

Regierung von Unterfranken

97064 Würzburg

per FAX an: 0931/380-2278



Ihr Zeichen: 24-8254.00-1/06
vom: 14.02.11
Unser Zeichen: IIIA6#Stn#Ust-Ufr-Wü-Msp-B26n-0411
vom: 27.04.11

**B26n westlich Autobahndreieck (AD) Würzburg-West – Karlstadt - Autobahnkreuz (AK9 Schweinfurt-Werneck;
Raumordnungsverfahren gemäß § 15 Raumordnungsgesetz (ROG)
i.V. m. Art. 21 und 22 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG);
hier: Stellungnahme des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren sowie für die gewährte Fristverlängerung und gibt dazu folgende Stellungnahme ab bzw. erhebt die nachfolgenden Einwendungen.:

Das o.g. Vorhaben wird insgesamt abgelehnt.

Schon aufgrund der in zahlreichen zentralen Punkten lückenhaften und fehlerhaften Planunterlagen kann nach Auffassung des BN das Raumordnungsverfahren weder seiner Zielsetzung noch den dafür geltenden gesetzlichen Bestimmungen gerecht werden.

Der BN fordert deshalb die Einstellung dieses Raumordnungsverfahrens und der zugrundeliegenden Planung.

Ersatzweise fordern wir die Aussetzung des Verfahrens, bis die Planunterlagen in allen von uns und anderen Einwendungsführern kritisierten Punkten substantiell nachgebessert worden sind.

Eine Genehmigungsfähigkeit für dieses Vorhaben besteht nach Auffassung des BN auch nach einer derartigen Nachbesserung bzw. Planergänzung und -überarbeitung jedoch nicht.

I. Grundsätzliche Vorbemerkungen:

Verfahrensunterlagen:

Grundsätzlich ist zu bemängeln, dass für eine detaillierte naturschutzfachliche Beurteilung und Stellungnahme im Raumordnungsverfahren B26n die Unterlagen unzureichend bzw. tlw. nicht verfügbar waren und dadurch ein unverhältnismäßig großer Zeitaufwand erforderlich war.

So wurden viele Unterlagen z.B. zur UVS oder zur Alternativenprüfung nur in digitaler Form (CD) zur Verfügung gestellt, andere Unterlagen, wie die Emissionsberechnung (Anlage 6) mussten sogar extra angefordert werden.

Begriffsbestimmung

Gemäß Planunterlagen (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.2.1, Seite 33f) ist die B26n in die Kategoriengruppe AS I einzuordnen. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nicht vorgesehen.

Sie stellt damit eindeutig eine Autobahn dar.

Es ist daher nicht gerechtfertigt, die Trasse in allen Planunterlagen nur als Bundesstraße zu bezeichnen.

Dies ist aus Sicht des Bund Naturschutz eine Irreführung und gezielte Verharmlosung der Planung, der Auswirkungen der geplanten B 26n auf Mensch und Umwelt Und der mit diesem Vorhaben verbundenen weitreichenden Eingriffe.

I.1. Verkehrspolitik

Der BN sieht in der vorgelegten Planung ein Ergebnis der von uns seit Jahren kritisierten allgemeinen, Bevorzugung des Individualverkehrs gerade im ländlichen Raum, also einer grundsätzlich und extrem einseitig auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Verkehrspolitik, die durch ständig verbesserten Ausbaugrad und durch einen ständig steigenden Erschließungsgrad unseres Landes Ursache einer immer noch wachsenden Verkehrsbelastung ist, die ihrerseits wieder zu immensen Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt führt.

Weitere Straßenbauten lösen dieses grundsätzliche Problem aber nicht, sondern verlagern es lediglich räumlich, verzögern bzw. verhindern erfolgversprechendere Gesamtverkehrskonzepte und binden die Geldmittel, die für deren Finanzierung erforderlich wären.

I.2 Raumordnungsverfahren

Die Ziele der Raumordnung sowie Funktion, Inhalt und. Ablauf des. hier durchzuführenden Raumordnungsverfahrens sind im Bundesraumordnungsgesetz (ROG), insbesondere aber im Bayer. Landesplanungsgesetz (BayLP1G) sowie in der Durchführungsverordnung des Bayer. Umweltministeriums verbindlich festgelegt.

Diesen Bestimmungen werden die vorgelegten Unterlagen nicht gerecht.

Im Raumordnungsverfahren werden lediglich mögliche Tassenvarianten, jedoch keine echten Alternativlösungen geprüft .

Mit dieser Einschränkung des ROV-Gegenstandes und der Aussage, dass die verkehrspolitische Entscheidung über die Verwirklichung der B 26n nicht erörtert wird, wurde der Eindruck erweckt, dass sich insbesondere die Gemeinden im ROV nur noch zwischen den verschiedenen Varianten entscheiden könnten.

Wir sind demgegenüber der Auffassung, dass die am Anhörungsverfahren Beteiligten darüber hätten informiert werden müssen, dass auch die Nullvariante Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens zu sein hat und sich die Beteiligten dafür als Lösung bzw. Ergebnis aussprechen können.

Darüber hinaus nennt das Anschreiben der Regierung von Unterfranken unter Nr. III als Prüfungsinhalt bzw. -gegenstand des Raumordnungsverfahrens die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und' seine Verträglichkeit mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen. Ob damit auch die zu beachtenden raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes gemeint sind, bleibt völlig offen..

Damit werden aber zentrale Aufgaben des Raumordnungsverfahrens nicht erwähnt, so dass bei der Überprüfung der vorgelegten Unterlagen im Zuge der Anfertigung der Stellungnahmen der beteiligten Gemeinden und Verbände wesentliche Beurteilungsgrundlagen nicht zur Verfügung standen.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang eine zentrale Zweckbestimmung des Raumordnungsverfahrens, wonach dieses insbesondere bezweckt, "Fehlplanungen" zu vermeiden.

Diese Vorgabe bezieht sich primär auf den Planungsgegenstand als solchen , d.h. auf die geplante B 26n und bestenfalls in zweiter Linie auf die Wahl einer bestimmten Trasse.

Wir sehen darin ein weiteres Indiz dafür, dass auch innerhalb des ROV nicht nur eine Wahllinienprüfung zu erfolgen hat, sondern dass trotz Aufnahme der B 26 n in den Bundesverkehrswegeplan hier ebenfalls überprüft werden muss, ob nicht die B 26n eine Fehlplanung darstellt, wobei diese Beurteilung grundsätzlich für jede der Wahllinien und Varianten denkbar ist und somit eine Ablehnung aller Wahllinien und Varianten nicht von vorneherein ausgeschlossen werden kann.

Auch dieser zentrale Aspekt ist im o.g. Anschreiben nicht erwähnt worden, so dass in der Stellungnahme etlicher Beteiligter sicherlich vielfach von der falschen Voraussetzung ausgegangen worden ist, hier sei nur noch eine Wahllinientrennung zu treffen.

Über die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit einer grundsätzlichen Ablehnung als Gegenstand des ROV wurden dabei insbesondere v.a. die betroffenen Gemeinden im unklaren gelassen.

II. Raumordnerische Zielvorgaben:

Eine der Hauptaufgaben des ROV ist die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt.

Diese Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung, die für den betreffenden Raum u.a. im Landesentwicklungsprogramm, im Regionalplan sowie in überörtlichen Fachplanungen formuliert sind.

In den Raumordnungsunterlagen (= Erläuterungsbericht) finden sich jedoch lediglich solche raumordnerische Zielvorgaben, die zur Rechtfertigung der geplanten B 26n herangezogen werden können.

Dass diesem Vorhaben auch zahlreiche raumordnerische Zielvorgaben entgegenstehen, wird dort nicht einmal erwähnt, so dass dadurch sowohl eine umfassende Überprüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung ebenso erschwert wird wie die Beurteilung der B 26n bez. des o.g. Prüfungsauftrages, Fehlplanungen zu vermeiden.

Damit informieren die ROV-Unterlagen einseitig, so dass vom BN ganz grundsätzlich bestritten werden muss, dass dieses ROV seiner gesetzlichen Ziel- und Zweckbestimmung überhaupt entsprechen kann bzw. soll.

Widersprüche zu raumordnerischen Zielvorgaben:

Die Planunterlagen beinhalten eine Vielzahl von Widersprüchen zum LEP und zum Regionalplan (Erläuterungsbericht Teil 2, Kap. 5, Seite 91 ff).

So widerspricht das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung hinsichtlich der Belange des Landschaftsschutzes, des Bodenschutzes, der Landwirtschaft, des Waldschutzes, des Lärmschutzes innerhalb von Landschaftsschutzgebieten in weiten Teilen, vollständig aber hinsichtlich der Belange von Erholung und Tourismus.

Dass der Gutachter dem Vorhaben dennoch eine gute Raumverträglichkeit bescheinigt (Erläuterungsbericht Teil 2, Kap. 5, Seite 120), ist nach Auffassung des BN somit sachlich nicht gerechtfertigt.

Dies gilt in gleicher Weise für die Behauptung, dass schwerwiegende Nutzungskonflikte nicht erkennbar seien (trotz z. B. des laut Gutachters zu erwartenden Auftretens von Verbotstatbeständen!) und somit den positiven Wirkungen des Vorhabens ein höheres Gewicht beizumessen sei.

Auch der geradezu hilflose Versuch des Gutachters, trotz der massiven negativen Auswirkungen des Vorhabens unbedingt eine Verträglichkeit herbei argumentieren zu wollen ist in den Augen des BN ein deutliches Indiz für eine einseitig festgelegte Rechtfertigungsplanung.

Für den BN steht außer Zweifel, dass das Vorhaben aufgrund der starken Eingriffe (siehe oben) mit den Erfordernissen der Raumordnung bez. Grundwasserschutz, Lärmschutz, Luftreinhaltung und Klimaschutz nicht in Einklang zu bringen ist.

(Auswirkungen auf den Klimaschutz wurden wohl auch nicht untersucht - siehe Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4.5, Seite 106).

II.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern

Verfahrensunterlagen S. 53 Siedlungswesen:

Gemäß den Grundsätzen des Landesentwicklungsplanes (LEP) kommt der „...Erhaltung der gewachsenen Siedlungsstruktur und der nachhaltigen Weiterentwicklung unter Wahrung der natürlichen Lebensgrundlagen entsprechend den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft besondere Bedeutung zu. **Dabei sind die Bewahrung der bayerischen Kulturlandschaft und die Förderung der Baukultur anzustreben.**

Auf das charakteristische Orts- und Landschaftsbild ist möglichst zu achten.“

(LEP B VI 1 (G))

Die mit der beantragten Raumordnungslinie gewählte Linienführung der B 26 steht diesem Grundsatz nicht entgegen. Die Trasse verläuft in einem angemessenen Abstand zu den geschlossenen Siedlungsbereichen, **so dass die Gemeinden in ihren siedlungsstrukturellen Entwicklungen nicht eingeschränkt werden.** Eine Zerschneidung zusammenhängender Ortslagen und Siedlungsbereiche ist durch die geplante Linienführung nicht gegeben.

Einwendungen des BN:

Diese Aussage ist nicht zu halten, da schon im Stadtgebiet von Karlstadt die B26n bzw. ihre Zubringer bis auf wenige hundert Meter an Baugebiete heranrücken. Geplante Wohnbauflächen in Heßlar, am Wurzgrund, an der Eußenheimer Straße, am Ziegewinkel, Breite Äcker werden massiv beeinträchtigt. Die Stadt Karlstadt wird von der B26n und dem Zubringer von 3 Seiten umschlossen- eine städtebauliche Weiterentwicklung wird damit auf Dauer unmöglich gemacht.

Verfahrensunterlagen S. 55: Tourismus und Erholung:

Gemäß Regionalplan Region Würzburg (RP 2) wird der Erholungswert der Region im landschaftlichen Bereich bestimmt durch die unterschiedlichen Charaktere der Flusslandschaften des Maintals mit seinen Nebentälern und der Mittelgebirgslandschaften Spessart und Steigerwald. Im kulturellen Bereich sind die zahlreichen attraktiven Ortsbilder und Einzelobjekte besonders zu nennen.

Hinzu kommt ein infrastrukturelles Angebot an Erholungseinrichtungen, das gerade in weiten Teilen des Maintals reichhaltig und umfangreich zur Verfügung steht.

Die dem Teilaspekt Freizeit und Erholung zugeordneten Grundsätze und Ziele der Landes- und Regionalplanung sind im raumordnerischen Alternativenvergleich (s. Teil 2, Kap. 4 der Raumordnungsunterlagen) abgeprüft worden. **Danach sollen Erholungseinrichtungen von schädlichen und störenden Immissionen freigehalten werden (LEP B III 1.2.1 (Z)). Insbesondere beim Ausbau der Verkehrswege soll die Erhaltung der Attraktivität des Raumes für den Tourismus beachtet werden (LEP B II 1.3 (Z)). Die charakteristischen Besonderheiten der Region sollen erhalten und für die Erholungsnutzung gesichert werden (RP 2 B VII 1.1 (Z)).**

Einwendungen des BN:

Wie aus den UVS-Unterlagen (Karten Schutzgut Mensch) hervorgeht, werden weite Teile des Main- und Werntals massiv verlärmert. Dies führt aber zu einer weit reichenden Entwertung dieser Täler für die Erholung bzw. für den Tourismus.

Die Planung ist deshalb mit den o.g. Zielsetzungen und Vorgaben des LEP nicht vereinbar!

Eingriffe in Wald – Einwendungen des BN:

Die Eingriffe in den Wald sind erheblich. So gehen in der ohnehin waldarmen Region um Würzburg 60 ha Wald verloren.

Auf einer Länge von mindestens 4,3 km wird Bannwald gequert, 13,8 ha werden überbaut (im Bereich AS an A3 und Verlegung B8 bei Mädelhofen).

Viele Wälder üben wichtige Schutzfunktionen aus, als Erholungswald, Bodenschutzwald, Wasserschutzwald (40,4 ha !), für das Landschaftsbild oder die Gesamtökologie. Auch dies macht die besondere Bedeutung der Wälder in diesem Gebiet deutlich.

Neben dem direkten Verlust durch Überbauung, wirken sich auch die Zerschneidung und die Verlärmung sowie der Schadstoffeintrag in die Wälder im Trassenumfeld äußerst negativ aus und führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung bzw. sogar zum weitgehenden Verlust der o.g. Schutzfunktionen bei den betroffenen Waldarealen.

Der Austausch von Arten wird dadurch massiv erschwert.

Damit widerspricht das Vorhaben in eklatanter Weise Zielvorgaben des Landesentwicklungsprogrammes, welches ausdrücklich die „Erhaltung des genetischen Potentials“ fordert (LEP B I 1.3.1).

Verfahrensunterlagen S.57: Landschaftliche Vorbehaltsgebiete

Gemäß den Zielsetzungen des LEP sollen in den Regionalplänen Flächen, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zukommt, als landschaftliche Vorbehaltsgebiete ausgewiesen werden, soweit diese Flächen nicht bereits anderweitig naturschutzrechtlich gesichert sind (LEP B I 2.1.1 (Z)...

Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festgelegte Flächen werden von der Raumordnungslinie auf knapp 10 km Länge (= 20% der Gesamtstrecke) gequert. Betroffen sind landschaftliche Vorbehaltsgebiete in folgenden Bereichen :

(s. auch Teil 3, Karte 3 „Realnutzung und Regionalplanung“):

- süd-westlich von Leinach
- zwischen Laudenbach und Himmelstadt
- südlich von Karlstadt
- im Bereich des Werntals nördlich Schönarts und der Hermannsleite
- Seitentälchen des Werntals nord-westlich von Arnstein
- im Bereich der Anschlussstelle an die BAB 7
- süd-östlich von Lohr

Durch betriebsbedingte Lärmimmissionen kommt es auf einer Fläche von rd. 14 km² zu einer Überschreitung der erholungsrelevanten 50 dB(A) Tages-Isophone. Das entspricht einem Anteil von rd. 1,76% der Gesamtfläche landschaftlicher Vorbehaltsgebiete im Planungsraum. Mit der Trassenführung innerhalb der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete kommt es zudem zu Flächenverlusten und Zerschneidungseffekten.

Damit ist der Austausch von Arten massiv erschwert, was auch dem Landesentwicklungsprogramm widerspricht, wo die „Erhaltung des genetischen Potentials“ unter Punkt B I 1.3.1 explizit gefordert wird.

