

**Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.**

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

Regierung von Schwaben
86149 Augsburg

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

Fachabteilung München
Pettenkoferstr. 10 a/l
80336 München
Tel. 0 89 / 54 82 98-63
Fax 0 89 / 54 82 98-18

Zur Wahrung des Termins vorab per Fax: 0821/327-12457

fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Ihr Zeichen: RvS-SG32-4354.4-1/13
Schreiben vom: 04.04.2012
Unser Zeichen: MM-Holzgünz-VE (07/2012)
Datum: 30.05.2012

Staatsstraße Holzgünz - Babenhausen Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der St 2020 bei Holzgünz

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung am o. g. Verfahren gemäß § 63 Abs. 3
BNatSchG und nehmen in Abstimmung mit unserer Kreisgruppe Memmingen-
Unterallgäu wie folgt Stellung:

1. Planrechtfertigung: Verkehrliche Bedarfsbegründung

1.1 Prognose des Verkehrsaufkommens bis 2025

In der der Planfeststellung zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung der Firma Modus
Consult (VU) wird eine Zunahme des Verkehrs von 20 % bis zum Jahr 2025 prognostiziert.

Die Gründe:

- Bevölkerungswachstum in Holzgünz (H) und Schwaighausen (S) um 21 %.
- 80 neue Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten von H
- 1000 neue Arbeitsplätze im Südbereich des interkommunalen Gewerbegebiets (IG)
- Steigerung der Motorisierungsrate im Unterallgäu um 7 %
- Veränderungen und Trendwenden beim Verkehr aus Kostengründen oder aus Gründen des Klimaschutzes bleiben unberücksichtigt.

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirt-
schaft, München
Kto. 88 44 000
BLZ 700 205 00

Beurteilung der Gründe:

- 1) Das Statistische Landesamt geht in seinem Hauptszenario für die Bevölkerungsentwicklung von Holzgünz bis 2021 (Basisjahr 2009) von einem Bevölkerungswachstum von 5,7% aus. In der Variante „Verminderter Zuzug“ von einem Wachstum von 1,4% und selbst in der Variante „Erhöhter Zuzug“ von nur 9%. Für das gesamte Unterallgäu wird vom Statistischen Landesamt bis 2025 sogar ein Rückgang der Bevölkerung um fast 3 Prozent vorausberechnet.
Ein Einwohnerzuwachs der Gemeinde Holzgünz bis 2025 von +21%, wie der Verkehrsprognose zu Grunde gelegt halten wir für absolut unrealistisch.
Zudem liegen die geplanten Wohngebiete der Gemeinde Holzgünz, mit denen der Verkehrszuwachs auf der Umgehungsstraße begründet wird hauptsächlich im Ortsteil Schwaighausen, der kürzere Möglichkeiten hat, die A96 zu erreichen und deshalb nicht relevant für die neue Straße ist.
Das selbe gilt für die Gemeinde Ungerhausen: Hier geht die Hauptvariante der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes von +0,3% bis 2021 (Basis 2009) aus, die Variante „Erhöhter Zuzug“ von +3,2%, die Variante „Verminderter Zuzug“ von -3,5%. Im Verkehrsgutachten wird bis 2025 von einem Wachstum von +26% ausgegangen, einem absolut unrealistischen Wert.
- 2) 80 neue Arbeitsplätze in H scheinen theoretisch möglich zu sein.
- 3) Wir bezweifeln massiv, dass in dem geplanten interkommunalen Gewerbegebiet 1000 Arbeitsplätze entstehen werden. Zum einen ist das IG bisher nur geplant und es ist nicht abzusehen, dass das Gewerbegebiet angesichts der großen Konkurrenz entlang der A96 und A7 auch nur annähernd gefüllt wird. Im Gegenteil gehen wir davon aus, dass angesichts der Ressourcenknappheit (Stichwort Oil Peak) in Zukunft wieder stadt- und ortsnahe Gewerbebestände gefragt werden und nur mit dem Auto erreichbare Gewerbegebiete deutlich an Attraktivität und Wirtschaftlichkeit verlieren werden.
Wir gehen davon aus, dass sich in Gewerbegebieten an Autobahnanschlussstellen ohne Anbindung an Ortschaften vornehmlich logistikintensive Betriebe ansiedeln. Dies sieht auch das bayerische Landesentwicklungsprogramm vor, um vom dort festgeschriebenen Anbindungsgebot abweichen zu können. Bei logistikintensiven Gewerbegebieten geht man von 80-800 m² pro Arbeitsplatz aus. Das würde im Falle des geplanten IG einer Spanne von ca. 85 bis max. 875 Arbeitsplätzen entsprechen. Realistisch aus unserer Sicht sind 100 – 200 neue Arbeitsplätze.
- 4) Die dem Verkehrsgutachten zu Grunde gelegten Annahmen zu Motorisierungsgrad und Mobilitätsentwicklung beeinflussen maßgeblich die Ergebnisse der Verkehrsprognose. Im Verkehrsgutachten heißt es (S. 13): „Einflussgrößen, wie ein höherer Motorisierungsgrad, Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung, Veränderungen im Freizeitangebot u. a. führen zu einer - bezogen auf einzelne Fahrtzwecke - unterschiedlichen Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung. Diese Tatsachen wurden bei den Ansätzen zur Verkehrsprognose durch einen Zuwachsfaktor aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung berücksichtigt.“ In Fachkreisen wird ein solcher Zuwachs, der Grundlage für die weiteren Ausbauplanungen ist, inzwischen massiv in Frage gestellt und von unterschiedlichen politischen und gesellschaftlichen Entwicklungspfaden abhängig gemacht. Selbst das BMW zugehörige Ifmo Institut (Ifmo 2010) kommt in einer Studie mit drei Szenarien für eine zukünftige Verkehrsentwicklung bei weitem nicht mehr auf die hier zu Grunde gelegten Verkehrsentwicklungszahlen. In dem genannten Gutachten wird die Spanne der Entwicklung im Personenverkehr bis 2030 zwischen -8% bis max. +4% prognosti-

