verkehr ist meist sehr saisonal begrenzt. Erholsam sind breite, asphaltierte Wege nur für wenige, höchstens für Rennradfahrer*innen. Tourenradler*innen, die überregional unterwegs sind, kön-

nen auch auf geschotterten Wegen radeln. Für Wanderfreund*innen sind asphaltierte Wege lähmend und führen zur Meidung dieser Regionen, was der Naherholung und dem Tourismus, schadet und der örtlichen Gastronomie Umsatzrückgänge beschert. Wanderer und Spaziergänger wollen „Natur“ erleben mit blühenden Pflanzen, Insekten, Strukturiertheit und keine technischen Wege mit Normbreite. Insbesondere überörtliche und markierte Wanderwege dürfen nicht durch den Ausbau entwertet werden.

<https://www.natuerlichbayern.de/praxisempfehlungen/feldwege>

Beim Wegeausbau muss eine Verbesserung der Wasserrückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgen

Vorbeugender Hochwasserschutz beginnt am Oberlauf der Bäche und Flüsse, bei den Entwässerungsgräben. Der Flächenverbrauch durch Versiegelung, die Beseitigung von Kleinstrukturen, die Zusammenlegung der landwirtschaftlichen Nutzflächen, die Umwandlung von Grünland in Ackerflächen in den letzten Jahrzehnten, Drainagemaßnahmen, Grabenausbauten sowie Bodenverdichtung etc. führen zu einer Abflussbeschleunigung.

Die zu befürchtende Klimaveränderung mit Trockenperioden auf der einen und Starkniederschlägen auf der anderen Seite erfordert eine grundsätzliche Änderung im Umgang mit dem Wasserhaushalt, auch beim Ausbau von Flurwegen. Wasserrückhaltung hat oberste Priorität.

Die Prüfung der Auswirkung auf den Oberflächenabfluss darf deshalb nicht beschränkt werden auf „einen Bereich, in dem Oberflächen-Abflussprobleme auftreten können (z.B. steile Hanglagen, sichtbare Abflüsse, bekannte Probleme mit wild abfließendem Wasser, ggf. Überlastfall). Angesichts der starken Zunahme von Starkregenereignissen muss diese Auswirkung nach Ansicht des BN flächig in die Prüfung einbezogen werden.

Ohne Schaffung von grüner Infrastruktur (Hecken, Raine, etc.) kein Ausbau!

Durch das „Bienen-Volksbegehren“ hat sich der Freistaat verpflichtet, bis 2023 einen Biotopverbund auf mindestens zehn Prozent, bis 2027 auf mindestens 13 Prozent, und bis 2030 auf 15 Prozent des Offenlands der Landesfläche (Art. 19 (1) BayNatSchG) zu schaffen. Deswegen darf der Wegeausbau nicht dazu führen, dass Landschaftsstrukturen dem Wegebau geopfert werden. Vielmehr fordert der BN die Anlage eigentumsrechtlich gesicherter, mit Naturschutz-Fachkonzepten abgestimmter, begleitender Hecken-, Gehölz-, Streuobst-, Saum- oder Gewässerstrukturen, bis hin zur Renaturierung von wegbegleitenden Gewässern.

BN Forderung: Für jeden Ausbau müssen an anderer Stelle innerhalb desselben Kernwegenetzes Wegeentsiegelungen im gleichen Flächenumfang nachgewiesen und durchgeführt werden, besser noch, nicht mehr genutzte Wege rückgebaut werden. Diese Flächen können dann für Vernetzungselemente bzw. zusätzliche Ergänzung der „grünen Infrastruktur“ in der Landschaft genutzt werden.

Arten- und Lebensraum-schutz muss vorrangig berücksichtigt werden

Laut Arbeitshilfe des Ministeriums werden „die möglichen Betroffenheiten“ folgender landschaftsplanerischer Themen ermittelt:

- Schutzgebiete, wertvolle Biotope etc.:
 - EU Natura 2000 (FFH-Gebiete, Europäische Vogelschutzgebiete),
 - Schutzgebiete nach BNatSchG (insbesondere NSG, LSG, ND, LB),
 - Biotope der amtlichen Bayerischen Biotopkartierung und gesetzlich geschützter Biotope (Bio),
 - Wiesenbrüter- und Feldvogelkulisse (Wies),
 - Ökoflächenkataster (Öko)
- Funktionale Lebensraumbeziehungen (Biotopverbundachsen, Wanderkorridore z.B. von Amphibien, essentielle Verbindungen zwischen Fortpflanzungs- und Nahrungshabitaten etc.)
- Pflanzen und Tiere
 - Rote-Liste-Arten,
 - Arten gemäß „Anhang IV FFH-RL“ und „Europäische Vogelarten gemäß Art.1 Vogelschutz-Richtlinie“ (EU)
- Wälder, Forste (Abstand, Bannwälder, Waldfunktionen)
- Wasserhaushalt (d.h. auch Abfluss-erhöhungen), Gewässerökologie und Boden:

Renaturierungsmaßnahmen, Überschwemmungsgebiete, Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Oberflächen-Abfluss, empfindliche, wertvolle, seltene Böden, z.B. Moorböden

→ Naturnahe Erholung und Landschaftsbild: ausgewiesener Wanderweg oder Radfernweg, landschaftlich reizvolle Kulturlandschaft, alter Weg ist Bereicherung der Landschaft

Diese ab Seite 9 des Leitfadens der ländlichen Entwicklung aufgelisteten Punkte sollten kritisch geprüft werden. Der BN kann hier seine Ortskenntnis und Expertise einbringen und auch auf weitere Auswirkungen (v.a. indirekte Auswirkungen durch die Bewirtschaftung mit schweren Maschinen) hinweisen. Der BN wird zahlreiche Planungen ganz ablehnen, z.B. im Uferbereich von Fließgewässern, in Gebieten mit störungsempfindlichen Arten, bei negativen ökologischen Auswirkungen, bei Asphaltierung oder grundsätzlichen Zweifeln am Bedarf. Wo dies nicht der Fall ist bzw. nicht erfolgreich ist, wird der BN Einfluss auf die Detailplanung nehmen, um ökologische Beeinträchtigungen wenigstens noch so weit wie möglich zu reduzieren. Hierzu kann der BN auch eine alternative Trassenprüfung fordern.

Inhaltliche Anmerkungen zu Schritt 1 der Arbeitshilfe des Ministeriums „Ermittlung der Betroffenheiten“

Die in Schritt 1 (S. 8) beschriebene Ermittlung der Betroffenheiten ist nur eine informelle Planung auf Ebene einer Voruntersuchung und

„... trägt dazu bei, bei Kernwegenetzplanungen problematische Stellen hinsichtlich ihrer „Landschaftsverträglichkeit“, die auch später bei der Genehmigungsplanung Schwierigkeiten bereiten würden, frühzeitig zu erkennen.“ ... und ...:

„Der bei der späteren Realisierung der Wege vorgeschriebene Genehmigungsprozess mit allen Beteiligungen bleibt unverändert bestehen.“ (beides S. 4)

Der BN muss deutlich auf diese Unterscheidung hinweisen, dass die dargestellten Prüfungsschritte NICHT eine formal nötige artenschutzrechtliche Prüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung oder sonstige vorgeschriebene naturschutzfachliche Prüfung (ggf. LBP u.a.) sind.

→ Die Durchführung einer fachlich vollständigen naturschutzrechtlichen Prüfung soll auch in diesem Stadium bereits gefordert werden.

Wir kritisieren die Vorgaben in der Arbeitshilfe der Bayerischen Verwaltung für die Ländliche Entwicklung, in denen sie von den naturschutzfachlichen und rechtlichen Standards abweichen. (Aufzählung nicht abschließend):

→ „der Schwerpunkt liegt auf der Verwendung vorhandener Datengrundlagen und Befragungen“ – d.h. es werden nur Daten ausgewertet, die bereits vorliegen und damit veraltet und unvollständig sein können. Das erfüllt nicht den Standard und die Verpflichtung für aktuelle und vollständige Erfassungen von Daten im

Gelände, wie sie für die die gesetzlich nötigen Prüfungen vorgeschrieben sind. Die Bewertung der Planung erfolgt daher i.d.R. auf völlig unzureichender Datengrundlage!