Die betroffenen Funktionen wie z.B. landschaftsbezogene Erholungsfunktionen und faunistische Funktionsbeziehungen bzw. Biotopkomplexe sind in ihren Auswirkungen bei den Schutzgütern Menschen (Kap 4.5.4.1) und Tiere und Pflanzen (4.5.4.2) ausführlich beschrieben

Verfahrensunterlagen S.60 Wasserwirtschaft:

Gemäß Grundsatz LEP B I 3.1.1.2 ist die Schutzwirkung des Bodens für das Grundwasser zu erhalten oder wiederherzustellen. Angestrebt wird, die genutzten oder zur Nutzung vorgesehenen Trinkwasservorkommen mit der Ausweisung von Wasserschutzgebieten zu sichern. Außerhalb der Schutzgebiete sollen empfindliche Bereiche der Grundwassereinzugsgebiete als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für die öffentliche Wasserversorgung (Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für Wasserversorgung) in den Regionalplänen gesichert werden (LEP B I 3.2.2.3 (Z)). Die Regionalpläne weisen insbesondere auf das begrenzte Wasserdargebot der Region hin. Sie benennen zum einen die Notwendigkeit, zur Deckung von Fehlbedarfen Trinkwasser aus Nachbarregionen zu beziehen, heben jedoch auch die Bedeutung der lokalen Wasserversorgungsverbände hervor.

Größere Schutzgebiete für Unterfranken

Die Größe eines Wasserschutzgebietes richtet sich nach dem Einzugsgebiet, aus dem der Brunnen sein Grundwasser bezieht. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt und ein Fachbüro bestimmen seine Lage anhand natürlicher Faktoren wie Schutzwirkung des Untergrundes sowie Fließrichtung und -geschwindigkeit des Grundwassers. Nach sorgfältiger Untersuchung werden drei Schutzzonen ausgewiesen: Sie umfassen die Teile des Einzugsgebietes, die besonders von Verunreinigung bedroht sind. In Unterfranken ist oft das gesamte Einzugsgebiet wegen geringer oder fehlender Bodendeckschichten gefährdet. Daher müssen Wasserschutzgebiete hier größer sein als in anderen Regionen Bayerns.

Vom Punkt zur Fläche

In Unterfranken ist Fläche knapp und wird von verschiedenen Wirtschaftszweigen intensiv genutzt. Und es ist ein hochsensibles Gebiet für das Grundwasser, da der Boden nur eine dünne Haut über dem Grundwasserkörper bildet und nur bedingt vor Verunreinigungen schützen kann. Wasserschutzgebiete beugen Gefährdungen vor, aber sie sind erst der Anfang.

Die ganze Fläche über dem Grundwasser, nicht nur einzelne Punkte, sollte geschützt werden, um das Trinkwasser für die Zukunft zu sichern. Deshalb muss jeder Einzelne für seine nächste Umgebung und ihren Schutz Verantwortung übernehmen.

Weniger Verkehr und damit weniger Unfälle sind ein wesentlicher Beitrag zum Grundwasserschutz. Dadurch verringert sich die Gefahr, dass Reifenabrieb, Öl- und Benzinreste sowie gelöste Abgase aus der Luft mit dem Regen in die Gewässer gespült werden.

All diesen raumordnerischen Vorgaben zum Grund- und Trinkwasserschutz widerspricht diese Planung, da Wasserschutzgebiete – noch dazu in geologisch hoch sensiblen Bereichen – durchschnitten werden.

Dies verdeutlicht eindrucksvoll die nachfolgende Tabelle:

Tab. 12 Betroffenheit von Wasserschutzgebieten

Betroffene Wasserschutzgebiet	Betreiber	Schnittpunkt s. Abb. 5	Durchfahrungs-länge Zonen I-II	Durchfahrungs-länge Zone III
Brunnen Werntal	Stadtwerke Karlstadt	1	--	2.924 m
Zellinger Becken	TWV Würzburg	2	--	596 m
Almstadt im Boden (Bestand)	Gem. Waldbrunn	3	--	585 m
Almstadt im Boden (beantragt)	Gem. Waldbrunn	4	243 m	1.212 m
Zeller Quellstollen (beantragt)	TWV Würzburg	5	--	3.376 m

=> Aus einer Broschüre zum Thema Grundwasserschutz **Regierung von Unterfranken**

www.aktiongrundwasserschutz.de

=> **Zusätzlich zu den in der Broschüre dargestellten Punkten, muss noch angefügt werden dass im Bereich der Wasserschutzgebiete Zellingen und Heßlar /Karlstadt durch die in den Wasserschutzgebieten geplanten Einschnitte zu Störungen des Grundwasserverlaufs kommen kann.**

II. 2. Regionalplan Würzburg

Wohn – und Freizeitnutzung:

Die Planung widerspricht auch etlichen zentralen Vorgaben des Regionalplanes. Dieser fordert zwar, verkehrliche Anbindungen zu sichern und zu verbessern, jedoch nur unter der Bedingung, dass keine zusätzliche Beeinträchtigung für die Bevölkerung entsteht (RP 2 A I 3 (G)).

Zudem sollen danach charakteristische Besonderheiten der Region erhalten und für die Erholungsnutzung gesichert werden (RP 2 B VII 1.1 (7)).

Die B26n führt aber zu zusätzlichen Belastungen durch Feinstaubeträge, zu einer großflächige Verlärmung von Siedlungsbereichen (rund 94 ha bei einem „Schutzbereich Wohnumfeld“ von lediglich 250 m gemäß Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4.1, Seite 80f), und von bisher ungestörten (!) Erholungsarealen.

Auch ortsnahe Erholungsräume (die zu Fuß leicht und schnell erreichbar sind) werden massiv entwertet – z.B. in den Gemeinden Hettstadt, Greußenheim, Leinach und Mädelhofen.

Diese ortsnahen Erholungsräume und ihre Bedeutung für die Wohn –, Lebens - und Freizeitqualität dieser Gemeinden ist im Raumordnungsverfahren bei weitem nicht ausreichend gewichtet und geprüft worden.

Landwirtschaftliche Belange: (Verfahrensunterlagen S.58):

Knapp 53 % (etwa 16.800 ha) des Untersuchungsraumes für das Vorhaben unterliegen einer landwirtschaftlichen Nutzung. Diese Flächen werden zu über 99 % ackerbaulich bewirtschaftet. Der Anteil von Grünlandflächen ist mit < 0,5 % nahezu vernachlässigbar.

Verantwortlich für die ackerbauliche Dominanz zeichnen neben günstigen Reliefbedingungen insbesondere die ertragsreichen Böden innerhalb des Untersuchungsraumes.

Etwa 50 % der Gesamtfläche des Untersuchungsraumes weisen Böden mit einem als sehr hoch bewerteten standörtlichen ackerbaulichen Ertragspotenzial auf.

Durch den Neubau der B 26n gehen auf einer Fläche von rund 250 ha Ackerland verloren. Dies entspricht einem Verlust von knapp 1,5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Untersuchungsraumes. Auf einer Fläche von rd. 160 ha sind Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfähigkeit betroffen (1 %). Die Hauptkonfliktpunkte liegen diesbezüglich im Bereich des Zubringers in Richtung Lohr. Darüber hinaus sind über das Untersuchungsgebiet verteilt rd. 1,5 ha Obstkulturen betroffen. Neben den direkten Flächenverlusten führt der Neubau der B 26n auch zu einer Zerschneidung von Ackerschlägen und/ oder landwirtschaftlichen Betriebswegen. Dies kann die Bewirtschaftung durch eine Verkleinerung der nutzbaren Schläge sowie durch eine verminderte Erreichbarkeit erschweren.

Tab. 11 Betroffenheit land- und forstwirtschaftlicher Flächen

Land- und Forstwirtschaft				
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/-zone	Messgröße	Raumordnungslinie
Bau- und anlagebedingte Auswirkungen Forstwirtschaft				
Funktionsverlust durch Versiegelung und Überbauung	Wald (Gesamtbestand undifferenziert)	Baukörper	ha	60
	Bannwald		ha	13,80
	Erholungswald		ha	6,47
	Klima-/Immissionsschutzwald		ha	6,99
	Bodenschutzwald		ha	9,14
	Wasserschutzwald		ha	40,04
	Wald mit besonderer Bedeutung als Biotop		ha	-
	Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie		ha	9,14
	Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild		ha	4,88
Bau- und anlagebedingte Auswirkungen Landwirtschaft				
Funktionsverlust durch Versiegelung und Überbauung	Ackerflächen (Gesamtbestand)	Baukörper	ha	250
	Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfähigkeit		ha	159,78
	Obstkulturen		ha	1,51
	Grünland		ha	0,24

Somit widerspricht das Vorhaben u.a. auch folgenden, im Regionalplan Würzburg formulierten Zielen:

1.2 Im Bereich der Mainfränkischen Platten sollen insbesondere durch agrarstrukturelle Maßnahmen die Voraussetzungen für eine auch künftig ökonomisch erfolgreiche Landwirtschaft gesichert werden.

1.3 Die Flächen mit den jeweils günstigsten Erzeugungsbedingungen sollen unter Abwägung anderer fachlicher Belange nicht für außerlandwirtschaftliche Zwecke herangezogen werden. Dies gilt besonders im Verdichtungsraum Würzburg.

1.4 Auf den Ackerflächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen, insbesondere in den Zuckerrübenanbaugebieten, soll auf die Erhaltung und Verbesserung der Bodenfruchtbarkeit hingewirkt werden.

=> Im Werntal bei Schönarts verläuft die Trasse über die Felder der Fa. Schnackig. Die Verwirklichung des Vorhabens wäre für die Familie, wie für viele Landwirte entlang der Trasse existenzbedrohend.

III. Planbegründung und –rechtfertigung

Hauptbegründung für die geplante B26neu sind die vorhandenen Verkehrsprobleme im Raum Karlstadt/Würzburg und die durch den Bau der B26neu angestrebten regionale Verkehrsentslastung

Im Erläuterungsbericht S. 7 werden die Defizite im bestehenden Straßennetz aufgeführt.

Es wird behauptet:

Wegen dieser umwegintensiven Verkehrsführung kürzt gerade der Schwerverkehr den Fahrtweg durch die Stadt Würzburg ab und belastet die dort ohnehin schon überlastete B 19 mit zusätzlichem weiträumigem, ortsfremdem Verkehr. Gleiches gilt in der Gegenrichtung.

Die Überprüfung dieser Behauptung mit Verschiedenen Routenplanern (u.a. Falk und Michelin) ergibt folgendes Ergebnis „Würzburg Kist – AD Werneck“ über die A3 und ab Ausfahrt Wü-Heidingsfeld über die B19 = 38,73km. Die Länge der gleichen Strecke auf der B26n wird bis zur AS Helmstadt mit 49,072Km und bis zum AD Würzburg West (Kist) mit 53,3 km angegeben.

Selbst das Straßenbauamt ist offensichtlich keineswegs davon überzeugt, mit der geplanten B26 n die verkehrlichen Probleme im Großraum Würzburg lösen zu können. Nicht von ungefähr heißt es im Erläuterungsbericht S. 7 einschränkend: Eine sinnvolle Ergänzung des Bundesfernstraßennetzes **kann (!)** durch eine im Westen um Würzburg verlaufende leistungsfähige Straße erreicht werden.

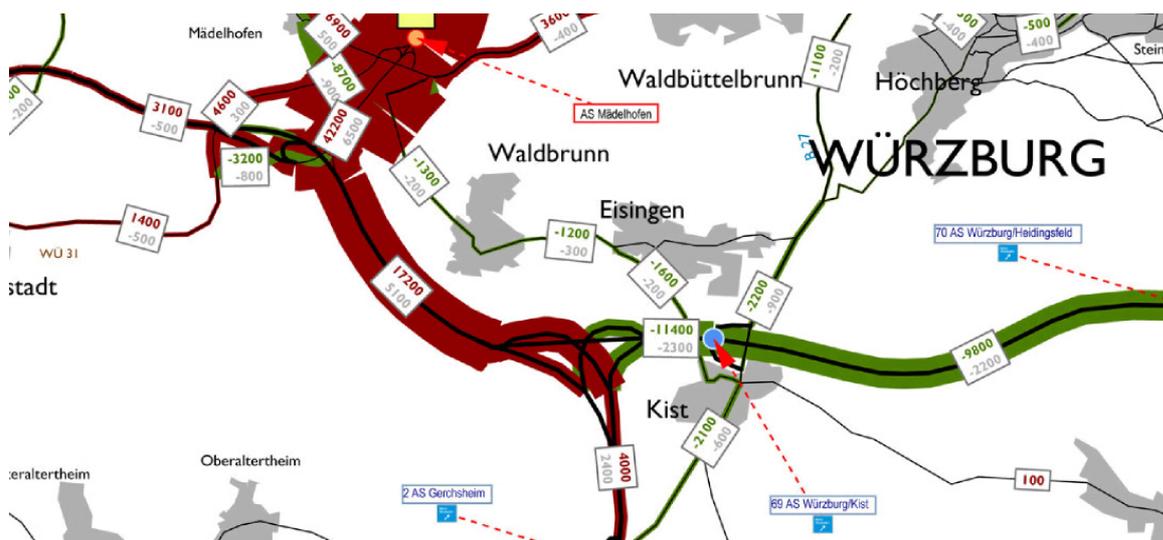
Dass die geplante B26n vor allem in weiten Bereichen Neu- und Mehrbelastungen bringt, ergibt sich bei genauerer Betrachtung der Planunterlagen und der örtlichen Gegebenheiten.

Die prognostizierte Entlastung im Stadtbereich Würzburg liegt gerade bei 5-7 %. Verkehrsplaner(n) * machen aber übereinstimmend geltend, dass eine derart marginale Reduzierung des Verkehrs bestenfalls zählbar, aber keinesfalls als Lärmentlastung akustisch wahrnehmbar sein wird. Dafür müsste das Verkehrsaufkommen um fast 50% reduziert werden!

Überprüft man die weitere Argumentation des Bauamtes (Erläuterungsbericht S. 7: „Hierdurch würde ein kritischer Problempunkt im Autobahnnetz grundsätzlich beseitigt werden. Gleichzeitig kann eine solche Netzergänzung als Bypass für die als stör anfällig bekannte BAB 7 im Bereich AK Biebelried bis AK Schweinfurt/Werneck bzw. der BAB 3 südlich von Würzburg dienen.) und vergleicht diese mit den Verkehrsprognosen zur Raumordnungslinie, ist festzustellen, dass der beschriebene Bypass Biebelrieder Kreuz zwar bewerkstelligt (Abnahmen des Verkehrs um ca. 9.600 KFZ/Tag), gleichzeitig aber ein neuer Knotenpunkt geschaffen wird. So belastet die B26n die Strecke vom Anschluss an die A3 bis zum AD Würzburg West mit 17.200 Fahrzeugen. Ob die bei Kist jetzt 6-streifig ausgebaute A3 den prognostizierten Gesamtverkehr von 105.100 Fahrzeugen aufnehmen kann wird selbst von renommierten Verkehrsplanern* bezweifelt. Ein weiterer Ausbau dieser Teilstrecke auf 8 Streifen scheidet aber schon deshalb aus, weil die erst fertig gestellten Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich keinen Platz für weitere Fahrspuren lassen.

* Siehe Verkehrsgutachten Dipl.-Geograph Robert Ulzhöfer, Verkehrsplaner 85656 Buch a. B. , vom 22. Juli 2009

Entlastung Bibelried max. 9600 KFZ / Zunahme Kist 17200



Für die Festlegung gemäß RIN ist relevant, welche Verbindungen zwischen zentralen Orten einer Zentralitätsstufe bzw. zwischen zentralen Orten zu Orten der nächst höheren Zentralität über die Straße geführt werden. Ausschlaggebend ist die höchst-rangige Verbindungsfunktionsstufe. In Bayern ist festgelegt, dass nicht generell Verbindungen zu den nächsten und übernächsten Nachbarn betrachtet werden. Maßgeblich für die Betrachtung einer Verbindung sind die Reisezeiten zwischen diesen Zentren entsprechend den Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von benachbarten zentralen Orten gleicher Zentralitätsstufe gemäß RIN (siehe RIN Tabelle 2). **Nach RIN ist der B 26n deshalb die Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig – Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren) zuzuordnen.**

Die B 26n wird in die Straßenkategorie AS I eingestuft.