ziert.

Wir fordern daher eine detaillierte Offenlegung der Annahmen im Verkehrsgutachten, eine detaillierte Begründung warum die Gutachter im Gegensatz zu anderen Gutachtern (Ifmo) zu deutlich höheren Verkehrszuwächsen kommen.

Der Bund Naturschutz geht auf Grund von geänderten gesellschaftlichen Kenngrößen (starker Einfluss von Umweltfaktoren auf Mobilitäts- und Konsumnachfrage) von einer Stagnation der Motorisierung, evt. noch von einer Gesamtsteigerung von 1-2% aus.

Wir fordern daher eine Ausarbeitung von 3 Szenarien (je nach gesellschaftlichem Entwicklungspfad), welche auch deutlich mobilitätskritischere Fachmeinungen einschließt. Die Berechnungen sind im Einzelnen offenzulegen, bzw. in einer Sensitivitätsanalyse ist darzustellen, wie die Veränderung von einzelnen Modellannahmen sich auf das Ergebnis auswirkt.

5) Fazit:

Die Verkehrsprognose enthält höchst zweifelhafte Annahmen, die zu zweifelhaften Ergebnissen führen. Der Bund Naturschutz geht von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens bis 2025 um maximal + 1,5 % (mit IG + 3 %) aus. Das Verkehrsgutachten ist nach o.g. Muster neu zu erstellen.

1.2 Verkehrsbelastung auf der St 2020 zwischen Rummeltshausen und Holzgünz

Analyse Nullfall 2011 laut VU: 3000 Kfz/24 h

Laut Oberster Baubehörde im bayerischen Innenministerium im Jahr 2010: 1500 Kfz/ 24 h. Da der VU eine aktuelle Verkehrszählung zur Verfügung steht, ist die Zahl 3000 wohl realistischer.

Prognose Nullfall 2025 laut VU (+ 20 %):	<u>ca. 3500 Kfz/24 h</u>
mit IG (laut VU + 41 %)	<u>ca. 5000 Kfz/24 h</u>
Realistische Prognose (+ 1,5 %):	<u>ca. 3100 Kfz/24 h</u>
mit IG (+ 3 %)	<u>ca. 3100 Kfz/24 h</u>

Planungsfall 1 2025 laut VU (3500 + 200 zusätzlich aus Lauben (L) + 1700 Kfz/24 h zusätzlich aus Günz (G) = ca. 5600 Kfz/24 h in Rummeltshausen (R) – 700 nach H):

ca. 4900 Kfz/24 h auf der Variante 3

Realistische Prognose (3100 + 100 zusätzlich aus L + 100 zusätzlich aus G – Erläuterung s. u.):

ca. 3300 Kfz/24 h auf der Variante 3

Erläuterung zum zusätzlichen Verkehr aus G: Dass die Zahl der Kfz/24h. von G nach R von 900 auf 2600 steigt, halten wir für sehr unwahrscheinlich, da der Weg von G zur AS Holzgünz über die MN 32 und die MN 16 nahezu gleich lang und gleich schnell ist wie der Weg über R (mit der Engstelle der Brücke über die Westliche Günz) und die Variante 3 zur AS Holzgünz.