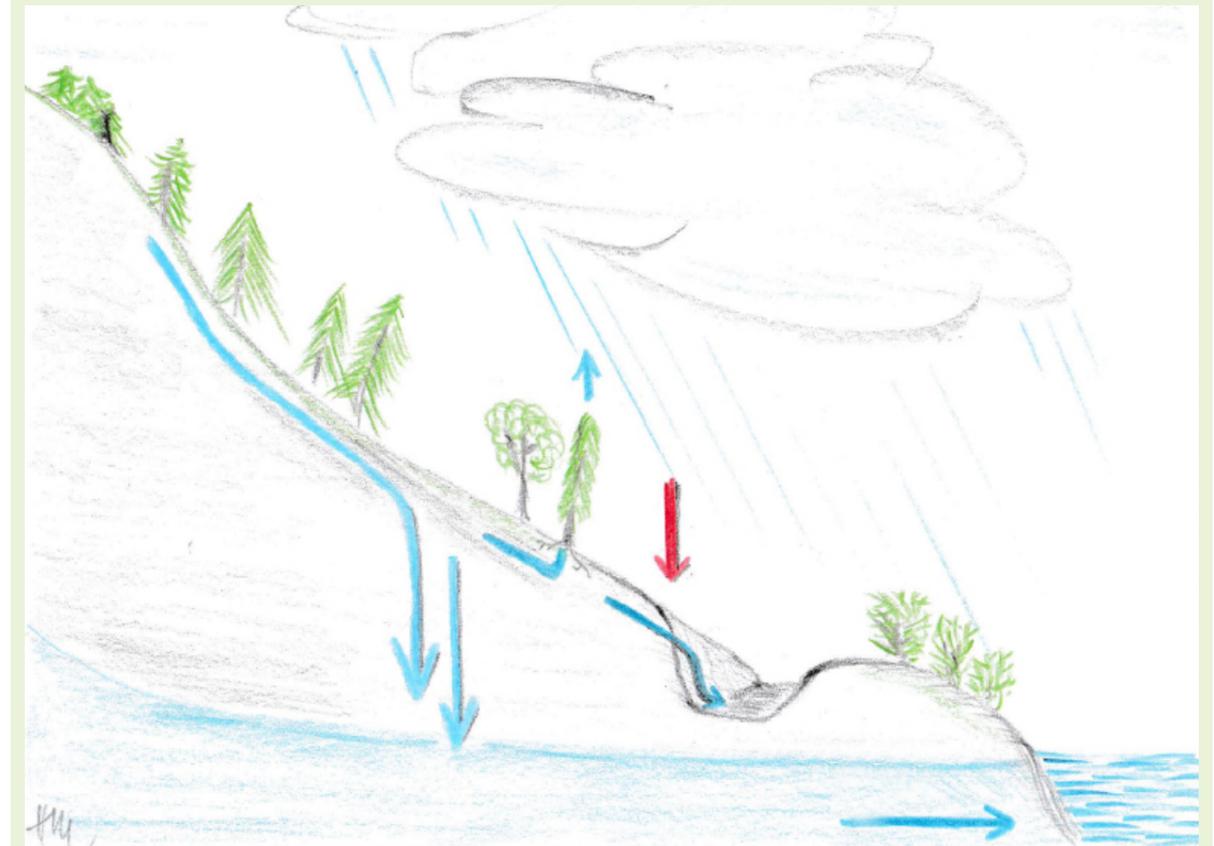
→ Pauschale Abstandsvorgaben für den Untersuchungsraum (i.d.R. 30 m Entfernung vom geplanten Weg) Es gibt im Naturschutzrecht keine pauschalen Abstandsvorgaben. Betroffenheiten von Arten hängen von deren Störempfindlichkeit ab, von Trennwirkung etc. Der Untersuchungsraum muss also groß genug sein, um Auswirkungen auf alle Arten zu erfassen.

→ Einbeziehung größerer Untersuchungsräume (100 bzw. 400 m) nur bei Schutzgebieten und bei Vorkommen stark gefährdeter Tierarten bzw. besonders störungsempfindlicher Vogelarten, sogar bei Natura 2000-Gebieten nur bei Vorkommen besonders störungsempfindlicher Vogelarten – derartige Einschränkungen gelten in den vorgeschriebenen Prüfungen nicht, der Untersuchungsraum bemisst sich nach der Reichweite der Auswirkungen und funktionalen Erfordernissen, das Artenspektrum ist vollständig zu erfassen.

→ Datengrundlage bei Natura 2000-Gebieten: „Standarddatenbogen“ – weitere rechtlich verbindliche Grundlagen sind die Erhaltungsziele der Natura 2000-Verordnung, (die alle vorkommenden FFH-Arten umfassen müssen) und die (behördenverbindlichen) Natura 2000-Managementpläne,

→ Die Behandlung von Pflanzen und Tieren wird auf gefährdete Arten reduziert – dies widerspricht der staatlichen Verpflichtung der Sicherung und Erhaltung der Biodiversität als Ganzes und dem Vorsorgeaspekt (gerade viele noch oder früher ungefährdete Arten der Feldflur gehen im Bestand deutlich zurück)

Wasserabfluss verhindern (Interflow*)



Beim Wegebau können Hangkanten angeschnitten werden. Dies hat Einfluss auf den Ablauf des Wassers an der Oberfläche und im Boden. Versickerndes Wasser geht in Hängen teilweise den Weg in die Tiefe, ein Teil läuft oberflächennah im Boden. Wird entlang des Hangverlaufs dieser Wasserabfluss unterbrochen, tritt das Wasser aus. Es sammelt sich im Wegseitengraben, wird dort schnell abgeleitet und geht der Versickerung verloren. Es fehlt im weiteren Verlauf des Hangs der Vegetation oder eventuell vorhandenen Quellen. Bei Starkregenereignissen führt das abgeleitete Wasser zu zusätzlichen Wassermengen. (* siehe Seite 24)

→ Die Behandlung von Pflanzen und Tieren wird ferner auf eine Auswahl streng geschützter Arten reduziert, für die anderen wird eine einfache Vermeidung von Beeinträchtigungen angenommen – dies ist weder fachlich nachvollziehbar (Auswahl der Arten nicht nachvollziehbar und Annahme einfacher Vermeidung von Beeinträchtigungen für zahlreiche Arten

real nicht funktionierend) noch rechtlich in späterem Genehmigungsverfahren ausreichend.