Einwendungen des BN:

- ⇒ Die o.g. Aussagen sind nicht zu halten, wenn man die Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2006 betrachtet. Dort wurde zwar insgesamt mit einer höheren Verkehrsdichte auf der B26n gerechnet, um den Kosten/Nutzen Faktor zu beschönigen, aber bereits hier fällt auf, dass die hohen Verkehrszahlen nur über die große Anzahl von Anschlussstellen erreicht wird (10 Anschlussstellen bei nur 49 km Strecke) Diese Aussage ist auch in den aktuellen Planunterlagen ersichtlich.
- ⇒ Hier zeigt sich, dass selbst für Anschlussstellen ohne größere Siedlungsschwerpunkte im Einzugsbereich wie z.B. Stettbach / Müdesheim /Leinach..., mit relativ hohen Belastungen gerechnet wird, um überhaupt auf einen einigermaßen wirtschaftlichen, d.h. positiven Kosten-Nutzen-Faktor zu kommen.
- ⇒ Gegen eine große Zahl von Anschlussstellen spricht aber auch, dass sie zusätzliche Kosten verursachen und zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter führen.

Vergleiche

auch:http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/imperia/md/content/regufr/wirtschaftundverkehr/rovb26n/17_anlage_2_akt._verkehrsuntersuchung_januar_2010.pdf

Verfahrensunterlagen S. 35 - Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Für die B 26n ist keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen, es gilt eine Richtgeschwindigkeit **von 130 km/h**. Für den Zubringer nach Lohr ist die Nutzung durch den allgemeinen Verkehr vorgesehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dort 100 km/h.

Einwendungen des BN:

Laut Berechnung des Büros Lohmeyer wurden die Emissionen durch die B26n mit Tempolimit 100 berechnet und sind deshalb verharmlosend und falsch.

Verfahrensunterlagen S. 35 - Verkehrliche Wirkung

Durch die Raumordnungslinie werden sich die zwischenzeitlich durch die politische und wirtschaftliche Neuordnung Europas stark gewordenen Verkehrsbeziehungen zwischen der BAB 3 von Frankfurt und der BAB 71 von Thüringen sowie zwischen der BAB 81 von Stuttgart und der BAB 7 von Fulda bzw. der BAB 70 von Bayreuth und der BAB 71 von Thüringen von der derzeit sehr umwegigen Führung über das AK Biebelried auf die neue diagonale Fernstraßenverbindung verlagern (s. Teil 4 Anlagen (CD), Anlage 1 und 2).

Die Raumordnungslinie trägt zur Verbesserung der Anbindung der Region an das Fernstraßennetz bei und ist geeignet, den Verkehrsaustausch mit dem Oberzentrum Würzburg zu erleichtern, sowie die innerregionale Flächenerschließung zu verbessern.

Einwendungen des BN:

Nach der Einstufung nach RIN ist die B26n eine Autobahn, keine Bundesstrasse und keine Umgehungsstrasse. Sie sollte deshalb auch von offizieller Stelle nicht weiter unter falschem und verharmlosendem Etikett „verkauft“ werden.

IV.2 Wirtschaftliche Zielsetzungen

Mittlerweile sind die reinen Baukosten auf 496 Millionen Euro gestiegen (gegenüber 380 Millionen Euro in 2003), hinzu kommen die jährlichen Betriebskosten für den geplanten Tunnel bei Karlstadt in Höhe von 180.000 Euro (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 3.5, Seite 27). Die Kosten für nötige Ortsumfahrungen dürften hierbei noch gar nicht berücksichtigt sein. Die Verkehrsprognosen wurden zwischenzeitlich von 43.500 auf 40.000 Fahrzeuge/Tag nach unten korrigiert (Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine Kleine Anfrage des MdB Fell, Bündnis 90/Die Grünen). Und die Streckenlänge liegt nun entgegen früheren Angaben (46 km) bei über 49 km, vom AD Schweinfurt/Werneck (A7) über die B26n bis zum AD Würzburg/West (A 81) damit bei rund 53,5 km. Damit bleibt die Fahrtstrecke von der A81 (AD Würzburg/West) zur A7 (AD Schweinfurt/Werneck) durch Würzburg (Mittlerer Ring) mit rund 40,9 km die eindeutig kürzere Strecke. Auch von der AS Helmstadt über Würzburg (Mittlerer Ring) zum AD Schweinfurt/Werneck ist es kürzer, als über die B26n. Von der A7 zur A81 über das Biebelrieder Kreuz besteht kein Unterschied zur B26n. Damit kann auch die ROL das vorgegebene Planungsziel, die Reduktion des Abkürzungsverkehres durch Würzburg, nicht erfüllen.

Der Bund Naturschutz befürchtet hier nach allen Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten einen für die regionale Wirtschaft durchaus relevanten Kaufkraftabfluss aus dem Bereich Main-Spessart in Richtung Würzburg und Schweinfurt. Dies lassen auch Aussagen in den Planunterlagen befürchten: „Die leistungsfähige, „mitten“ durch den Main-Spessart-Kreis verlaufende Raumordnungslinie der B26n dient nicht nur dem Fernstraßenanschluss des Planungsraumes, sondern erleichtert auch den Verkehrsaustausch in der Region und damit die Flächenerschließung im Planungsraum erheblich.“ Und: „Die Erreichbarkeiten verbessern sich durch das Vorhaben erheblich. Die erforderlichen mittleren Reisezeiten nehmen signifikant ab,...“ (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.3, Seite 43).

Verfahrensunterlagen S. 50 - 4.4.2.1 Regionale Wirtschaftsstruktur:

Nach einer Studie der IHK Würzburg-Schweinfurt¹ ist die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Karlstadt drastisch zurückgegangen (-25,3 % von 1995 bis 2006). Im produzierenden Gewerbe beträgt der Rückgang der Beschäftigten sogar -35,5 % in nur sechs Jahren (von 2000 bis 2006). Bei beiden Indikatoren ist Karlstadt das Schlusslicht der IHK-Studie, d. h. auf Platz 16 der 16 untersuchten Mittelzentren bzw. möglichen Mittelzentren des IHK-Bezirks Mainfranken. Darüber hinaus hat auch Gemünden a. Main mit Beschäftigungsverlusten zu kämpfen (-8,3 % im produzierenden Gewerbe von 2000 bis 2006). Neben den Beschäftigtenzahlen hat auch die Zahl der Industriebetriebe abgenommen: von 1995 bis 2006 in Karlstadt um -6,3 %, in Gemünden a. Main um -11,1 % und in Lohr a. Main um -16,7 %.

Einwendungen des BN:

Wenn man die Zahlen von 2006 mit den aktuellen Zahlen von 2010 vergleicht, zeigt sich, dass auch ohne B26n ein Anstieg der Beschäftigtenzahlen erreicht werden konnte - trotz Wirtschaftskrise und Bevölkerungsrückgang. Offensichtlich ist dies auf die gezielten Bemühungen der 3 Städte im Bereich der Tourismus zurück zu führen. Der Bau einer autobahnähnlichen Schnellstrasse mit ihren weit reichenden negativen Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholungsqualität einer ganzen Region (Verlärmung!) würde diesen Erfolg auf Dauer zunichte machen und konterkarieren!

Siehe hierzu im Internet unter www.statistik.bayern.de/veroeffentlichungen „Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in den Gemeinden Bayerns am 30. Juni 2010 Gebietsstand: 1. Januar 2010“

Teil II der Ergebnisse der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit

Verfahrensunterlagen:

Als ein möglicher Grund für die im Vergleich der 16 untersuchten Städte schlechten Wirtschaftswerte kommt die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur in Betracht.

Dies wird beim Indikator „Entfernung Stadtmitte zum nächsten Bundesautobahnanschluss“ augenfällig, bei dem die drei Städte auf den letzten drei Plätzen im Städtevergleich liegen (Lohr a. Main: Platz 14 mit 24,4 km, Gemünden a. Main: Platz 15 mit 24,6 km und Karlstadt: Platz 16 mit 25,0 km). Die drei Städte liegen in allen Himmelsrichtungen mindestens 30 Fahrminuten vom nächsten Autobahnanschluss entfernt (Pkw-Fahrzeiten, Zubringer jeweils über zweistreifige Landstraßen). Um die Standortvoraussetzungen für die gewerbliche Wirtschaft zu verbessern und Anreize für die Ansiedlung neuer Betriebe zu schaffen (RP 2 IV 2.2 (Z)), ist insbesondere im ländlichen Raum (RP 2 IV 1.2.3 (Z)) ein weiterer Ausbau der Infrastruktur erforderlich.

Einwendungen des BN:

Die Autobahntfernung ist bei ansiedlungswilligen Firmen schon lange kein Wirtschaft(-Ausschluss-)Faktor mehr für die Standortentscheidung. Gemeinden in der Region und in ganz Bayern, die direkt an einer Autobahn liegen, und trotzdem Ihre Grundstücke in den Gewerbegebieten nicht verkaufen können wie z.B. Werneck oder Marktheidenfeld, beweisen, dass diese Argumentation hinfällig ist.

Verfahrensunterlagen:

Durch den Bau der Raumordnungslinie der B 26n sind belebende (temporäre) Effekte auf die Bauwirtschaft und den Arbeitsmarkt zu erwarten. Auf eine regionale Auftragsvergabe sollte, soweit möglich, hingewirkt werden. Durch die fertig gestellte B 26n sowie die damit einhergehenden verbesserten Erreichbarkeiten und kürzeren Reisezeiten (vgl. Kap. 4.3) wird die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Regionen Würzburg und Main-Rhön gestärkt. Vor allem der ländliche Raum um Karlstadt, Gemünden a. Main und Lohr a. Main, durch den die Raumordnungslinie fast vollständig verläuft, kann hiervon profitieren. Somit werden die Standortvoraussetzungen für die gewerbliche Wirtschaft in der Region insgesamt und insbesondere im ländlichen Teilraum gesteigert (RP 2 IV 1 (Z), 1.2 (Z), 1.2.3 (Z)). Durch die verbesserte Erreichbarkeit **ergeben sich insbesondere Anreize zur Ansiedelung neuer Betriebe im Umfeld der B 26n (RP 2 IV 1.2 (Z)).**

Des Weiteren resultiert aus der Entlastung von Ortsdurchfahrten durch die B 26n eine geringere Stauanfälligkeit und damit eine bessere Planbarkeit von Betriebsfahrten durch lokale Betriebe. Hieraus folgt ebenfalls eine Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur.

Eine regionale Auftragsvergabe ist bei einem solchen Projekt, das EU-weit ausgeschrieben und vergeben wird, nicht möglich.

Einwendungen des BN:

Für die zur Rechtfertigung der B 26 n aufgestellten Behauptungen bez. Wirtschaftsförderung bzw. Schaffung von Arbeitsplätzen fehlt jeder schlüssige Beweis - er wurde auch in den ROV-Unterlagen nicht einmal ansatzweise erbracht.

Demgegenüber gibt es etliche Gutachten, die genau das Gegenteil belegen.

Beispielhaft erwähnt sei hier eine Publikation in den "Informationen zur Raumentwicklung" Heft 3/4 1981, wo es bei einem noch deutlich geringeren "Versorgungsgrad" mit Autobahnen bzw. Fernstraßen wörtlich heißt:

"Ein Erklärungszusammenhang zwischen der Entwicklung im Fernstraßenbau und regionalen Wirtschaftsstrukturen auf der Ebene von 57 Regionen, die oberzentrale Einzugsbereiche abbilden, konnte nicht gefunden werden". Darüber hinaus wird festgestellt: **"Der Ausbau des Fernstraßennetzes in peripheren ländlichen Regionen kann weder regionale Wirtschaftsentwicklungsprozesse in Gang setzen noch fördern".** Als Grund wird die Ubiquität von Autobahnen in Deutschland genannt.

Selbst in Zeiten mit noch geringerer Autobahndichte (1955. - 1971) beeinflusste eine vorhandene Autobahn nur zu 9 bis 22 % die Ansiedlungsentscheidung von Betrieben. Weit wichtiger waren schon damals regionale Fördermittel, die Nähe zum Stammbetrieb (besonders bei mittelständischen Unternehmen), billiges Industriegelände und das Angebot an qualifizierten Arbeitskräften. Innerhalb einer Region wird zwar dann ein Unternehmen einen Platz nahe einer Autobahn . suchen (insbesondere **eigenständige** Handelsbetriebe), aber. ein Arbeitsplatzeffekt für die Gesamtregion entsteht dadurch nicht.

Nach den Analysen Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung kann im Gegenteil "sogar durch -eine Verbesserung der Anbindung der peripheren, ländlichen Räume an die großen Verdichtungsräume (radialer Autobahnbau) die Gefahr von **Sogeffekten** auf -die ländlichen Arbeitsmärkte gesteigert werden. Dem ländlichen Raum wird so einer der wichtigsten Anziehungsfaktoren für Betriebsverlagerungen aus den Verdichtungsräumen entzogen".

Schließlich wurde völlig vernachlässigt, dass ein Großteil der Probleme unserer Wirtschaft nicht auf fehlende Verkehrsanbindung oder auf Standortnachteile, sondern auf jahrzehntelange Versäumnisse in der regionalen Wirtschaftsstruktur selbst zu suchen, ist.

Mit der o.g. Problematik haben sich im übrigen bereits 1995 auf den 2. Dresdner Verkehrstagen zahlreiche Wissenschaftler, darunter auch der international renommierte Verkehrsplaner Prof. Hermann Knoflacher (TU Wien) , befasst und dabei übereinstimmend festgestellt, dass insbesondere die Regionalwirtschaft nicht von Autobahnen bzw. Schnellstrassen abhängig ist und dass es für die Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur primär darauf ankommt, dass Geld – bzw. Fördermittel nicht projekt- sondern lösungsbezogen eingesetzt werden.

Verkehr stiftet demnach nur dort wirtschaftliche Effekte, wo angehalten und umgelanden wird.

Auch hat die deutsche Bauwirtschaft schon vor über 10 Jahren selbst Zahlen veröffentlicht, wonach die gleiche Geldsumme in den örtlichen Straßenbau investiert, 10 bis 15 mal mehr Personen beschäftigt als der Bau von Autobahnen und Schnellstrassen.

Gerade weil die B 26n kein Wundermittel zur Förderung bzw. Belebung der regionalen Wirtschaftsstruktur sein kann, gilt es umso mehr, vorhandene Arbeitsplätze zu sichern und künftige Entwicklungsmöglichkeiten nicht zu gefährden.

Landwirtschaft und Tourismus spielen dabei eine zentrale Rolle, nutzen sie doch das "Grüne Kapital" der Region und bieten sie sich zudem für erfolgversprechende Investitionsprogramme an. Die Erzeugung relativ unbelasteter Nahrungsmittel, die Umstellung auf Ökolandbau und der Einstieg in den sanften Tourismus werden in Zukunft immer mehr an wirtschaftlicher Bedeutung gewinnen zumal vergleichsweise unbelastete Regionen auch wegen des exzessiven Fernstraßenbaus (1.700 km alleine in Bayern!) immer seltener werden.

Diese autobahnähnliche Schnellstrasse mit ihren gewaltigen Einschnitten, ihren großen Brückenbauwerken, ihrem Lärm- und Abgast Teppich würde aber dieses "Grüne Herz" Mainfrankens substantiell schädigen, also nicht nur vorhandene Arbeitsplätze in der Landwirtschaft und im Tourismus vernichten bzw. gefährden, sondern auch wirtschaftliche Weiterentwicklungen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in diesen Bereichen nahezu unmöglich machen.

Zusammenfassung:

Die verkehrlichen und die wirtschaftlichen Ziele der geplanten Maßnahme sind nicht schlüssig begründet. Es handelt sich im wesentlichen um Mutmaßungen, wie sie nur in der politischen Auseinandersetzung als "Argument" verkauft werden können. Heute schon absehbaren ökonomischen Nachteilen und negativen Perspektiven wie Produktionsverlagerungen oder Arbeitsplatzverluste im Tourismus und in der Landwirtschaft stehen damit bestenfalls vage Versprechungen gegenüber.

Es muss damit festgestellt werden, dass für die Erreichung der genannten wirtschaftlichen Ziele, die B 26 n unnötig, wenn nicht sogar schädlich ist. Weniger Eingriffe in Natur und Landschaft und weniger belastende Auswirkungen für den Raum und die hier lebenden Menschen wären überdies die positive Konsequenz, der Verwirklichung eines alternativen Gesamtkonzeptes im verkehrlichen und wirtschaftlichen Bereich.

Mit nahezu identischen Argumenten ist bereits vor fast 20 Jahren versucht worden, den Bau der A 81/A71 zu rechtfertigen.

Dass diese Argumente hier trotz etlicher Gegengutachten, trotz mehr als 10 000 Hektar voll erschlossener, aber trotz Autobahnanbindung unverkäuflicher Gewerbegebiete, gebetsmühlenartig wiederholt werden, zeigt nur, dass Politik und Straßenbeverwaltung nichts dazu gelernt haben und nach wie vor glauben, mit längst überholten eindimensionalen Lösungsansätzen komplexe Probleme lösen zu können.