Planungsfall 1 plus 2025 laut VU (3500 + 1200 zusätzlich aus L + 1600 zusätzlich aus G = ca. 6500 in R – 700 nach H):

ca. 5900 Kfz/24 h auf der Variante 3

Realistische Prognose (1,5 % mehr als im Planungsfall 1):

ca. 3400 Kfz/24 h auf der Variante 3

Vergleich Rummeltshausen und Holzgünz:

Nach unserer realistischen Prognose erhöht sich der Durchgangsverkehr in R im Jahr 2025 von 3100 Kfz/24 h (Nullfall) auf 3400 Kfz/24 h (Planungsfall 1 plus), in H verringert er sich von 3100 Kfz/24 h (Nullfall) auf 700 Kfz/24 h (Planungsfall 1 plus).

Realistische Verkehrsbelastung auf der St 2020 neu zwischen R und AS Holzgünz im Jahr 2025 unter Einbeziehung des IG: 3400 Kfz/24 h und auf der St 2020 alt zwischen R und H im Jahr 2025 unter Einbeziehung des IG: 3100 Kfz/24 h

Das entspricht ziemlich genau der Einschätzung von Bruno Fischle, dem Leiter des Staatlichen Bauamts Kempten (s. Interview in der Memminger Zeitung vom 24.03.2012): „Ich kann jetzt schon sagen, dass es deutlich mehr als 3000 Fahrzeuge sein werden, die... die neue Trasse nutzen werden.“ „Ein vergleichbares Projekt: ...die Verlegung der Staatsstraße bei Sontheim ... Da sind wahrscheinlich auch kaum mehr als 3000 Fahrzeuge pro Tag unterwegs.“

Der Verkehr auf der St 2020 heute und in 15 Jahren mit einer realistischen Steigerung von 3000 auf 3400 Kfz/24 h (Planungsfall 1 plus) bzw. von 3000 auf 3100 Kfz/24 h (Nullfall 2025 einschließlich IG) kann kein Grund sein, die St 2020 wegen „starken“ Verkehrs zu verlegen.

Fazit

Wir widersprechen damit der Aussage (s. Erläuterungsbericht (EB) S. 23-24), dass die Zunahme des Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2025 die Verlegung der St 2020 dringend erforderlich macht. Die Verlegung ist aus Verkehrsgründen unwirtschaftlich und überflüssig.

1.3. Ungleichbehandlung der Gemeinden und Schallgutachten

Der Vergleich zwischen R und H (s. o.) ergibt, dass beim Planungsfall 1 plus (realistische Zahlen) eine enorme Entlastung von H, was den Durchgangsverkehr betrifft, eintritt. Der Verkehr von R her nimmt dann um ca. 75 % ab.. Gleichzeitig nimmt aber der Verkehr in R um ca. 15 % zu.

Nach den Prognosen der VU sehen die Zahlen wesentlich dramatischer aus.

Holzgünz Mitte heute: 4500 Kfz/24 h
2025 (Planungsfall 1 plus): 2700 Kfz/24 h
Das ist eine **Entlastung um 40 %**

Rummeltshausen heute: 3000 Kfz/24 h
2025 (Planungsfall 1 plus): 6500 Kfz/24 h
Das ist eine **Zunahme um 120 %**

Lauben Süd heute: 2400 Kfz/24 h
2025 (Planungsfall 1 plus): 4000 Kfz/24 h
Das ist eine **Zunahme um 70 %**

Das bedeutet, dass die Planung unausgewogen und ungerecht ist. Durch die gesamten Planfeststellungsunterlagen zieht sich wie ein roter Faden die einseitige Betrachtung der

Vorteile für H, S, und Trunkelsberg (T) hindurch. Von R, G, geschweige denn L, ist nur am Rande die Rede. Die Nachteile für diese Ortschaften werden überhaupt nicht erörtert.

Krasses Beispiel auf Seite 10 des EB: „Die Ortsdurchfahrt von Rummeltshausen im Zuge der St 2020 besitzt eine Fahrbahnbreite von 6,5 m, einen Gehweg und ist entsprechend ausgebaut, das prognostische Verkehrsaufkommen aufzunehmen.“

Erstens fragt man sich, ob nicht H mit seiner Ortsdurchfahrt genauso ausgestattet ist, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Prognose Nullfall aufzunehmen und zweitens stimmt die Aussage nicht, weil die unübersichtlichen Einmündungen anderer Straßen im R außen vor bleiben.

Immer wieder wird die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Verlegung der St 2020 in H, S und T als besonders wichtig hervorgehoben. Von der Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit in R (dort besonders extrem), G und L ist nirgends die Rede.

Das einseitige Interesse an den Gemeinden im Süden und das auffallende Desinteresse an den Gemeinden im Norden kommt auch dadurch zum Ausdruck, wie mit dem Lärmargument umgegangen wird.