→ Die Behandlung besonders geschützter Arten fehlt völlig, ist aber rechtlich vorgeschrieben.

→ Prüfung der Auswirkung auf den Oberflächenabfluss nur in „einem Bereich, in dem

Oberflächen-Abflussprobleme auftreten können (z.B. steile Hanglagen, sichtbare Abflüsse, bekannte Probleme mit wild abfließendem Wasser, ggf. Überlastfall)“ (Angesichts der starken Zunahme von Starkregenereignissen fordert der BN dass diese Auswirkung flächig und auch bereits bei Hanglagen ab 3 % Steigung in die Prüfung einbezogen werden. Hier ist insbesondere auf das im Boden abfließende Wasser (interflow) abzustellen.

→ Die Behandlung der Auswirkung auf den Boden ist reduziert auf die „*empfindlichen, wertvollen oder seltenen Böden*“ (S. 17) – angesichts der hohen vielfältigen Bedeutung des Bodens und des

staatlichen Ziels der Reduzierung des Flächenverbrauches müssen die Auswirkungen auf den Boden nach Ansicht des BN flächig einbezogen werden. (Stichwort: Humusaufbau)

→ Positiv und wichtig für die BN-Beurteilungen ist die Prüfung der Auswirkung auf die „*funktionalen Lebensraumbeziehungen (Funk)*“ (S. 13 ff). Hier können alle Aspekte der Auswirkung auf den Biotopverbund und die Biodiversität (also nicht nur die rechtlich geschützten Arten) eingebracht werden, hier muss z.B. die mit einem Ausbau verbundene Zerstörung von weg- begleitenden Säumen und anderen Strukturen bilanziert werden.

In der Arbeitshilfe völlig fehlend und daher vom BN einzubringen sind folgende Aspekte:

- Vorgabe „keine Verschlechterungen“ für Gemeingüter
- Mittelfristige Folgen hinsichtlich Bewirtschaftung (Nutzungsintensivierung, Flächenzusammenlegung etc.)
- Summations-Betrachtung: berücksichtigen, dass alle Faktoren sich gegenseitig verstärken. Auch der Abgleich mit anderen Projekten, die in diesem Raum umgesetzt werden sollen ist wichtig
- Einbeziehung der indirekten Auswirkungen, z.B. auch Verkehrsprognosen
- verbindlich nötige Vermeidungs-, Ausgleichsmaßnahmen
- fachlich zusätzlich nötiger Beitrag zur Verbesserung „Grüner Infrastruktur“ (entlang von Wegen)
- Fachlich zusätzlich nötiger Beitrag zur Verbesserung des Landschaftswasser-Haushaltes

Beispiel einer Initiative, die sich gegen Kernwegeausbau wehren und z.T. erfolgreich sind, z.B. Forchheim: <https://transition-forchheim.de/interessengemeinschaft-baeuerliche-landwirtschaft/>

Inzwischen hat sich eine Gemeinde (von 10) gegen Kernwegebau ausgesprochen.

Zum Weiterlesen:

Leitfaden der Ländlichen Entwicklung: <https://www.stmelf.bayern.de/landentwicklung/073008/index.php>

Finanzierungsrichtlinien der Ländlichen Entwicklung (FinR-LE): https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/agrarpolitik/dateien/finr_le.pdf

Im BN Intranet finden sich eine Reihe von Musterstellungnahmen, die Kreis- und Ortsgruppen des BN einsehen können.

IMPRESSUM

Fotos:

Titel: Karin Eigenthaler
 2: Karin Eigenthaler
 4: Marion Ruppner
 6/7: Thünen-Institut für Agrartechnologie; Joachim Brunotte
 13: Marion Ruppner
 15: Karin Eigenthaler
 17: Karin Eigenthaler
 19: Ulrike Geise und hgs5
 23: Zeichnung Hans Meyer

Text:

Dr. Christine Margraf, Marion Ruppner, Reinhard Scheuerlein

Gestaltung

.....hgs5 GmbH



2022

BUND Naturschutz in Bayern e. V.
 Landesfachgeschäftsstelle
 Bauernfeindstraße 23
 90471 Nürnberg
 0911/81 87 8-0
landwirtschaft@bund-naturschutz.de



www.bund-naturschutz.de/landwirtschaft/kernwege



Facebook