V. Alternativen und Varianten:

Zentrale Aufgabe des ROV ist es auch, Alternativen zu prüfen und zu vergleichen.

Diese Alternativenprüfung darf sich jedoch keinesfalls, wie hier geschehen, nur auf die Prüfung von Wahllinien einer geplanten Autobahn beschränken, sondern hätte in diesem Fall auch die ebenso intensive Prüfung gleichberechtigter Alternativlösungen mit anderen Verkehrsträgern bzw. Kombinationslösungen mitumfassen müssen.

So fordert ja das UVP-Gesetz, auch Nullvarianten, d.h. den Verzicht auf das geplante Projekt (hier: B 26n) und dabei wiederum verschiedene Alternativen zu betrachten.

Obwohl dieser Prüfung bzw. diesem Vergleich für die Beurteilung des Vorhabens und seiner Vereinbarkeit mit raumordnerischen Zielvorgaben im Raumordnungsverfahren eine zentrale Rolle zukommt, ist sie nicht integraler Bestandteil der ROV-Unterlagen, sondern bereits im Vorfeld vorgenommen worden. Ihr Ergebnis wurde in einer nicht nachvollziehbaren Kurzfassung in den ROV-Unterlagen (Erläuterungsbericht) dargestellt.

Zudem fehlt jeglicher Hinweis auf die unter Pkt. II unserer Stellungnahme genannten raumordnerischen Zielvorgaben - diese haben offensichtlich beim Variantenvergleich nur insoweit eine Rolle gespielt, als sie den Verkehrsbereich betreffen.

Wir sehen darin ein zentrales Versäumnis. des ROV, da es damit sich selbst in Frage stellt, da die Beurteilung der Planung unter diesem Aspekt sehr erschwert wird und da eine solche sicherlich von vielen Beteiligten deshalb bei ihrer Stellungnahme gänzlich unterlassen worden ist.

V.1 Prüfung der Nullvariante:

Eine echte und gleichberechtigte Nullvariante hat nicht stattgefunden bzw. wurde in den Verfahrensunterlagen nirgends nachvollziehbar dokumentiert.

Der BN sieht darin sowohl einen Verstoß gegen die Vorgaben des UVP-Gesetzes, einen Verstoß gegen die naturschutzrechtlichen Anforderungen zur Eingriffsvermeidung bzw. –minimierung sowie eine Missachtung der europa – und bundesrechtlichen Anforderungen betr. FFH-Verträglichkeitsprüfung und spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung (saP).

V.2 Alternativenprüfung:

Das Staatliche Bauamt Würzburg hat im Zuge der Planungen für die B 26n zwar eine Alternativenprüfung für insgesamt 5 Planfälle durchgeführt.

Dabei sind die Alternativen jedoch lediglich unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten beurteilt worden , während ihre Wirkungen auf die Schutzgüter oder die Kosten keine bzw. keine entscheidende Rolle gespielt haben.

Zumindest lag nur die verkehrstechnische Prüfung den Unterlagen bei.

Eine echte Alternativenprüfung ist somit nicht erfolgt.

Daran ändert auch die im ROV geprüfte „Modifizierte Kombinationslösung Nord+Süd“ nichts, da diese nach Überzeugung des BN lediglich als Schein – bzw. Alibi-Alternative gedient hat.

In diesem Zusammenhang ist seitens des BN auch darauf zu verweisen, dass durch die Länge der B 26n die Fahrstrecke von der A3 zur A7 über Würzburg stets kürzer ist und damit eine zentrale Zielsetzung (= Entlastung Würzburgs vom Abkürzungsverkehr) mit dem Bau der B 26n ohnehin nicht erreicht werden kann.

Damit ist aber weder eine vergleichende Kosten/Nutzenrechnung möglich, noch können die nachfolgend angeführten Behauptungen der Planunterlagen bez. ihrer Gültigkeit bzw. Begründetheit nachvollzogen werden.

Der BN kritisiert auch, dass die Zielsetzungen der Planung für die B 26n so formuliert wurden, dass echte Alternativen von vorne herein chancenlos erschienen.

So wurden z.B. die Ziele „Lückenschluss im Bundesfernstraßennetz vom AD Werneck (BAB 7) bis westlich des AD Würzburg-West (BAB 3) ...“ und eine „Entlastung des Autobahnkreuzes Biebelried vom Übereckverkehr“ vorgegeben (Erläuterungsbericht Teil, Kap. 1, Seite 9).

Dies hat aber zur Folge, dass ein neue Trasse westlich von Würzburg scheinbar zwingend vorgegeben ist. Alternativen, die einen Verzicht auf eine Trasse quer durch die Landkreise Würzburg und Main-Spessart ermöglichen würden, werden sofort ausgeschlossen. Die sog. „Alternativenprüfung „ wird damit aber zur reinen Formsache degradiert und somit zur bloßen Farce!

Die Verfahrensunterlagen sind damit in einem zentralen Punkt fehler- bzw. lückenhaft und können damit auch keine ausreichende Grundlage für die Beurteilung der raumordnerischen und naturschutzrechtlichen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens durch die Höhere Landesplanungsbehörde darstellen.

Dieses planerische Defizit wiegt umso schwerer, als in den nachfolgenden Passagen der Planunterlagen das dort behauptete Fehlen zumutbarer Alternativen als zentrale Rechtfertigung für angeblich zumutbare Beeinträchtigungen von FFH –bzw. Vogelschutzgebieten sowie für artenschutzrechtliche Ausnahmeregelungen dient.

Verfahrensunterlagen S. 29

Die durchgeführten Untersuchungen hatten zum Ziel, Konflikte mit dem Schutzgebietsnetz Natura 2000 zu identifizieren und durch Optimierungen der Linienführung zu minimieren.

Als Ergebnis konnte gezeigt werden, dass neben der beantragten Raumordnungslinie keine zumutbaren Alternativen vorhanden sind, welche eine Realisierung der Planungsziele des Vorhabens mit geringeren Beeinträchtigungen des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 ermöglichen. Alle anderen untersuchten Varianten und Teilvarianten können entweder das vom Vorhabensträger angestrebte Planungsziel des Vorhabens nicht vollständig gewährleisten oder führen zu erheblich größeren Beeinträchtigungen europäischer Schutzgebiete sowie artenschutzrechtlich relevanter Tier- und Pflanzenarten.

Da somit keine zumutbaren Alternativen vorhanden sind, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses aufgrund der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Vorhabens gegeben sind und geeignete Maßnahmen zur Kohärenzsicherung realisierbar sein werden, sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine unüberwindlichen Hindernisse für die Genehmigung des Vorhabens auf nachfolgenden Planungsebenen gegeben. Die auf Basis des derzeitigen Planungsstands prognostizierte Betroffenheit von prioritären Lebensraumtypen macht ggf. die Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission erforderlich. Eine abschließende FFH-Verträglichkeitsprüfung wird auf Grundlage vertiefender Detailuntersuchungen zur Planfeststellung erstellt.

Verfahrensunterlagen S.29

Vergleichbar stellt sich die Situation hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten dar. Neben dem Fehlen zumutbarer Alternativen und dem Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, von denen, wie vorstehend dargestellt auszugehen ist, ist als dritte Zulassungsanforderung zu gewährleisten, dass **sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtern darf (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) bzw. weiterhin in einem guten Erhaltungszustand verweilt (Art. 16 Abs. 1 FFHRL). Maßgeblich ist dabei letztlich die Population in der biogeographischen Region auf Landesebene, welche sich bei sehr seltenen Arten allerdings bereits durch Beeinträchtigungen lokaler Populationen verschlechtern kann** (vgl. Hinweise der Lana zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes 2010). Nach dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 14. Juni 2007 - Rs. C-342/05 - (Slg. 2007, I-4713 <Rn. 29>) kann von den artenschutzrechtlichen Verboten des Art. 12 FFH-RL auch bei einem ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Populationen **ausnahmsweise dann abgewichen werden, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass die Abweichung diesen ungünstigen Erhaltungszustand nicht verschlechtern und die Wiederherstellung** eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern kann (BVerwG 9A 5.08 vom 14.04.10 RN 141).

Um Verschlechterungen zu vermeiden können entsprechende Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands (CEF-Maßnahmen) festgesetzt werden. Derartige Maßnahmen sind auf der nachfolgenden Planungsebene im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Bewältigung der Eingriffsregelung zu entwickeln.

Anmerkung BN:

=>Dazu auch S. 121 Maßnahmen zur Vermeidung: Hier schon die Anmerkung dass die meisten Maßnahmen dürftig sind, im Hinblick darauf dass sich bei den Schutzgütern um prioritäre Arten handelt.

V.3 Varianten zur Anschlussstelle Helmstadt:

Verkehrliche Auswirkungen

Die Lage der neuen Anschlussstelle bei Helmstadt wirkt sich auch auf die Gemeinde Waldbüttelbrunn mit ihren Ortsteilen Mädelfhofen und Rossbrunn aus. Dies stellen auch die Planunterlagen so fest (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 3.1.1, S. 6).

Die B8 als nächste maßgebende Straße führt durch (!) den Ort Roßbrunn und liegt zum Teil nur 30 m (!) von der Wohnbebauung in Mädelhofen entfernt. Dennoch ist in den Planunterlagen zu lesen: „Der Ort Mädelhofen und das Zentrum von Roßbrunn sind so weit von der jeweils nächsten maßgebenden Straße (in beiden Fällen die B8) entfernt, dass Mehr- bzw. Minderbelastungen hier keine erheblichen Auswirkungen auf die Ortslage haben. Sie wurden daher für Roßbrunn und Mädelhofen nicht ermittelt.“ (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 3.1.2, S. 7). Gleichzeitig bestätigen die Unterlagen „eine Verlärmung von gemischten Bauflächen in einer Größenordnung von ca. 1,26 ha östlich der Kilianstraße“ in Mädelhofen (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.3.1, S. 33).

Der Bund Naturschutz erkennt hier grobe Fehler und Widersprüche in der Alternativenprüfung und fordert die Ermittlungen der Mehr- bzw. Minderbelastungen ein. Die verkehrliche Belastung auf der B8 bei Waldbüttelbrunn steigt gemäß den Planunterlagen im Vergleich zum Prognosebezugsfall (PBF) bei allen Varianten (vor allem zur ROL) deutlich an. Gleichwohl falle dies nicht ins Gewicht (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 3.1.2, S. 8), da die B8 nicht durch den Ort führe, sondern eine „ortsnahe Umfahrung“ sei.

Tatsächlich führt die B 8 jedoch auf einer Länge von ca. 1900 m zum Teil nur in einer Entfernung von 10 m (!) an den Wohnhäusern vorbei. Nicht berücksichtigt werden auch die Verkehrsströme auf der St 2436 in Richtung Hettstadt/Zell a.

Main/Würzburg von der B8 über die Zeller Straße, die im Ort Waldbüttelbrunn liegt, bzw. umgekehrt über die Straße im Bereich „Am Kies/Am Neuberg“. Hier sind sicherlich deutliche verkehrliche Zunahmen zu erwarten, da die Strecke vor allem eine Verbindung von der AS Mädelhofen in Richtung Zell a. Main/Würzburg und umgekehrt darstellt (siehe auch Teil 1 Erläuterungsbericht, Kap. 4.2.3, Seite 40).

Auch in Hettstadt liegen Wohnhäuser zum Teil nur in einer Entfernung von 10 m zur maßgebenden Straße, der St 2298. Somit kann auch hier nicht von einer lediglich ortsnahen Umgehungsstraße gesprochen werden, wie in den Planunterlagen (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 3.1.2, S. 9) unterstellt wird. Durch die ROL nimmt gerade die Belastung durch den Schwerlastverkehr hier massiv zu (+500 Kfz/24h).

Wir erinnern an dieser Stelle auch an die in der UVS festgelegten Schutzbereiche von 250 m zur Wohnbebauung (siehe auch Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.2.2, S. 22). In allen o. g. Ortschaften werden diese weit unterschritten. Es ist auch in diesem Zusammenhang nicht nachvollziehbar, warum die genannten Orte in Hinblick auf die verkehrliche Belastung unterschiedlich gewichtet werden.

Methodik zur Entwicklung der Umweltauswirkungen

Gemäß den Planunterlagen (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.1, S. 20) wurden die drei Teilvarianten nicht als „ganze Varianten“ verglichen, sondern man verglich zunächst die beiden Anschlussoptionen an die A3 bei Helmstadt (im weiteren Verlauf im Text dann aber als Teilvarianten Helmstadt 1 +2 bezeichnet) und dann getrennt davon die beiden Varianten für die Verlegung der B8. Zudem waren laut den Unterlagen für die beiden Anschlussoptionen keine quantitativen Ermittlungen der Umweltauswirkungen möglich, da sie außerhalb des Untersuchungsgebietes der UVS liegen. Der Bund Naturschutz kritisiert diese Vorgehensweise, da sie nicht den Erfordernissen für ein Raumordnungsverfahren gerecht wird. Die einzelnen Varianten sind zusammenhängend zu vergleichen, die nötigen Grundlagen sind umfassend zu ermitteln.

Umweltauswirkungen der Teilvarianten

Anschlüsse bei Helmstadt

Für die Anschlussoptionen der AS Helmstadt 1 + 2 wurden laut Planunterlagen keine Lärmberechnungen durchgeführt (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.2.1, S. 22). Unter Annahme ähnlicher Verkehrszahlen wie an der bestehenden AS Helmstadt und anhand der Linienführung wurde „unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten und der zu erwartenden Verkehrsbelastung mit Vergleichswerten aus dem Untersuchungsgebiet der UVS lediglich eine „grobe Einschätzung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Siedlungsbereiche“ durchgeführt. Eine Überschreitung des für „Wohnbauflächen relevanten Vorsorgewerts der DIN 18005 von 45 dB(A) nachts“ trete an anderer Stelle und bei höheren Verkehrszahlen erst ab einer Reichweite von 350 – 400 ein. Die Entfernung der Wohnbebauung zu den Teilvarianten betrage aber ca. 500 m. Eine Überschreitung der Vorsorgewerte sei daher auszuschließen.

Der Bund Naturschutz hält diese doch sehr vage Abschätzung der Lärmwerte für eine äußerst abenteuerliche Methode. Dies kann nicht Grundlage für die Entscheidungsfindung in einem Raumordnungsverfahren sein. Verschärft wird dies durch die Tatsache, dass der Abstand zur bestehenden Wohnbebauung gerade einmal 100 m mehr beträgt.

Bei der Prüfung der beiden Anschlussoptionen wurden offensichtlich keine Untersuchungen zu artenschutzrechtlich relevanten Pflanzenarten durchgeführt. Dennoch wird folgende Aussage getroffen: „Die Unterschiede zwischen den Teilvarianten sind bezogen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen insgesamt gering. Zulassungskritische und/oder erhebliche Umweltwirkungen sind beim Schutzgut Pflanzen für beide Teilvarianten nicht zu erwarten.“ (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.2.1, S. 26). Der Bund Naturschutz kann nicht nachvollziehen, worauf sich diese Aussage begründet, da auch hier wichtige Grundlagen zur Entscheidungsfindung fehlen. Zudem wurden die Teilvarianten bis hierher nur in Hinblick auf die Anschlussoptionen bei Helmstadt untersucht. Zu den Varianten gehört aber auch die Verlegung der B8. Man kann somit den beiden Varianten keine Unbedenklichkeit bescheinigen, wenn diese an dieser Stelle gar nicht in ihrer Gänze verglichen werden. Dies gilt für alle Schutzgüter.

Der Bund Naturschutz kritisiert auch die überwiegend positive Einschätzung (+) der Auswirkungen auf die „untersuchten“ Schutzgüter, die wir so nicht teilen. Gerade die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, Brutvögel der offenen Feldflur und Nahrungsgebiete der genannten Fledermausarten sind erheblich.

Verlegung der B8

Der Bund Naturschutz kritisiert auch hier, dass bei der „Teilvariante Hettstadt“ die dann nötigen Anschlüsse bei Helmstadt bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter nicht gleich mitberücksichtigt werden.

„Für die Verlegung der B 8 bei Hettstadt liegen keine Angaben für den Anschluss an die B26n vor.“ (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.3.1, S. 33). Auch hier fehlen damit für eine Entscheidungsfindung wichtige Datengrundlagen, zum Beispiel zum Schutzgut Boden oder Landschaft.

Artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten wurden offensichtlich auch hier nicht untersucht. Somit fehlen weitere wichtige Datengrundlagen für eine Entscheidungsfindung.