Auf S. 15 des EB wird die Variante 4 u.a. wegen der „Verlärmung siedlungsnaher Freiräume ... der Ortschaft Holzgünz“ negativ beurteilt. Bei Variante 3 heißt es in Bezug auf R und G: „keine direkte Beeinträchtigung von Häusern oder Wohngebäuden“. Dass selbstverständlich genauso eine Verlärmung siedlungsnaher Freiräume der Ortschaften R und G stattfindet, fällt unter den Tisch. Und die Aussage ist schlicht falsch, weil natürlich die Anwesen Häring und Weidlich in der Nähe der Trasse der Variante 3 direkt vom Lärm betroffen sind.

Wir halten es für einen gravierenden Fehler der Planfeststellung, dass kein Schallgutachten gemacht wurde.

Wie ist die Lärmbelastung einzuschätzen in allen Gemeinden bei den verschiedenen Prognosefällen? Vor allem: Wie wirkt sich die Variante 3 im Süden von R, im Süden der Härtlebergsiedlung, bei den Anwesen Häring und Weidlich, was den Verkehrslärm betrifft, aus? Wie hoch ist der Verkehrslärm in R im Planungsfall 1 (laut VU 5600 Kfz/24 h) und im Planungsfall 1 plus (laut VU 6500 Kfz/24 h)? Werden möglicherweise Grenzwerte überschritten?

Das sind Fragen, die beantwortet werden müssen. Es könnte sein, dass die Variante 4 auch deshalb schlechter abschneidet als die Variante 3, weil man sonst auf Druck von H ein Schallgutachten hätte machen müssen, das man sich so spart. Bei Variante 3 ist aber ein Schallgutachten erst recht notwendig.

Ein Grund für die Ungleichbehandlung der Gemeinden in der Beurteilung könnte der Bearbeiter im Staatlichen Bauamt Kempten, Herr Josef Merk, sein. Als gebürtiger Holzgünzler mit verwandtschaftlichen Beziehungen (mit Grundbesitz) in die Gemeinde Holzgünz ist er befangen und hätte nie in das Verfahren einbezogen. Bis Anfang 2011 war Herr Merk mit dem Verfahren befasst. Wir gehen davon aus, dass keine objektive Bewertung und Gleichbehandlung der Gemeindeinteressen wegen Befangenheit des Bearbeiters im Staatlichen Bauamt Kempten vorliegt.

Fazit:

Die Planfeststellung ist wegen der Ungleichbehandlung der Gemeinden unbrauchbar. Zusätzlich fehlt ein dringend erforderliches Schallgutachten. Einen positiven Planfeststellungsbeschluss halten wir für ausgeschlossen.

Gesamtfazit Verkehrliche Belange:

An dem Verkehrsgutachten ist deutlich abzulesen, dass zunächst die vom Straßenbauamt gewünschten Planungsvarianten erstellt wurden und dann erst rückwirkend ein Verkehrsgutachten erstellt wurde, welches nachträglich die vom Straßenbauamt favorisierte Variante begründen sollte.

Wir fordern daher ein neues Verkehrsgutachten von einem neuen neutralen Verkehrsgutachter, das auf Basis verschiedener überregionaler Entwicklungsszenarien (siehe z.B. Ifmo Gutachten 2010) unterschiedliche mögliche Entwicklungsszenarien für den Raum Holzgünz erstellt. Darauf aufbauend ist dann neu über die Notwendigkeit und unter Abwägung aller Belange den sinnvollsten Anschluss der Autobahnabfahrt Holzgünz Richtung Norden zu entscheiden.

2. Verstoß gegen das nationale und europäische Natur- und Artenschutzrecht

Fledermäuse (geschützte Arten, darunter Anhang-IV-Arten)

Die Eingrünungen am Rand der Brücke können Kollisionen im Bereich des Krebsbachtals nicht verhindern.

Wir gehen davon aus, dass ohne eine Einhausung/Grünbrücke im Bereich der Hangleite, eine Spritzschutzwand oder eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h im Bereich der Brücke über das Krebsbachtal für die querenden Fledermäuse ein Tötungsstatbestand nach europäischem Naturschutzrecht vorliegt.

Es ist unbestritten, dass Straßen für Fledermäuse generell eine Gefahr darstellen. So zeigen Untersuchungen aus den letzten 20 Jahren, dass Fledermäuse auf ihren nächtlichen Wander- und Jagdflügen an Straßen mit Fahrzeugen kollidieren können (Brinkmann et al. 2008). Hierbei können die Folgen für die betroffene Fledermauspopulation gravierend sein. Denn bei den Fledermäusen führen bereits geringfügige Mortalitätssteigerungen zu einem langfristigen Einbruch der Population bis hin zum Erlöschen (Brinkmann et al. 2008). Dies begründet sich in der außergewöhnlich geringen Reproduktionsrate (1 Jungtier/Jahr/Weibchen) und der hohen Lebenserwartung von bis zu 20 Jahren dieser Kleinsäuger (Neuweiler 2000).

Es besteht also ein erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse. Die Anbringung einer Spritzschutzwand ist laut Planungsunterlagen aus Gründen der Sicherheit nicht möglich. Europäisches Artenschutzrecht ist allerdings nicht abwägbar, wie hier vorgegeben wird. Die vorgelegte Planung ist rechtswidrig.

Wir fordern daher eine Neubeurteilung des Tötungsrisikos für Fledermäuse, insbesondere auch deshalb, weil im Krebsbachtal die beeindruckende Zahl von über 10 unterschiedlichen Fledermausarten vorgefunden wurde, was auf die außergewöhnlich hohe Biotopqualität des Krebsbachtals für Fledermäuse hinweist.

Wir fordern eine Untersuchung über mögliche Einhausungen bzw. Grünbrücken an den Hangleiten des Krebsbachtals, was aus unserer Sicht für den Fledermausschutz die beste Lösung darstellen würde. Basis einer solchen Untersuchung muss aber eine Grundwasser-Untersuchung in diesem Bereich sein, um dadurch keine negativen Folgewirkungen auf die Quellhorizonte an den Hangleiten des Krebsbachtals zu verursachen (siehe unten).

Amphibien (geschützte Arten, darunter Anhang-IV-Arten)

Bei den Uferstrandstreifen am Bach, den Durchlässen und Leiteinrichtungen ist ein hoher Wartungsaufwand nötig, der nicht garantiert ist. Außerdem gibt es bei technischen Einrichtungen immer wieder Probleme mit der Annahme durch die Tiere, so dass diese Vermeidungsmaßnahmen sicher nicht hundertprozentig funktionieren.

Am Fuß der Hangleiten befinden sich Quellhorizonte. An mehreren Stellen treten Quellen aus und bilden wichtige Biotope für Amphibien. Am Osthang wird die Straße tief in den Hang hinein gebaut, so dass der Quellhorizont angeschnitten wird und das austretende Wasser abgeleitet werden muss. Das kann gravierende Auswirkungen auf die Quellbiotope nördlich und südlich des Hangeinschnitts und auf die Grundwasserverhältnisse haben. Eine starke Beeinträchtigung von Amphibienlebensräumen ist nicht auszuschließen. Wir fordern daher dringend eine Untersuchung der Grund- und Hangwasserverhältnisse und der Auswirkungen des Straßeneinschnitts auf die vorhandene Fauna (siehe auch oben zu Grünbrücke/Einhausung für Fledermäuse).

Ohne eine Untersuchung der Grundwasserverhältnisse und der Wasserführung speziell an den Hangleiten des Krebsbachtals besteht die Gefahr für einen massiven Biotopverlust für Amphibien. Der Erhaltungszustand bei den Amphibien wird sich verschlechtern.

Eine Ausgleichbarkeit der negativen Folgen des Hangeinschnitts des Krebsbachtals ist nicht gegeben. Die Planung ist nicht genehmigungsfähig.

Bachmuschel (geschützte Art, Anhang-IV-Art)

Da die Schalenfunde zeigen, dass möglicherweise Bachmuscheln im Krebsbach vorkommen, wird das Tötungsverbot nicht einzuhalten sein. Trotz Umsiedlungsversuchen, werden junge Bachmuscheln, die bis zu einem Alter von drei Jahren kaum auffindbar sind, mit großer Wahrscheinlichkeit zurückbleiben und bei der Verlegung des Bachs getötet.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass junge Bachmuscheln getötet werden, ist eine Verlegung des Bachs nicht genehmigungsfähig.

Feldlerche (geschützte Art, Anhang-IV-Art)

Das Problem bei der Feldlerche sind nicht die Rodungen und Bauarbeiten zum richtigen Zeitpunkt, sondern die dauerhafte Verkleinerung des Lebensraums. Die Verkleinerung betrifft nicht nur die Fläche, die durch die Straßentrasse verloren geht. Da Feldlerchen auf die Verlärmung reagieren und Straßen meiden, muss man von einer Effektdistanz von 500m (Kieler Institut für Landschaftsökologie 2007) auf beiden Seiten der Straße ausgehen, was die ungestörten Bereiche für die Feldlerche auf dem Hart massiv einschränkt. Ein Großteil des heutigen Lebensraumes geht verloren. Das Störungsverbot der FFH-Richtlinie wird nicht eingehalten.