Entgegen den Planunterlagen sieht der Bund Naturschutz durchaus erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und biologische Vielfalt und Pflanzen. Auch eine Vermeidung von Eingriffen und Beeinträchtigungen der „zulassungsrelevanten und zulassungskritischen“ Bannwälder „Mehlenschlag“ und „Grünert“ werden vom Bund Naturschutz nicht gesehen. Vor allem die Beeinträchtigung durch den Betrieb werden in den Planunterlagen nicht gewürdigt. Die Trasse und die vorgesehene Auf-/Abfahrt führt zu einer starken Trennwirkung zwischen diesen wertvollen Waldbereichen. Warum eine FFH-Verträglichkeit bescheinigt wird (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.3.1, S. 39), ohne überhaupt eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt zu haben, bleibt dem Bund Naturschutz verschlossen. Zudem liegen für beide Teilvarianten Verbotstatbestände für Brutvögel des Offenlandes, insbesondere der Feldlerche vor (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.3.1, S. 39).

Die beiden genannten Waldbereiche dienen gemäß Waldfunktionsplan zudem der Erholung und im Mehlenschlag zusätzlich dem Wasserschutz. Das Waldgebiet Grünert ist als Biotop kartiert und stellt eine ABSP-Fläche dar. Die als Zubringer fungierende B8 würde sich aufgrund einer Verkehrszunahme zusätzlich zur Anschlussstelle negativ auf die Waldfläche auswirken.

Durch den Bau der Trasse und besonders der Verlegung der B8 wird es zu einem Verlust von zum Teil extrem seltenen endemischen Arten der Mehlbeere (Rote Liste Unterfranken und Bayern) durch Überplanung oder/und Schadstoffeintrag kommen. Das Areal wird zerschnitten. Damit besteht die hohe Gefahr, dass diese Arten aussterben, das es sich meist nur noch um Reliktstandorte mit Einzelexemplaren oder kleinen Gruppen an Waldrändern oder Feldgehölzen handelt. In den Planunterlagen finden sich keine Aussagen hierzu, was einen erheblichen Mangel darstellt.

Die Trasse zerstört ferner ein kartiertes Biotop welches gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 13d BayNatschG geschützt ist. Es handelt sich hierbei um ökologisch wertvolle, artenreich Magerstandorte, die mit wärmeliebenden Gehölzen (u. a. Badische Mehlbeere als Endemit) durch setzt sind. Betroffen ist auch ein Streuobstbestand. Die Biotopflächen stellen einen idealen Lebensraum für die Zauneidechse (Anhang IV FFH-Richtlinie) dar.

Die Verlegung der B8 bei Mädelhofen führt gemäß Planunterlagen zu einem Trassenneubau in der Wasserschutzgebietszone II auf einer Länge von 300 m (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.3.1, S. 36) . Zwar kommt es auch zu einem Rückbau der B8 in der Schutzzone II, doch stellt gerade die Bauphase eine große Gefahr für das Trinkwasser dar. Der Bund Naturschutz sieht die Maßnahme daher als zulassungskritisch an.

Für das Schutzgut Landschaft legen die Planunterlagen dar, dass durch die Verlegung der B8 bei Mädelhofen eine „hoch bedeutsame, kleinteilig strukturierte Hangkante“ gequert und verlärmert wird, beide Teilvarianten eine „Funktionsverminderung von Flächen mit hoher Landschaftsbildqualität“ insbesondere durch Lärm bedingen und durch die Teilvariante B 8 Hettstadt „ca. 19,3 ha (!) Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild verlärmert“ werden (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 4.1.3.1, S. 38). Dennoch bescheinigen die Planunterlagen den beiden Varianten eine grundsätzliche Eignung. Der Bund Naturschutz kann dies nicht nachvollziehen und sieht die genannten Auswirkungen durchaus als zulassungskritisch an.

Energisch widerspricht der Bund Naturschutz der zusammenfassenden Aussage: „Die ermittelten Eingriffe erstrecken sich bei allen drei Varianten überwiegend auf Flächen, die aus umweltfachlicher Sicht weniger wertvoll erscheinen“ (Anlagen 4 Teilvariantenvergleich zur Verlegung der Anschlussstelle Helmstadt, Kap. 5, S. 41). Tatsächlich werden Nahrungshabitate für den Uhu und diverser Fledermausarten beeinträchtigt, Wälder großflächig verlärmert, Streuobstflächen und Hecken zerstört und ein geschützter wärmeliebender Saum überplant, um nur einige Beispiele zu nennen.

VI. Umweltverträglichkeitsstudie

Aus der Sicht des Bund Naturschutz werden in den Planunterlagen, insbesondere aber in der UVS zahlreiche Konfliktpunkte verharmlost, um überhaupt eine Trassen“alternative“ planerisch ermöglichen zu können.

Der Bund Naturschutz forderte daher eine den tatsächlichen Gegebenheiten und Erfordernissen gerecht werdende Beurteilung der Situation.

Einige Beispiele sind im Folgenden aufgeführt:

So werden Frischlufftstehungsgebiete und –schneisen nur als „mittlerer Konfliktpunkt (Raumwiderstand)“ betrachtet (bei 3 Kategorien: sehr hoch, hoch, mittel), also als Flächen, die im Rahmen der Abwägung lediglich „zu berücksichtigen“ sind.

Gerade in der wärmsten und niederschlagsärmsten Region Bayerns, mit häufigen Inversionslagen, wird eine solche Beurteilung weder den planerischen Anforderungen (Planung = gedankliche Vorwegnahme einer künftigen Situation!) noch den örtlichen Gegebenheiten gerecht und ist deshalb als grob fehlerhaft einzustufen.

Während z.B. bei Planungen der Wasserwirtschaftsverwaltung künftigen Anforderungen, Problemen und Konflikten, die sich aus den absehbaren Auswirkungen des Klimawandels ergeben, durch einen entsprechenden „Klimafaktor“ bei der Bemessung und Dimensionierung u.a. Stau- bzw. Rückhalteeinrichtungen Rechnung getragen wird, wurde den besonderen Anforderungen des Klimawandels hier in keinsten Weise Rechnung getragen. Gerade im Hinblick auf die sich abzeichnenden Klimaveränderungen, mit heißen und trockenen Sommern in Mainfranken, hätte dieses Gebiet mit einem sehr hohen Raumwiderstand bewertet werden müssen - auch und gerade im Umfeld ländlicher Gemeinden.

Ebenso hätten auch alle Wälder mit besonderer Bedeutung für den Klima- und Immissionsschutz, für den Wasserschutz oder mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie bzw. als Biotop mit einem hohen Raumwiderstand eingestuft werden müssen. Demgegenüber ist in planerisch fehlerhafter Weise nur ein mittlerer Raumwiderstand angesetzt worden!

Bannwald, der auf Antrag nur dann gerodet werden darf, wenn unter anderem sichergestellt ist, dass eine direkt angrenzende Erstaufforstung hinsichtlich der Ausdehnung und Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann (was in der Regel kaum möglich ist), wird in der UVS nur mit einem hohen Raumwiderstand versehen. Dies wird der Bedeutung dieser Wälder für die walddarme Verdichtungsregion um Würzburg nicht gerecht.

Nur mit einem sehr hohen Raumwiderstand wäre den tatsächlichen Gegebenheiten und Anforderungen entsprochen worden.

Dass dies hier nicht erfolgt ist, stellt einen weiteren wesentlichen Planungsfehler dar.

Die Planunterlagen liefern damit in einem weiteren wichtigen Punkt keine ausreichenden Grundlagen für eine umfassende und qualifizierte Beurteilung der raumordnerischen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens.

Die bestehenden Diskussionen um hohe Nahrungsmittelpreise und der Konkurrenzsituation bei der Erzeugung von Agro-Sprit haben zudem gezeigt, dass ein nachhaltiger Umgang auch und gerade mit landwirtschaftlich genutzten Böden grundlegend ist. Dennoch werden Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfunktion (ca. 50 % der Untersuchungsgebietsfläche) mit einem nur mittleren Raumwiderstand bewertet.

Nachdem der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen Wasser, Boden und Luft auch nach höchstrichterlicher Rechtsprechung keineswegs nur als unverbindlicher Appell zu verstehen, hätte dies auch bei der konkreten Planungen berücksichtigt werden müssen.

Die Tatsache, dass Regierung und planende Behörden diese begrenzenden Tatsachen zu Gunsten der künftigen Generationen nicht in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen und Abwägungen gestellt haben, muss als weiterer Planungsfehler gewertet werden.

Der Bund Naturschutz kritisiert schließlich auch, dass der Schutzbereich für das Wohnumfeld auf lediglich 250 m Abstand begrenzt wurde, während man z. B. bei Vorrangflächen für Windenergieanlagen einen Abstand von 800 bis 1000 von der Wohnbebauung vorsieht. Nicht berücksichtigt wurden die zahlreichen Erholungsräume im unmittelbaren Umfeld von Gemeinden, die von der Bevölkerung zu Fuß aufgesucht und genutzt werden können.

Damit werden UVS und ROV in einem ganz zentralen Punkt ihrer Aufgabenstellung nicht gerecht und werden auch hierfür keine ausreichenden Grundinformationen für die Beurteilung der raumordnerischen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens geliefert.

Verfahrensunterlagen. 124 : **Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen**

Die Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte auf Grundlage des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Methoden. Kleinere, im Planungsprozess bewältigte Schwierigkeiten sind insbesondere im Zusammenhang mit der Bestandserfassung und Bewertung zu erwähnen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um:

- eine lückenhafte Datenlage im Bereich der bodenkundlichen, geologischen und hydrologischen Verhältnisse innerhalb des Untersuchungsgebietes
- einen nur eingeschränkten Zugang zu den Informationen des ehrenamtlichen Naturschutzes über langjährige Beobachtungen zum Vorkommen seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten.

Einwendungen des BN:

Die in der UVS und im ROV enthaltenen Kartierungen stützen sich lediglich auf stichpunktartige Beobachtungen während nur einer einzigen Vegetationsperiode im Jahr 2008.

(s. unten angeführter Auszug aus der UVS Nr. 3.2 Schutzgüter Tiere & Pflanzen)

Dies ist weder für eine qualifizierte Einschätzung, Beurteilung und Bewertung der Eingriffswirkungen und – folgen, für eine zutreffende Abschätzung des Ausgleichsbedarfes und erst recht nicht für eine fundierte naturschutzfachliche Planung tatsächlich wirksamer Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ausreichend.

Damit fehlen aber zentrale Planungsgrundlagen und kann die Genehmigungsbehörde auch nicht abschätzen, ob die Planung bez. Ausgleich und Ersatz den gesetzlichen Anforderungen gerecht werden kann und damit in einem zentralen Punkt die Voraussetzungen für eine positive landesplanerische Beurteilung erfüllt.

Der o.g. Vorwurf an die Naturschutzverbände bez. des eingeschränkten Zugangs zu langjährigen Bestandserhebungen soll offensichtlich diesen den schwarzen Peter zuschieben und von den eigenen Fehlern und Versäumnissen in diesem grundlegenden Punkt ablenken.

Wenn solche Daten nicht zur Verfügung stehen, müssen eben umfassendere eigene Erhebungen über mehr als nur eine Vegetationsperiode durchgeführt werden.

Es kann den Naturschutzverbänden jedenfalls nicht zugemutet werden, quasi als „nützliche Idioten“ die von Ihnen über viele Jahre ehrenamtlich gesammelten Daten über Vorkommen seltener Arten für ein solches Eingriffsprojekt zur Verfügung zu stellen, damit dann die Trasse womöglich um den einen oder anderen Meter verschoben wird oder ein paar zusätzliche feigenblattähnliche Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen mit fragwürdiger Wirksamkeit geplant werden. Es ist schlichtweg unredlich, uns anzulasten, dass wir als „Anwalt der Natur“ mit einem klaren Satzungsauftrag zu deren Erhaltung und Schutz in diesem Fall die Konsequenzen gezogen und uns nicht zu Steigbügelhaltern für ein ebenso überflüssiges wie überdimensioniertes und umweltzerstörerisches Projekt haben machen lassen.

Fortsetzung des Auszuges aus den Verfahrensunterlagen S.122:

- eine sich im Wesentlichen auf die Datenlage des Regionalen Raumordnungskatasters stützende Berücksichtigung der verbindlichen Bauleitplanung
- eine nur eingeschränkte Berücksichtigung von Baudenkmälern, aus datenbanktechnischen Gründen wurden durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege nur die bedeutsamen Baudenkmäler innerhalb des Untersuchungsgebietes übermittelt, Kleindenkmäler wie Bildstöcke und Feldkreuze wurden bei der Linienplanung daher nicht berücksichtigt
- für die FFH-Gebiete nur teilweise vorliegende Managementpläne
- fehlende, allgemein anerkannte Fachkonventionen zur Bewertung zusätzlicher Stickstoffdepositionen innerhalb der FFH-Gebiete, vorsorgeorientiert wurden hier die sogenannten empirischen Critical Loads (Berner Liste) zu Grunde gelegt.

Einwendungen des BN:

In den Aufzeichnungen der Büro Lohmeyer sind keine Grundbelastungen dargestellt

Fortsetzung des Auszuges aus den Verfahrensunterlagen S.124.:

Insgesamt ist festzuhalten, dass bei der Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie keine Schwierigkeiten aufgetreten sind, welche für eine sachgerechte Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhaben und eine sachgerechte Entscheidungsfindung, d. h. die Ermittlung der unter Umweltaspekten zu bevorzugenden Linienführung, von Relevanz sind.

Einwendungen des BN:

Dieses positive Resümee ist geradezu absurd angesichts der langen Liste von Schwierigkeiten und planerischen Defiziten und entbehrt jeder fachlichen Grundlage.

Es kann deshalb nur als versuchte Selbstabsolution gewertet werden.

Für den BN ein Grund mehr, die B 26n insgesamt als „Versuch mit untauglichen Mitteln am untauglichen Objekt“ abzulehnen und die sofortige Einstellung dieses Verfahrens zu fordern.

Auch die nachfolgenden Ausführungen und Kritikpunkte beziehen sich in weiten Teilen auf Methodik und Inhalte der UVS!

VII. Eingriffe, Ökologische Risiken und Konfliktpunkte

Verfahrensunterlagen S.75

Die bezogen auf die Raumordnungslinie in den nachfolgenden Kapiteln dargestellten Umweltauswirkungen weichen hinsichtlich der quantitativ ermittelten Zahlenwerte geringfügig von den Ergebnissen der UVS ab, da die Raumordnungslinie im Nachgang zur UVS geringfügig verändert wurde (s. hierzu Kap. 3.1).

Die auf der Karte 4 der Raumordnungsunterlagen dargestellten Konfliktschwerpunktbereiche stellen eine räumliche **Zusammenfassung der Konfliktschwerpunkte aus der UVS** dar. Konfliktschwerpunkte wurden in der UVS räumlich dort zugeordnet, wo es im Zuge der betrachteten Linienführungen zu zulassungskritischen Auswirkungen (AWK I) kommen kann und/oder entscheidungserhebliche Auswirkungen (AWK II) einen punktuell erheblichen Umfang einnehmen.

Einwendungen des BN:

Ein Mangel dieser Zusammenfassung besteht darin, Konfliktpunkte, für die ab s. 122. (halbherzige) Vermeidungsmaßnahmen vorgeschlagen werden, nicht mehr aufgeführt werden z.B. Wasserschutzgebiet bei Heßlar, Lärmschutz bei Heßlar.....

Hierbei handelt es sich um einen weiteren Planungsfehler, der mit dazu beiträgt, dass die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht zutreffend und hinreichend gesichert beurteilt werden kann.

Verfahrensunterlagen S.76

Zielsetzung für die Raumordnungsunterlage war es aus der Fülle der Konfliktschwerpunkte, die Konfliktschwerpunktbereiche herauszuarbeiten, **bei denen sich in der Gesamtschau aller Schutzgüter Konflikte konzentrieren. Insofern handelt sich keinesfalls um eine vollständige Übernahme der Konfliktpunkte aus der Umweltverträglichkeitsstudie.** Dies lässt sich ganz anschaulich am Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt (inkl. Artenschutz und FFH-Verträglichkeit) darstellen. Für das Teilschutzgut Pflanzen wurde in der UVS bei einer Querung von nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 13d BayNatSchG geschützter Biotope (AWK I) ein Konfliktpunkt gesetzt. **Dies führte zu einer Vielzahl an Konfliktpunkten, deren Übernahme in die Raumordnungsunterlagen die Lesbarkeit der Unterlage und Kartendarstellung deutlich erschwert hätte.** Gleiches gilt für die artenschutzrechtliche Konfliktbetrachtung.