Der Erhaltungszustand der Feldlerche wird sich verschlechtern. Eine Ausgleichbarkeit ist nicht gegeben, da das Revier durch den Straßenbau massiv verkleinert wird und durch das geplante interkommunale Gewerbegebiet später komplett verloren gehen könnte (Erschließungscharakter der Straße für das Gewerbegebiet).

Wanderbewegungen bzw. Biotopvernetzung

CEF1 und Anbringung von Reflektoren: Die Korridorfunktion des Krebsbachtals und der von Straßenbau betroffenen Waldränder wird trotz Anlage von Trittsteinbiotopen und Reflektoren am Straßenrand weitgehend zusammenbrechen. Die Verlärmung durch den Verkehr führt zu einer anhaltenden Störung. Kollisionen mit Tieren sind nicht zu vermeiden.

Eine Mindestmaßnahme zur Konfliktvermeidung wäre eine breite Grünbrücke/Einhausung am östlichen Hang.

Wir fordern eine Untersuchung über mögliche Einhausungen bzw. Grünbrücken an den Hangleiten des Krebsbachtals, was aus unserer Sicht der Biotopvernetzung die beste Lösung darstellen würde. Basis einer solchen Untersuchung muss aber eine Grundwasser-Untersuchung in diesem Bereich sein, um dadurch keine negativen Folgewirkungen auf die Quellhorizonte an den Hangleiten des Krebsbachtals zu verursachen (siehe unter Fledermäuse).

Der Zerschneidungseffekt der Straße mit den negativen Folgen für faunistische Wanderbewegungen und für die Biotopvernetzung lässt sich mit dem derzeitigen Konzept nicht ausgleichen. Der Erhaltungszustand der Fauna insgesamt wird sich mit dem derzeitigen Konzept verschlechtern.

Fazit Natur und Artenschutz

Die Verlegung der St 2020 kommt aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht in Betracht. Ein positiver Planfeststellungsbeschluss ist nicht möglich.

3. Landschaftsschäden

Auswirkungen auf den Boden

Die Versiegelung von ca. 2 ha Boden und die Aufschüttung von Dämmen führen zu einem nicht ausgleichbaren Verlust von landwirtschaftlichen Flächen, die zum großen Teil eine hohe Bewertung aufweisen.

Eine Verlegung der St 2020 würde zudem weitere Straßen nach sich ziehen. Wegen der laut VU stark erhöhten Verkehrsbelastung von R ist bereits in der VU von einer Querspange südlich von G (Planungsfall 1.1) die Rede. Auch eine Umgehung von R wurde vom Staatlichen Straßenbauamt Kempten schon ins Auge gefasst. Danach käme eine Umgehung von Lauben, über die ohnehin schon lange debattiert wird. Lauter Straßen über wertvolles Ackerland.

Die Landwirtschaft wird weiter eingeeengt. Da es kaum noch Ersatzflächen gibt, müssen weitere Betriebe aufgeben. Landwirtschaftliche Arbeitsplätze gehen verloren. Die Ziele des sparsamen Umgangs von Grund und Boden werden nicht eingehalten.

Auswirkungen auf das Grundwasser

Eine Belastung des Grundwassers durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge kann nicht ausgeschlossen werden, da die Böden im Krebsbachtal nur eine geringe Pufferfunktion haben. Die Schadstoffeinträge lassen sich nicht ausgleichen. Quellhorizonte an den Hangleiten werden zerstört.

Es wird massive Eingriffe in das Grundwasser mit negativen Folgen geben. Eine Grundwasseruntersuchung im Trassenbereich (v.a. im Bereich Krebsbachtal) ist unerlässlich.

Auswirkungen auf Klima und Luft

Die Schadstoffbelastung der Luft und die Beeinträchtigung des Kaltluftabflusses führen zu kleinlimatischen Veränderungen, die sich durch Pflanzmaßnahmen nur zum Teil ausgleichen lassen.

Die negativen Folgen der Veränderungen des Kleinklimas und der Luft sind unkal- kulierbar.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Im Krebsbachtal werden das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigt bzw. weitgehend zerstört. Ein Ausgleich ist nicht möglich. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen können nur als Dekoration betrachtet werden.

Das Krebsbachtal verliert durch den Straßenbau in weiten Teilen seinen Charakter. Der besondere landschaftliche Reiz des bisher praktisch unverbauten und einsamen Tals wird unwiederbringlich geopfert. Ein Naherholungsgebiet für die Bürger von H, R und G verschwindet.

Fazit Landschaftsschäden:

Es entstehen Landschaftsschäden, die nicht ausgleichbar sind. Die Überquerung des Krebsbachtals stellt eine irreversible Landschaftszerstörung dar.

4. Beurteilung der Varianten/Abwägungsmängel

§15 Abs.1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes sieht ein Vermeidungsgebot vor. Wir können die Bewertung der Trassenvarianten nicht nachvollziehen. Bei der Beurteilung der Varianten 3 – 5 kommt der BN zu anderen Ergebnissen, wie hier in der Tabelle im Vergleich zum EB aufgeführt.

Varianten	3		4		5	
	EB	BN	EB	BN	EB	BN
Raumordnung	o	o	o	o	o	o
Städtebau	+	o	+	o	-	o
Verkehrsverhältnisse	+	+	+	+	-	+
Straßeninfrastruktur	+	+	+	+	-	+
Wirtschaftlichkeit	+	+	o	o	-	++
Lärm, Wohnen, Erholung	+	-	-	-	-	-
Land- und Forstwirtschaft, Boden	o	o	-	-	+	+
Flächenbedarf	o	o	o	o	+	+
Naturhaushalt, Lebensraum	+	-	o	-	++	++
Boden	o	o	-	-	+	+
Grundwasser	o	-	-	-	+	+
Oberflächenwasser	o	o	-	-	+	+
Luft, Klima	o	o	-	-	++	++
Landschaft	o	-	-	-	+	+
Sach- und Kulturgüter	+	+	-	-	-	++

Begründung:

Städtebau:

Varianten 3/4: wegen gleichzeitiger negativer Auswirkungen auf die Gemeinden R und L:
o. Variante 5: wegen gleichzeitiger positiver Auswirkungen auf die Gemeinden R und L: o.

Verkehrsverhältnisse:

Variante 5: positiver Effekt: in R und L erhöht sich der Durchgangsverkehr nicht wesentlich: +

Straßeninfrastruktur:

Da sich bei der Variante 5 die Verkehrssituation in R und L nicht wesentlich verschlechtert, ebenfalls: +

Wirtschaftlichkeit:

Variante 5 ist mit Abstand am billigsten. Den negativen Effekten dieser Variante für H, S und T müssen die positiven in R, G und L gegenübergestellt werden, daher: ++

Lärm, Wohnen, Erholung:

Auch bei Variante 3 werden siedlungsnaher Freiräume der Ortschaften R und G und zwei Einzelanwesen vom Lärm beeinträchtigt: -

Naturhaushalt, Lebensraum:

Wie bereits erläutert, werden die Vermeidungsmaßnahmen zum größten Teil keinen Erfolg haben, daher bei den Varianten 3/4: -

Grundwasser:

Variante 3: Da die Auswirkungen auf das Grundwasser nicht untersucht wurden, ist die geringe Beeinträchtigung nur eine Vermutung, es ist eher mit einem Minus zu rechnen.

Landschaft:

Die Variante 3 ist für das Landschaftsbild genauso katastrophal wie die Variante 4: -

Sach- und Kulturgüter:

Variante 5: Die geplante Gewerbefläche kann durch eine Bebauungsplan- und Flächennutzungsplanänderung ohne weiteres angepasst werden. Es sind keine tatsächlich vorhandenen Sach- und Kulturgüter betroffen: ++

Es ist eindeutig, dass die Variante 5 am günstigsten abschneidet. Das tut sie auch im EB. Der Grund, warum die Variante 3 dennoch als die günstigere Lösung betrachtet wird, liegt darin, dass konsequent die negativen Folgen für R, G und L ausgeklammert werden. Obwohl der Titel der Planfeststellung von „Umgehung“ zu „Verlegung“ abgeändert wurde, geht es in der Beurteilung der Varianten vor allem um die Umgehung und Entlastung von Holzgünz. Dieser Entlastung stehen aber viel höhere Belastungen in R, G und L gegenüber. Zudem ist nach realistischer Prognose der Verkehr als gering einzustufen:

Analyse Nullfall: 3000 Kfz/24 h + 3% Steigerung bis 2025 einschließlich IG
= bis zu 3100 Kfz/24 h zwischen R und H

Im Erläuterungsbericht der Voruntersuchung des Staatlichen Bauamtes Kempten vom 5. Dezember 2008 werden die Varianten 3 und 4 bis auf die Kosten und die Länge praktisch gleich bewertet. In der jetzt abschließenden Bewertung wird die Variante 4 deutlich schlechter bewertet, obwohl sich an den externen Faktoren nichts geändert hat. Auch hier drängt sich der Eindruck auf, dass die aktuellen Planfeststellungsunterlagen ohne objektiven Hintergrund in Richtung Variante 3 hinfrisiert wurden.

Fazit Beurteilung der Varianten:

Eine objektive Bewertung der Trassenvarianten kommt zu einem anderen Ergebnis. Unter Einbezug des Vermeidungsgebotes des BNatschG stellt Variante 5 die unter Berücksichtigung aller in Betracht kommender Belange vorzugswürdige Trasse dar.