Einwendungen des BN:

Es ist geradezu grotesk, wenn komplexe Konfliktsituationen und Probleme bei ihrer Umsetzung bzw. Darstellung in lesbaren Karten als Rechtfertigung dienen sollen, um auf die Darstellung von Konflikten bzw. Konfliktpunkten zu verzichten.!

Dass es hier zu einer Häufung hoch komplexer Konfliktsituationen kommen wird und muss, war seit Jahren bekannt und absehbar.

Dem hätte durch die Wahl eines entsprechend qualifizierten Planungsbüros Rechnung getragen werden können und müssen.

Sind die Konfliktsituationen aber so komplex, dass sie planerisch und kartenmäßig trotzdem nicht bewältigt werden können, ist das ein überdeutliches Indiz dafür, dass auch eine zutreffende Eingriffsbeurteilung und somit auch eine den gesetzlichen Anforderungen auch nur annähernd gerecht werdende Ausgleichsplanung nicht möglich ist.

Damit verbietet sich hier aber die Planung und Realisierung eines Großprojektes mit weitreichenden Eingriffen quasi von selbst!

Die der Planung offensichtlich – nicht nur in diesem Punkt! – zugrunde gelegte Devise „Augen zu und durch“ stellt jedenfalls einen ganz grundsätzlichen Planungsfehler dar, der schon für sich allein eine positive Beurteilung des Vorhabens durch die Genehmigungsbehörde verbietet!

VII.1 Ökologische Risiken des Projektes :

Die Untersuchungstiefe der durch das geplante Verkehrsprojekt hervorgerufenen ökologischen Risiken beschränkt sich u.E. auf einen viel zu kleinen Ausschnitt der betroffenen Schutzgüter.

Die ökologischen Risiken sind unvollständig untersucht und mangelhaft dargestellt. Daher sind sie auch nur unzureichend in den Variantenvergleich eingegangen.

Diese recht oberflächliche Bewertung führte zwangsläufig dazu, dass gegenüber anderen Belangen eine sachgerechte Abwägung und Gewichtung nicht möglich war.

Damit entspricht insgesamt die Einschätzung der ökologischen Risiken nicht den fachgesetzlichen Vorgaben des UVPG, BNatSchG, BayNatSchG, aber auch nicht den europarechtlichen Vorschriften zum Gebiets – und Artenschutz.

Trotz der o.g. Unzulänglichkeiten - beinhaltet die UVS zahlreiche Hinweise darauf, daß

- * die geplante B 26n mit allen Wahllinien bzw. Trassenvarianten zu massiven Eingriffen in die Naturausstattung der betroffenen Region führt,
- * diese Eingriffe weit über den untersuchten Korridor hinauswirken,
- * sie das ökologische Gefüge einer ganzen Region und die Lebensqualität ihrer Bewohner, wie auch die Erholungseignung massiv schädigen und
- * dass sie auch nicht ansatzweise ausgleichbar sind.

Optisch sichtbar wird dies besonders durch die sog. Konfliktintensitätskarte, die trotz der erforderlichen Einschränkungen ihrer Aussageschärfe insgesamt wie im Detail doch überdeutlich zeigt, dass die geplante B 26n in dieser Region praktisch auf jedem Kilometer für eines oder mehrere Umweltpotentiale mit einem erheblichen Konfliktrisiko verbunden ist.

Die Konsequenzen daraus hätte schon allein bei konsequenter Anwendung der §§ 13 und 15 Abs. 5 BNatSchG bzw. des bislang korrespondierenden Artikels 6a Abs. 2 BayNatSchG (Eingriffsregelung) sein müssen, das Vorhaben fallen zu lassen.

Unter diesen Umständen hätte es auch und gerade in der Verantwortung der Regierung von Unterfranken gelegen, die Einleitung des Raumordnungsverfahrens zu verweigern.

Schließlich ist sie ja als Höhere Landesplanungsbehörde zu einer Vorabprüfung der Unterlagen aufgerufen.

Die hier vorgelegten ROV-Unterlagen lassen deutlich erkennen, dass es sich hier vorrangig um eine Rechtfertigungsplanung eines politisch beschlossenen Großprojektes geht - ungeachtet der Vielzahl und Schwere der Eingriffe und ohne Rücksicht darauf, ob diese Eingriffe auch nur ansatzweise ausgleichbar sind.

Die Unsinnigkeit und Unverhältnismäßigkeit der B26n zeigt sich überdeutlich an den enormen negativen Auswirkungen auf Mensch, Natur, Landschaft, Boden und Wasser:

So werden zahlreiche Gemeinden wie Waldbüttelbrunn (+ 3400 Fahrzeuge auf der B8 laut Verkehrsmengenkarte) eine Verkehrszunahme verkraften müssen. Dies gilt durch die geplante Anschlussstelle zwischen Leinach und Greußenheim innerorts auch für diese Ortschaften. Bei Himmelstadt und Gemünden-Wernfeld werden laut Planunterlagen sogar Ortsumfahrungen nötig (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.3, Seite 45). Auch diese Baumaßnahmen haben Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter zur Folge und sind daher im ROV zu berücksichtigen.

Dass dies jedoch nicht geschehen ist, stellt einen weiteren erheblichen Planungsfehler dar.

Verfahrensunterlagen S.70:

4.5 Schutzgutbezogene Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt gemäß UVPG (raumwirksame umweltrelevante Belange)

Das Untersuchungsgebiet wurde so abgegrenzt,

- dass sowohl Trassenverschiebungen/-optimierungen innerhalb der **relativ konfliktarmen** Räume möglich sind, welche sich aufgrund der weitergehenden Bestandserhebungen (wie insbesondere faunistisch-vegetationskundliche Erfassungen) ergeben können, und
- dass auch die Vorhabenswirkungen mit der größten räumlichen Reichweite noch abgedeckt sind.

Einwendungen des BN:

Trassenoptimierungen werden schon alleine aufgrund der naturschutzrechtlichen Verpflichtung zur Eingriffsminimierung vor allem in Gebieten mit hohem Konfliktpotential notwendig, d.h. vor allem im Raum Karlstadt, Maintal / Werntal.

Gerade hier wurde die Trasse an FFH- Gebieten und sonstigen Schutzgebieten so vorbei geführt, dass Verschiebungen nur noch in sehr geringem Maße möglich sind. Bei Karlstadt wird das besonders deutlich. Hier müssen sogar 2 Wohnhäuser (sog. Splitterbebauung) der Trasse weichen, da ein Ausweichen wegen der FFH-Gebiete nicht möglich ist.

Nachdem aber in großen Teilen des betroffenen Raums bei tatsächlich zutreffender (!), d.h. sachgerechter Beurteilung ein hohes bzw. sehr hohes Konfliktpotential besteht und deshalb davon auszugehen ist, dass weder eine den naturschutzrechtlichen Vorgaben entsprechende Eingriffsminimierung noch ein tatsächlich wirksamer Ausgleich bzw. Ersatz möglich ist, darf ein derart massiver Eingriff dort weder zugelassen noch durchgeführt werden – gerade auch im Hinblick auf die verbindlichen Vorgaben und Anforderungen von Art. 141 Bayerische Verfassung.

Ein naturschutzrechtlich begründetes Verbot gilt zudem lt. § 30 Abs. 3 BNatSchG soweit gesetzlich geschützte Biotope betroffen sind und ein Ausgleich nicht erreicht werden kann!

VII. 2 Risiken und Gefährdungen für Lebensräume & Artenbestand

Verfahrensunterlagen S.88:Umweltauswirkungen

Auswirkungen durch das Vorhaben auf diese Schutzgüter ergeben sich vor allem durch den Verlust und die Beeinträchtigung von wertvollen Biotop- und Nutzungstypen sowie von bedeutsamen Lebensräumen planungsrelevanter Tierarten und durch die Zerschneidung von Austauschbeziehungen, z. B. durch Trassierung in Bereichen ausgewiesener Lebensraumverbundkorridore. Die B 26n führt zu einer „geringfügigen“ (Anmerkung des BN: schön wär's – allein mir fehlt der Glaube!!!!) Neuinanspruchnahme von nach § 23, 28 und 32 BNatSchG i. V. m. Art. 7-12, 13 B BayNatSchG geschützten Gebieten. Es handelt sich hierbei um randliche Querungen der FFH-Gebiete „Irtenberger und Guttenberger Wald“ im Bereich des Anschlusses an die BAB 3 und durch die Verlegung der WÜ 31 sowie der „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“ durch den geplanten Anschluss an Karlstadt. Die Maintalhänge sind gleichzeitig auch als Naturschutzgebiet „Grainberg- Kalbenstein und Saupurzel“ geschützt. Die Querung des geschützten Landschaftsbestandteils „Pechwiesen“ erfolgt im Bereich des Wertals mit einem Brückenbauwerk.

Diesbezüglich verweisen wir auf die Stellungnahme des AK Artenschutz unter Anhang 1 dieser Stellungnahme.

Verfahrensunterlagen S.88

Im Zuge des Neubaus kommt es zu einem Verlust von nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 13d BayNatSchG geschützten Biotopen sowie von weiteren hoch bedeutsamen Biotop und Nutzungstypen. Bei den nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 13d BayNatSchG geschützten Biotopen handelt es sich um geschützte Feuchtlebensräume, wie z. B. die Stillgewässer im direkten Umgriff der Auffahrt zur **BAB 3** sowie um **Trockenlebensräume, u. a. Magerrasentypen am Brennersrain nördlich Gut Greußenheim, Wärme liebende Gebüsche südlich Karlstadt sowie Magerrasenkomplexe östlich Karlstadt.**

Einwendungen des BN:

Der Zubringer Karlstadt zerschneidet das NSG Saupurzel gleich an 2 Stellen!

Verfahrensunterlagen S. 88:

Die durch die B 26n betroffenen hoch bedeutsamen Biotop- und Nutzungstypen umfassen v. a. artenreiche Extensivwiesen als auch Heckenkomplexe, Streuobst sowie saure und mesophile Buchen- und Eichen-Hainbuchenwälder. Darüber hinaus werden noch Flächen mit Feldgehölzen und mesophilen Gebüschern beansprucht. Großflächige Verluste sind auf die hoch und sehr hoch bedeutsamen Waldbiotoptypen begrenzt.

Es handelt sich hierbei um Flächen des Zellinger Gemeindewaldes sowie um Teile der Waldflächen rund um Heßlar und Wald im Bereich des Zubringers nach Lohr a. Main sowie im Bereich des Anschlusses an die BAB 3 (bestehende AS Helmstadt) mit Verlegung der WÜ 31.

Der Verlust von Einzelexemplaren der nach Anhang IV geschützten Pflanzenart *Europäischer Frauenschuh* an den Hängen der Hermannsleiter ist dagegen ggf. im Rahmen der Feintrassierung vermeidbar.

Einwendungen des BN:

- ⇒ Der Europäische Frauenschuh gehört zu den Arten des Anhangs II FFH-RL (lt. SDB) und genießt besonderen Schutz. Im beschriebenen Gebiet sind 18 Pflanzen katalogisiert.
- ⇒ Eine Feintrassierung einer 31m breiten Straße in einem bis 25m tiefen Einschnitt und den dazugehörigen Böschungen um 18 Frauenschuhpflanzen herum scheinen mehr als fraglich. Zumal der Wald dort auch als Lebensraum für Hirschkäfer und Eremit nachgewiesen ist. Zudem gibt es in den Planunterlagen keinerlei Beleg dafür, dass das Fortbestehen dieses Bestandes mittel – bzw. langfristig nicht durch Änderungen der Standortbedingungen (z.B. Bodenwasserhaushalt) oder durch permanenten Schadstoffeintrag in Frage gestellt ist.

Verfahrensunterlagen S.88

Die Führung der Raumordnungslinie bedingt Konflikte mit dem Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt. Ein Eingriff in (Kern-)habitate planungsrelevanter Arten und damit Verlust, Beeinträchtigung und Zerschneidung von Wohn-, Aufenthalts- und Nahrungslebensräumen der Arten ist nicht immer vermeidbar. Bei den betroffenen Arten handelt es sich u. a. um Waldarten wie Mittelspecht, Schwarzspecht oder diverse Fledermausarten, Bewohner der Mager- und Trockenrasenkomplexe, wie z. B. Heidelerche und Schlingnatter, Bewohner der Obst- und Heckenlandschaften wie Gartenrotschwanz und Baumpieper sowie Arten der offenen Feldflur wie Wiesenweihe und Feldlerche. Durch die Querung der beiden Täler der Wern und des Mains über Brücken ist eine Beeinträchtigung von Feuchtgebietsarten wie z. B. Bekassine und Blaukehlchen sowie ziehender Arten, z. B. Rauhauffledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler und diverser Vögel zu erwarten. Aufgrund der vorgesehenen technischen Bauwerke ist ein Funktionsverlust von im Gebiet festgestellten Austauschbeziehungen voraussichtlich vermeidbar. Eine umfassende Betrachtung der relevanten Arten und der zu erwartenden Auswirkungen durch die B 26n erfolgte im Rahmen der artenschutzrechtlichen Konfliktbetrachtung.

Die Raumordnungslinie quert bedeutsame Lebensraumkorridore (BfN 2009) und führt zu einer Zerschneidungswirkung auf einen national sehr hoch bedeutsamen Trockenverbundkorridor westlich Hettstadt bis südwestlich Leinach sowie zwischen Karlstadt und dem Werntal und zum anderen auf Waldlebensräume hoher nationaler Bedeutung v. a. im Bereich der Wälder östlich von Lohr a. Main, am Zellingener Gemeindewald und im Umfeld von Arnstein. Durch die technische Ausgestaltung der Trasse - insbesondere bei Querung des sehr hoch bedeutsamen Trockenverbundkorridors - ist aufgrund der weitläufigen Brückenbauwerke über Main und Wern sowie aufgrund der vorgesehenen Tunnellösung bei Karlstadt die Zerschneidung deutlich minimiert.

Einwendungen des BN:

Diese Argumentation ist weder naturschutzfachlich haltbar noch in sich nachvollziehbar. Es ist schlichtweg bei einer 31 m breiten Trassenschneise nicht möglich, die Zerschneidung und Zerstörung von Biotopen durch derart untaugliche und vielfach punktuell begrenzte Optimierungsversuche wie Anbringen von Nistkästen, Flächenpflege & -aufwertung neben der Trasse oder kleinräumige Modifizierung der Linienführung auch nur annähernd auszugleichen, zumal der funktionale Zusammenhang mit den eingriffsbetroffenen Arealen vielfach nicht gegeben bzw. nicht herstellbar ist. Ebenso sind die Schadstoffimmissionen nicht zu verhindern, was ebenfalls nachweislich zu schwerwiegenden Schädigungen prioritärer Lebensräume führt.

Ergänzend dazu verweisen wir auch auf die detaillierten Ausführungen des Biotop – und Artenschutzkreises insbesondere in Anlage 1 dieser Stellungnahme.

Im übrigen fehlt auch eine Eingriffsermittlung und – bewertung bez. lärminduzierter Eingriffswirkungen für Tiere bei Bau und Betrieb dieser autobahnähnlichen Schnellstrasse.

Dies fordern aber dezidiert u.a. die „night noise guidelines“ der WHO.

Verfahrensunterlagen S.90:

Tab. 25 Bilanztabelle Pflanzen

Schutzgut Pflanzen						
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/-zone	AWK	Messgröße	Raumordnungslinie	
bau- und anlagebedingte Auswirkungen						
Inanspruchnahme und/oder Zerschneidung von nach Art. 7-12, 13d BayNatSchG geschützten Gebieten	FFH-Gebiete	Durchfahrungs-länge	I	Anzahl/m	2/2330 (davon 210 m Führung auf Bestand)	
	Naturschutzgebiete		I	Anzahl/m	1/370	
	Geschützter Landschaftsbestandteil		I	Anzahl/m	1/(50 Brücke)	
	Flächige Naturdenkmäler		I	Anzahl/m	-	
Verlust von Biotoptypen	Biotope und Biotopkomplexe nach Art. 13d BayNatSchG	Baukörper	I	ha	4,12	
	FFH-Lebensraumtypen, LRT-Komplexe der geschützten Gebiete		I	ha	0,23	
	Hoch bedeutsame Biotoptypen und -komplexe sowie Nutzungstypen mit langen Wiederherstellungszeiten		II	ha	46,05	
	Hoch bedeutsame Biotoptypen und -komplexe sowie Nutzungstypen		III	ha	11,04	
Verlust von Flächen gemäß Wald funktionsplan	Wald mit besonderer Bedeutung als Biotop	Baukörper	III	ha	-	
	Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtoökologie		III	ha	1,39	
Verlust von Standorten planungsrelevanter Pflanzenarten (Anhang IV)	Repräsentative Vorkommen von Europäischem Frauenschuh, Besenmoos	Baukörper	I	Anzahl	1 (1-2 Einzel-exemplare)	
betriebsbedingte Beeinträchtigungen						
Mittelbare Beeinträchtigung durch Immissionen, Trennwirkung bei DTV < 20.000 Kfz/24 h Wirkzone bis 50 m, bei DTV > 20.000 - < 50.000 Kfz/24 h Wirkzone bis 75 m	Biotope und Biotopkomplexe nach Art. 13d BayNatSchG	Rasmus 2003	50 m/75 m	III	ha	9,34
	Hoch bedeutsame Biotoptypen und -komplexe sowie Nutzungstypen mit langen Wiederherstellungszeiten	Rasmus 2003	50 m/75 m	III	ha	92,27
	Hoch bedeutsame Biotoptypen und -komplexe sowie Nutzungstypen	Rasmus 2003	50 m/75 m	III	ha	29,85
	Wald mit besonderer Bedeutung als Biotop	Rasmus 2003	50 m/75 m	III	ha	-
	Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtoökologie	Rasmus 2003	50 m/75 m	III	ha	3,58

Verfahrensunterlagen S. 91

Abgesehen von den in Tab. 27 hinterlegten Konfliktschwerpunktbereichen (vgl. auch Teil 3, Karte 4 „Umweltauswirkungen“) **besteht eine Vielzahl weiterer Konflikte mit dem Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, die der Unterlage 3 der UVS (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag) sowie der Unterlage 2.2 der UVS (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, Kap. 5.4.3) entnommen werden kann.** Für das Teilschutzgut Pflanzen handelt es sich dabei z. B. um den Verlust von hoch bedeutsamen Biotop- und Nutzungstypen mit langen Wiederherstellungszeiten oder um den kleinflächigen Verlust von nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 13d Bay-NatSchG geschützten Biotopen....

Einwendungen des BN zu den o.g. Verfahrensunterlagen S. 88/90/91:

Der Verweis auf die UVS-Unterlagen reicht keineswegs aus, um auf eine zutreffende Darstellung von Konflikten, wie den Verlust von hoch bedeutsamen Biotop- und Nutzungstypen in den ROV-Unterlagen zu verzichten.

In Vergleich mit den Raumordnungsunterlagen ähnlicher Projekte fällt auf, dass die Abhandlungen über die Belastungen/ vorbeugende Maßnahmen für die einzelnen Arten sehr oberflächlich dargestellt werden / bzw. komplett fehlen.

Die in der UVS dargestellten Untersuchungsergebnisse (z.B. S.60ff) werden nicht aufgenommen und weiter bearbeitet.

Auch hier handelt es sich erneut um ein zentrales Defizit der Planungsunterlagen, die auch in diesem wichtigen Punkt keine ausreichenden Grundlagen für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens liefern.

Verfahrensunterlagen Pkt. VII.3 Hydrogeologische und wasserwirtschaftliche Risiken und Gefährdungen

Gemäß Planunterlagen werden Wasserschutzgebiete in den Zonen I und II auf einer Länge von 240 m durchfahren, in der Zone III auf einer Länge von 5,4 km (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4.4, Seite 101). Eingriffe in Wasserschutzgebiete sind gerade in der Region Mainfranken mit karstigem Untergrund und der geringen Grundwasserneubildung besonders kritisch anzusehen.

Der Bund Naturschutz hält daher die vorgesehenen Eingriffe für inakzeptabel und für nicht vereinbar mit den verpflichtenden Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Durch die Trasse sind rund 204 ha Fläche (!) betroffen, in denen die Grundwasser überdeckenden Schichten nur eine geringe Filterwirkung haben (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4.4, Seite 102).

Der Bund Naturschutz kritisiert, dass hierbei ein Wirkraum von nur 50 m bzw. 75 m angesetzt wurde.

Die Einflussnahme geht sicherlich über diesen Raum deutlich hinaus, so dass die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens in diesem Bereich nicht umfassend und zutreffend ermittelt bzw. bewertet worden sind und bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit auch nicht berücksichtigt werden können.

Auch der Verlust an Still- und Fließgewässern ist enorm.

Insgesamt 20 Stück werden überbaut oder zum Teil verrohrt. Sogar eine Quelle geht verloren (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4.5, Seite 103). Dies wiegt in der oberflächengewässerarmen Region besonders schwer.

Doch auch hier wurde in fehlerhafter Weise ohne nachvollziehbare sachliche Begründung überwiegend nur eine AWK von III angesetzt, was der hohen Bedeutung von Oberflächengewässern in der Region auch nicht annähernd gerecht wird.

In Bezug auf die Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung würden gemäß Planunterlagen (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 3.3, Seite 23), die Ziele der Wasserwirtschaft (Grund-/Trinkwasserschutz, Schutz der Oberflächengewässer und Feuchtgebiete) weder positiv noch negativ ins Gewicht fallen.

Diese Behauptung widerspricht jedoch aus Sicht des Bund Naturschutz völlig der Realität und ist unter fachlichen Gesichtspunkten nicht zu belegen.

Als zentrales Planungsdefizit ist zudem die Tatsache zu werten, dass die Europäische Wasserrahmenrichtlinie keine ausreichende Beachtung gefunden hat, obwohl dort bis zum Jahr 2015 auch für das Grundwasser das Erreichen eines guten Zustandes als verbindliche und raumordnerisch relevante Zielvorgabe festgelegt worden ist .

Das ROV besitzt hier einen erheblichen Mangel, da die Ziele dieser Richtlinie nicht auf ihre Erreichbarkeit geprüft wurden.

Verfahrensunterlagen S..75:

Die Anlage von Straßen in Wasserschutzgebieten ist nach Möglichkeit zu vermeiden und eine räumliche Trennung von Straße und Wasserschutzgebiet anzustreben. Ist eine Trassenführung im Bereich eines Wasserschutzgebietes aus **zwingenden Gründen und nach Abwägung aller Gesichtspunkte des öffentlichen Wohls nicht zu vermeiden, so ist ein ausreichender Schutz des Gewässers für jeden Fall zu gewährleisten und eine besondere technische Gestaltung der Straßenverkehrsanlage entsprechend** der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) vorzusehen. Abfälle fallen im Betrieb der Straße nicht an.

Einwendungen des BN:

Bautechnische Maßnahmen nach RiStWag sollen das Eindringen von Schadstoffen verhindern. Im Bereich der Wasserschutzgebiete im Planungsraum verläuft die Trasse jedoch in Einschnitten - v.a. im Bereich Heßlar (bis zu 25m tiefe Einschnitte!) Hier wird massiv ins Gelände eingegriffen .

Trotzdem enthalten die Unterlagen keinen Hinweis auf Untersuchungen, ob schützende Bodenschichten entfernt werden oder das Grundwasser sogar freigelegt wird. Die tatsächlichen Auswirkungen und Risiken des Vorhabens werden auch hier nicht umfassend dargestellt, so dass weder eine zutreffende Risikoeinschätzung bzw. Eingriffsermittlung noch eine fundierte Beurteilung seiner Genehmigungsfähigkeit möglich ist.

VII. 4 Gefährdungen und Risiken für das Landschaftsbild

Verfahrensunterlagen 4.5.4.6 Schutzgut Landschaft S. 109

„Es ist von besonderer Bedeutung, die Landschaften Bayerns in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu erhalten. Der Erhaltung und/oder Fortentwicklung der charakteristischen Gestalt, der typischen Landschaftsgliederung, der landschaftsprägenden Gewässer, der standort- und nutzungsbedingten Vegetations- und Bewirtschaftungsformen sowie der landschaftstypischen Bauweisen kommt besondere Bedeutung zu“ (LEP B I 2.2.3 (G)).

Einwendungen des BN:

Entgegen den verharmlosenden Formulierungen und der naturschutzfachlich vielfach nicht haltbaren Einstufung der Eingriffsrisiken im Textgutachten widerspricht die Planung der B26n massiv den Vorgaben des LEP.

Nicht nur die 31 m breite Fahrbahn frisst sich durch die Landschaft. Das ganze Ausmaß wird bei Betrachtung der Tabelle 1 deutlich.

Eine große Belastung des Landschaftsbildes stellen auch die 10 geplanten Auf- bzw. Abfahrten dar, die in den Unterlagen noch nicht dargestellt sind. Alleine hierfür werden massive Eingriffe in das Landschaftsbild nötig.

Die Nichtberücksichtigung dieser zahlreichen Auf – und Abfahrten bedeutet aber, dass die Eingriffswirkungen und – risiken des Gesamtprojektes nicht zutreffend dargestellt worden sind und die Beurteilung seiner raumordnerischen und gesetzlichen Genehmigungsfähigkeit auf unzureichender Datengrundlage erfolgt – ebenso übrigens wie die Stellungnahmen der Beteiligten im Anhörungsverfahren.

Hier handelt es sich somit erneut um einen gravierenden Verfahrensfehler!

Tab. 1 Technische Eckdaten der Raumordnungslinie und der mod. Kombinationslösung Nord+Süd

	Raumordnungslinie*		mod. Kombinationslösung Nord+Süd*	
	Korridor Mitte	Zubringer Lohr	Südkorridor	Nordkorridor
prognostizierte Verkehrsbelastung	35.000 – 42.200 (Prognose 2025, Stand 2010)	7.900 – 11.000 (Prognose 2025, Stand 2010)	36.700 – 47.000 (Prognose 2020, Stand 2007)**	10.500 – 16.000 (Prognose 2020, Stand 2007)**
Anzahl der Fahrstreifen	zweibahnig-vierstreifig	einbahnig-zweistreifig	zweibahnig-vierstreifig	einbahnig-zweistreifig
Baulängen inkl. Rampen (km)	54	17	38	44
Brückenbauwerke/ Gesamtlänge (Stck./km)	31/5,35	6/0,3	24/3,8	22/5,7
Tunnelbauwerke/ Gesamtlänge (Stck./km)	1/0,6	-	1/0,35	-
Fläche Fahrbahn	126,26 ha	12,70 ha	82,51 ha	28,26 ha
Fläche Baukörper	177,00 ha	24,65 ha	92,69 ha	101,04 ha

* ohne den bereits vorhandenen Anschluss an die BAB 7 bei Werneck (B 26a)

** Prognosezahlen bis 2025 liegen nur für die Raumordnungslinie vor.

Verfahrensunterlagen S.110/111:

Die Störwirkung bzw. Schwere derartiger Beeinträchtigungen ist insbesondere abhängig von den vorhandenen Landschaftsbildqualitäten sowie von der Sichtbarkeit des Baukörpers, welche im wesentlichen durch die Gestalt und Dimensionierung, d. h. insbesondere die Höhe des Bauwerks sowie die Einsehbarkeit der Landschaft, bestimmt wird.

Einwendungen des BN:

Hier auf die Einsehbarkeit der Straße zu verweisen, ist Augenwischerei. Als Konsequenz versuchen die Planer, die Straße über lange Streckenabschnitte hinweg in Einschnitten zu „verstecken“. Diese sind bis zu 150m breit (Darstellung in Karte 4). Solche künstlichen Einschnitte einerseits, die geplanten Dämme andererseits, hier vor allem im Maintal, im Bereich des Zubringers am Saupurzel bei Karlstadt, bei Duttenbrunn und Heßlar, verändern das Landschaftsbild massiv.

Dies widerspricht dem LEP ebenso wie den verpflichtenden Vorgaben von Art. 141 Bayer. Verfassung sowie den gesetzlichen Bestimmungen in § 1 Absätze 4 und 5 BNatSchG.

VII.5 Gefährdungen und Risiken für Schutzgut Mensch/Erholung

Verfahrensunterlagen S.78

Erholen:

Gegenstand der Betrachtung beim Teilschutzgut Erholen ist das Potenzial der Landschaft für eine Erholungsnutzung außerhalb der im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiche. Einbezogen in die Betrachtung sind neben der Erholungseignung der Landschaft (ästhetischer Eigenwert, vgl. Schutzgut Landschaft) die Erschließung, Siedlungserreichbarkeit und Ausstattung mit erholungsrelevanter Infrastruktur. Die folgende Tabelle zeigt die im Rahmen der UVS abgegrenzten Bereiche sehr hoher und hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung innerhalb des Planungsraumes

Tab. 21 Bereiche mit sehr hoher und Bereiche mit hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung

Bereiche mit sehr hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung	
Mariabuchen und Mainhänge bei Lohr a. Main	Kirche und Wallfahrtsort Mariabuchen mit Gasthäusern (Erholungsziel punkt besonderer Bedeutung) Main-Radweg, Fränkischer Radachter und Fränkischer Marienweg als überregionale Rad- und Wanderwege, zahlreiche regionale Wanderwege Schutzhütte und Parkplatz als Erholungsinfrastruktur Mühlbachtal bei Mariabuchen als Landschaftsbildraum sehr hoher Bedeutung
Mainhänge bei Karlstadt	Main-Radweg, Fränkischer Radachter und Mainwanderweg und Fränkischer Marienweg als überregionale Rad- und Wanderwege, zahlreiche regionale Wanderwege, z. B. am „Saubürzel“ Schutzhütten, Aussichtspunkte, Grillplätze, Wanderparkplätze Segel- und Motorflugplatz Karlstadt Maintalhänge und Tallage bei Laudenberg als Landschaftsbildräume sehr hoher Bedeutung

Bereiche mit hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung	
Werntal nördlich Stetten	Werntalradweg, örtliche Rundwanderwege Werntal als Landschaftsbildraum sehr hoher Bedeutung Siedlungsnähe zu Stetten und Schönarts
Probstforst bei Eisingen und Waldbrunn	Fränkischer Marienweg und Radweg Romantische Straße, weitere regionale Radwanderwege Erholungswald Siedlungsnähe zu Eisingen und Waldbrunn
Irtenberger Wald	Romantische Straße und Fränkischer Marienweg Schutzhütte Teil des bedeutenden Wandergebietes Irtenberger Wald Erholungswald

Einwendungen des BN:

Als Lösung wird hier von den Planern nur darauf verwiesen, dass Lärmschutz hier noch nicht berücksichtigt ist. Im Bereich von Karlstadt wird das Naherholungsgebiet Saupurzel von B26n und Zubringer in die Zange genommen und damit verlärmert. Das Naherholungsgebiet Stadtwald der sog. Kalvarienberg wird von der Trasse tangiert und damit ebenfalls durch Lärmeintrag entwertet. Gleiches geschieht zwischen Hausen und Lohr im Bereich Mühlental durch den Zubringer.

Anzumerken ist, dass für die ländliche Region, also die Dörfer nur der Schutzbereich 250m um die Wohnbebauung eingezeichnet wurde. Erholungsgebiete, wie z.B. im Maintal bei Karlstadt werden hier in fehlerhafter Weise erst gar nicht untersucht.-

„Wer auf dem Land lebt, braucht nicht spazieren zu gehen!“ ?

Und es wird darauf vertröstet: „Unter Einbeziehung der bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV gesetzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird die tatsächliche Betroffenheit geringer ausfallen, als in der oben genannten Tabelle prognostiziert.“

Erfolge von Schallschutzmaßnahmen für die verlärmten Landschaftsbereiche in Main- und Werntal sind durch die Schallreflexionen in beiden Tälern nach allen Erfahrungen mit Schnellstrassen in ähnlicher topografischer Situation mehr als zweifelhaft. (oder sind Einhausungen geplant?).

Dies umso mehr, als sich die Schallschutzmaßnahmen vorrangig an den sog. Lärmschutzgrenzwerten orientieren, bislang weitgehend ungestörte/unverlärmte Erholungsgebiete ihren Wert aber schon durch eine Neu – bzw. Dauerbeschallung verlieren, wenn diese noch unterhalb der primär für die Wohnbebauung ausgehandelten Lärmschutzgrenzwerte liegt.

Verfahrensunterlagen S. . 80:

Umweltauswirkungen

Die Auswirkungen der Raumordnungslinie auf die beiden Teilschutzgüter sind nachfolgend beschrieben.

Wohnen

Da die B 26n außerhalb geschlossener Siedlungen verläuft, kommt es weder zum Verlust von Wohngebieten und Gemeinbedarfsflächen, noch werden Siedlungszusammenhänge oder Funktionsbeziehungen zwischen Ortschaften beeinträchtigt. Der anlagebedingte Verlust von Siedlungsbereichen beschränkt sich auf wenige Einzelwohnlagen im baurechtlichen Außenbereich, hauptsächlich im Bereich des geplanten Anschlussdreiecks Helmstadt.