Eine Alternative zu Variante 5:

Auf S. 22 des EB wird eine „Ost-West-Kurzverbindung ca. 25 m südlich der BAB 96“ erwähnt, die in den nächsten Jahren ausgebaut werden soll. Diese Straße könnte als Verlängerung der St 2020 unter der Autobahn hindurch bis zum Kreisverkehr südlich der AS Holzgünz ausgebaut werden, so dass die Variante 5 nördlich der A 96 entfallen würde.

5. Der ländliche Raum

Neben dem Verkehrsargument, das sich als unbrauchbar herausstellt (weswegen auch die Bezeichnung „Verlegung“ bevorzugt wird) werden andere Gründe für den Neubau der St 2020 unabhängig vom „starken“ Verkehr und der weiteren Zunahme des Verkehrs angeführt.

- Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen an eine Staatstraße durch Anbindung an eine Anschlussstelle der Autobahn
- Stärkung des ländliche Raums durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Fahrzeitverkürzung für die Straßenbenutzer
- Umweltentlastung durch Fahrverkürzung und Konzentration des Verkehrs auf der Autobahn

Gegenargumente:

Auch die Variante 5 erfüllt die gesetzlichen Anforderungen.

Im Unterallgäu und in Memmingen liegt die Arbeitslosenquote bei 2 % (gegenüber 3,5 % in Bayern). Es herrscht laut Arbeitsamt Vollbeschäftigung bei einer offenbar guten Infrastruktur. Der ländliche Raum ist im Unterallgäu bereits gestärkt. Im Übrigen besteht die Stärke des ländlichen Raums nicht nur aus einer florierenden Wirtschaft und dem Angebot vieler Arbeitsplätze. Er unterscheidet sich von den Ballungsräumen vor allem durch die Nähe zur Natur, durch Erholungsräume, gute Luft und Ruhe.

Die Fahrzeitverkürzung wird in den Unterlagen nirgends näher berechnet. Bei den relativ kurzen Strecken kann es sich nur um wenige Minuten handeln. Bei manchen Verkehrsbeziehungen, z.B. von Günz und den nördlich liegenden Ortschaften zur AS Holzgünz, fällt dieses Argument flach. Außerdem korreliert die Fahrzeitverkürzung nicht unbedingt mit einer Streckenverkürzung. Durch höhere Geschwindigkeiten kann man in der gleichen Zeit höhere Distanzen überwinden, so dass die Steigerung der Wirtschaftlichkeit eher fraglich ist.

Der Umweltentlastung durch Fahrverkürzung und Verkehrskonzentration steht eine viel größere Umweltbelastung durch den Straßenneubau und den nachfolgenden Verkehr gegenüber. Es ist eine längst erwiesene Tatsache, dass neue Straßen nicht nur den Verkehr neu leiten, sondern zusätzlichen Verkehr hervorrufen.

Fazit Ländlicher Raum

Der ländliche Raum nördlich der AS Holzgünz ist gut versorgt, die Verlegung der St 2020 würde ihm eher schaden. Die gesetzlichen Anforderungen können durch die Variante 5 erfüllt werden.

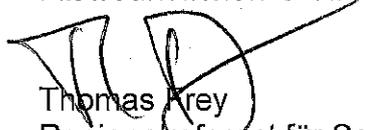
6. Sonstiges

Des Weiteren schließen wir uns allen Einwendungen von Volker Lohmann, Gerald Jütten/LBV und Regina Böckler an. D.h. alle von den genannten Personen gemachten Einwendungen machen wir auch zu den Einwendungen des Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Gesamtfazit:

Der Antrag wählt nicht die unter Berücksichtigung aller in Betracht kommender Belange vorzugswürdige Variante aus, sondern versucht, die vom Straßenbauamt favorisierte Trassenvariante 3 ohne ausreichende Begründungen und mit Verstößen gegen das nationale und europäische Naturschutzrecht durchzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Krey
Regionalreferent für Schwaben

gez. Reiner Krieg
Vorsitzender BN-Kreisgruppe Memmingen-Unterallgäu

gez. Joachim Stiba
Vorsitzender BN-Ortsgruppe Erkheim

Literatur:

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung 2011: Demographie-Spiegel für Bayern, Gemeinde Holzgünz und Ungerhausen

Brinkmann et al 2008, Querungshilfen für Fledermäuse – Schadensbegrenzung bei der Lebensraumzerschneidung durch Verkehrsprojekte.

IFMO Institut für Mobilitätsforschung: Eine Forschungseinrichtung der BMW Group 2010, Zukunft der Mobilität Szenarien für das Jahr 2030

Kieler Institut für Landschaftsökologie 2007, Vogel und Verkehrslärm

Neuweiler, G. 2000: Biology of Bats. Oxford University Press, USA