Zu den betriebsbedingten Beeinträchtigungen zählen zunehmende Lärmbelastungen sowie erhöhte Schadstoffeinträge. Im Gegensatz zu den anlagebedingten Beeinträchtigungen, die sich auf den Baukörper beschränken, können betriebsbedingte Beeinträchtigungen in Abhängigkeit vom Relief sowie der Ausgestaltung der Straße (z. B. Lage in Einschnitts- oder Dammbaulage, Brücken- oder Tunnelbauwerke) auch geschlossene Ortschaften betreffen.

Neben Einzelwohnlagen im Außenbereich (z. B. räumlich bei Gut Greußenheim) sind hauptsächlich Siedlungsbereiche der Stadt Karlstadt betroffen, der Ortsteil Laudенbach und der südöstliche Siedlungsrandbereich der Kernstadt. Auch in Schönarts und im nördlichen Siedlungsbereich von Heßlar kommt es zur Überschreitung der Orientierungswerte, ebenso in Stettbach im Anschlussbereich der B 26n an die BAB 7.

Die mit der B 26n zu erwartenden Beeinträchtigungen des Teilschutzguts Wohnen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeschlüsselt.

Einwendungen des BN:

Wie aus der Tabelle S. 80 hervorgeht, wird vor allem die Kreisstadt Karlstadt massiv vom Lärm belastet. Die B26n verläuft im Bereich Karlstadt an den Wohngebieten /Neubaugebieten in Heßlar und Laudенbach vorbei, die Kernstadt Karlstadt wird von der B26n und dem Zubringer umschlossen. Die Neubaugebiete von Karlstadt in denen auch viele junge Familien mit kleinen Kindern Wohnen, liegen in diesen Bereichen, die nicht nur vom Lärm beeinträchtigt werde, sondern wo dann auch die Belastung der Luft massiv ansteigen wird bei einem plus von 30.000 Fahrzeugen pro Tag

⇒ Was bei der Erläuterung nicht berücksichtigt ist, ist die Tatsache dass Karlstadt im Bereich der Lärm / Luftqualität durch 2 Industriegebiete und Lärm / Bundesbahnstrecke vorbelastet ist. Die Darstellungen des Büro Lohmeyer zeigen deutlich die Ansammlung von Luft-Schadstoffen in Kessel im Maintal.

Tab. 22 Bilanztabelle Menschen, Teilschutzgut Wohnen

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Teilschutzgut Wohnen						
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/-zone	AWK	Messgröße	Raumordnungslinie	
bau- und anlagebedingte Auswirkungen						
Verlust von Siedlungsflächen- und Freiflächen im Wohn- und Wohnumfeld durch direkte Beanspruchung (in ha) sowie Gebäudeverluste (in St.)	Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen	Baukörper	I	ha		–
	Gemeinbedarfsflächen und Sondergebiete mit Schutzbedürftigkeit (Schule, Kirche)		I	ha		–
	Wohnbauflächen im Außenbereich		I	ha		0,35
	Siedlungsnaher Freiraum (z. B. öffentliche Grünflächen mit Siedlungsbezug)		II	ha		0,19
	sonstige Grünflächen		III	ha		0,53
	Schutzbereich Wohnumfeld (250 m)		III	ha		41,46
Zerschneidung von Siedlungsbereichen/Ortsteilen	Siedlungszusammenhang, Funktionsbeziehungen zwischen Ortschaften	Trasse	III			–
betriebsbedingte Beeinträchtigungen						
Lärmimmissionen durch Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV und der Vorsorgewerte der DIN 18005	Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen	16. BImSchV	> 49 dB(A) nachts	nachrichtlich	ha	17,62
		DIN 18005 § 50 BImSchG	> 45 dB(A) nachts	I	ha	52,96
	Gemeinbedarfsflächen und Sondergebiete	16. BImSchV	> 57 dB(A) tags	nachrichtlich	ha	-

Einwendungen des BN:

Auf einer Fläche vom 126 ha kommt es zu Überschreitungen der Vorsorgewerte in Wohngebieten bzw. dem Schutzbereich Wohnumfeld

Verfahrensunterlagen:

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Teilschutzgut Wohnen						
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/ -zone		AWK	Mess- größe	Raumord- nungslinie
	(Schulen, Kindergärten, Kirchen etc., Tag-Schutz)	DIN 18005 § 50 BImSchG	> 50 dB(A) tags	I	ha	-
	Gemeinbedarfsflächen und Sondergebiete (Altenheim, Krankenhaus etc., Nacht-Schutz)	16. BImSchV	> 47 dB(A) nachts	nachrichtlich	ha	-
		DIN 18005 § 50 BImSchG	> 35 dB(A) nachts	I	ha	-
	Wohnbauflächen im Außenbereich	16. BImSchV	> 54 dB(A) nachts	nachrichtlich	ha	5,12
	Siedlungsnaher Freiraum (z. B. öffentliche Grünflächen mit Siedlungsbezug)	DIN 18005 § 50 BImSchG	> 55 dB(A) tags	I	ha	3,28
		Konvention	> 50 dB(A) tags	III	ha	14,87
Schadstoffimmissionen durch Überschreitung der Zulässigkeitschwelle der 39. BImSchV	Wohngebiete + sonst. bebaute Gebiete mit Bedeutung für das Wohnen	Jahresmittelwert:	PM10, NO ₂ ,	nachrichtlich	ha	0,23

Als nach dem Stand der Technik geeignete Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen kommen z. B. in Betracht: Führung der Straße im Tunnel oder Geländeeinschnitt, Schallschutzwände oder Schallschutzwälle, Fahrbahnoberflächen in Lärm mindernder Bauweise (aktiver Lärmschutz).

Aktiver Lärmschutz kann nach § 41 (2) BImSchG unterbleiben, wenn die Kosten dieser Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Wenn aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind oder nicht ausreichen, gelten die Regelungen des § 42 BImSchG über die Entschädigung für sog. passive Schallschutzmaßnahmen.

Unter Einbeziehung der bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV gesetzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird die tatsächliche Betroffenheit geringer ausfallen, als in der oben genannten Tabelle prognostiziert.

Einwendungen des BN:

Damit sind kleinere Wohnsiedlungen wie z. B. Schönarts, Gemeinde Eußenheim der Verlärmung preisgegeben. Die Trasse führt durch eine eher ländliche Region, hier bedeutet „Wohnen“ auch „sich draußen aufhalten“. Ein Zuschuss zu passivem Schallschutz z.B. Lärmschutzfenstern ist kein adäquater Ersatz für den Verlust der freien Entfaltungsmöglichkeiten der Anwohner bzw. die gravierenden Verluste an Wohn-, Freizeit- und Lebensqualität .

Tab. 23 Bilanztabelle Menschen, Teilschutzgut Erholen

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Teilschutzgut Erholen						
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/ -zone	AWK	Mess- größe	Raumordnungslinie	
bau- und anlagebedingte Auswirkungen						
Flächen- und Funktionsverlust	Erholungsbereich besonderer Bedeutung	sehr hohe Bedeutung	Baukörper	II	ha	20,98
		hohe Bedeutung		III	ha	3,17
	Erholungsziel-punkte			Funktionsverlust:	ja (z. B. im Bereich Mariabu-chen)	-
	Erholungswald (Waldfunktions-plan)			III	St.	9,89
Zerschneidung von Erholungs-infrastruktur	oberregional bedeutsame Radwander- und Wanderwege	Baukörper		III	St.	7 Main-Radweg (3x) Wern-Radweg (1x) Fränkischer Marienweg (1x) Main-Wanderweg (1x) Main-Tauber-Radweg (1x)
betriebsbedingte Beeinträchtigungen						
Lärmimmissionen durch Überschreitung des Vorsorge-wertes der DIN 18005 für Wochenendhausgebiete und Ferienhausgebiete	Erholungsbereich besonderer Bedeutung	sehr hohe Bedeutung	50 dB(A) tags (Konvention)	III	ha	633,92
		hohe Bedeutung		III	ha	217,06

Einwendungen des BN:

633,92 + 217,06 + 52 Tab 22 = 902,98 ha 9.029.800 m² Beeinträchtigung von Men-schen werden 129,96 ha bzw. 49 km Straße geopfert.

Dies steht aber in keinem Verhältnis zu den ohnehin mehr als zweifelhaften Verbes-serungen der verkehrlichen Gegebenheiten!

Verfahrensunterlagen S. 56

Einrichtungen für Fremdenverkehr, Freizeit und Erholung sowie Luftsportgelände und Einrichtungen für Sport allgemein (z. B. Golfplätze) befinden sich hauptsächlich im Maintal, sind jedoch **mindesten 1,6 km** von der B 26n entfernt und daher von dem geplanten Vorhaben nicht betroffen.

Einwendungen des BN:

Diese Aussage ist schlicht weg falsch:

Abstand Laudenbach: Sportgelände Tennis u. Fußball 620m / Minigolf Biergarten 800m

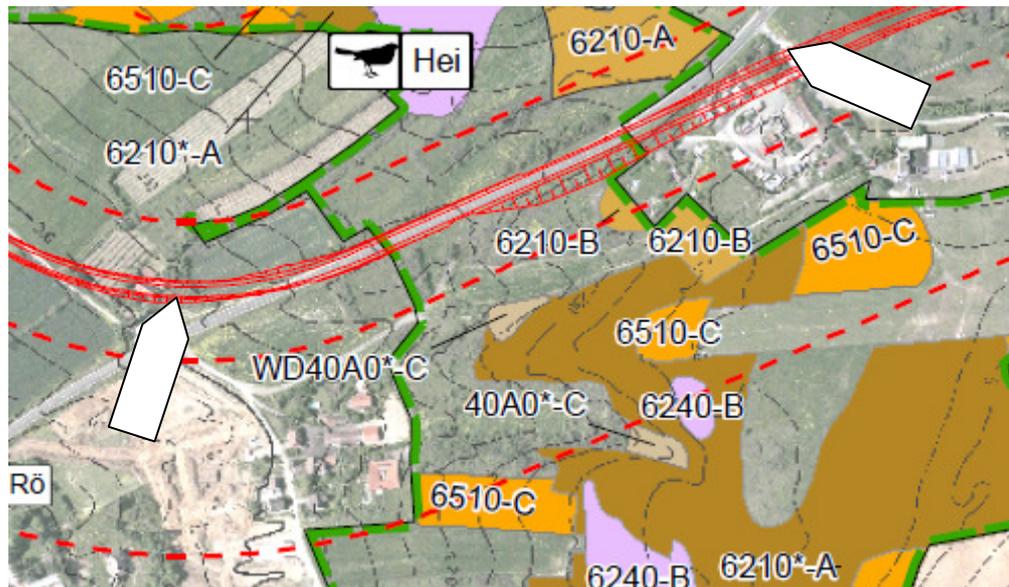
Karlstadt Sportgelände am Stadion 820 m

Heßlar Reitanlage 1100 / Fußballplatz 850m

Sport-Angelseen bei Schönarts liegen praktisch unter der Werntal-Brücke

Selbst bei einem Abstand von 1,6 km müsste noch mit einer spürbaren (Neu-) Ver-lärmung dieser Sportanlagen und mit einer entsprechenden Entwertung durch Dau-erbeschallung gerechnet werden!

VII. 6 Lärmbelastung



Als Vorhabenswirkungen mit der größten räumlichen Reichweite wurde eine Voreinschätzung bezüglich der erwarteten Lärmimmissionen vorgenommen, die sich im Wesentlichen auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen stützt. Als Untersuchungsraum wurden um die ermittelten relativ konfliktarmen Korridore daher folgende Pufferbereiche festgelegt:

- Südkorridor und Hauptteil Raumordnungslinie 1.000 m
- Nordkorridor und Zubringer Lohr 650 m.

Für eine verfahrens- und rechtssichere Beurteilung der FFH-Verträglichkeit und der artenschutzrechtlichen Relevanz der zu untersuchenden Trassenführungen wurden **faunistische und floristische Kartierungen durchgeführt. Der Schwerpunkt der Untersuchung lag auf den sog. „Rote-Ampel-Arten“.** Hierbei handelt es sich um **Arten, die sich im Ergebnis der FFH- und der artenschutzrechtlichen Betrachtung als zulassungskritisch erweisen können.**

Im Rahmen der Auswirkungsprognose wurden neben den faunistischen Untersuchungen auch lärm- und luftschadstofftechnische Berechnungen durchgeführt. In die Berechnung der **erwarteten Lärmimmissionen sind die Gradientenlage und die topographischen Gegebenheiten eingeflossen. Gegebenenfalls erforderliche Lärmschutzanlagen blieben dagegen unberücksichtigt.** Die Ausbreitung betriebsbedingter Luftschadstoffe wurde in einem dreidimensionalen Geländemodell unter Einfluss der klimatischen Bedingungen ermittelt.

Die jeweilige Erheblichkeit und Gewichtung der festgestellten Umweltauswirkungen im Vergleich verschiedener Varianten wurden über eine Einstufung der betroffenen ökologischen Funktion/Parameter in sogenannte *Auswirkungsklassen* (vgl. RUVS 2008) abgebildet. Die Zuordnung zu einer Auswirkungsklasse wird im Wesentlichen durch die Zulassungs- und Entscheidungsrelevanz einer Beeinträchtigung bestimmt.

Sie leitet sich aus gesetzlichen Vorgaben/Grenzwerten, fachlich gesicherten Richt- und Orientierungswerten sowie in Fachplänen und amtlichen Verzeichnissen dargestellten Planungsvorgaben und Umweltqualitätszielen/-standards ab (vgl. Tab. 18).

Einwendungen des BN:

Obwohl der Verlauf der B26n über weite Teile in Einschnitten geplant ist, ist eine betriebsbedingte Lärmimmissionen auf einer Fläche von rd. 14 km² die Überschreitung der erholungsrelevanten 50 dB zu erwarten. Die Lage im Einschnitt ist bei dieser Prognose schon berücksichtigt.

VII.7 Immissionsbelastung

Verfahrensunterlagen S. 73

Als verkehrsrelevante Schadstoffparameter wurden die Immissionsbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinpartikel (PM₁₀) berechnet.

Ein Vergleich der Differenzen zwischen den für das Gesamtgebiet berechneten Emissionsmengen des Prognose-Nullfalls (Emissionen im Jahr 2020 ohne Verwirklichung der B 26n) und des Prognose-Planfalls (Emissionen im Jahr 2020 bei Verwirklichung der Raumordnungslinie der B 26n) zeigt, dass die B 26n insgesamt **zu einer leichten** Mehrbelastung des Planungsraumes durch Luftschadstoffe führt (siehe Tab. 20).

Verfahrensunterlagen S.74

Aus der durch das Büro Lohmeyer (s. oben) durchgeführten Immissionsberechnung lassen sich keine abschließenden Aussagen zu der von der Raumordnungslinie ausgehenden flächenmäßigen Betroffenheit und Häufigkeit von Konzentrationsbelastungen ableiten. Der Nachweis, dass es im Zuge der geplanten B 26n zu keinen Grenzwertüberschreitungen gemäß den Vorgaben der 39. BImSchV kommt ist im Zuge der nachfolgenden Entwurfs-...

Einwendungen des BN:

=> Warum bricht Text hier ab?

Den Berechnung der Immissionen liegt laut Unterlagen des Büro Lohmeyer ein Tempolimit 100 zugrunde. Dies entspricht nicht den vorne beschriebenen Vorgaben.

Die Berechnungen müssen nachgebessert werden und für die Neuberechnung fordern wir die Verwendung der neueren und genaueren Version des Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA)

=> Ausschnitt aus der Seite des

<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/datenumodelle/hbefa.htm>

„Seit Anfang Februar 2010 ist die neue Version des HBEFA erhältlich. Diese Version 3.1 ist das Ergebnis einer grundlegenden Überarbeitung. Infolge der Durchführung umfangreicher Messungen und Modellierungen steht der Nutzerin und dem Nutzer eine größere und aktuellere Datenmenge zur Verfügung als bisher. Die Übernahme realitätsnäherer Verkehrsmodelle, die Verwendung von aktuellen Fahrmustern und besser angepasste Prüfzyklen haben zur Folge, dass die Emissionsfaktoren für alle Fahrzeugkategorien und Fahrzeugschichten überprüft und teilweise modifiziert wurden.

Die Version HBEFA 3.1 bildet deshalb die realen Fahrverhältnisse auf deutschen Straßen besser als frühere Versionen ab.

Aus praktischen Gründen wurden die Verkehrssituationen schematisiert und vereinheitlicht. Die verschiedenen Straßentypen sind im Eingabefeld mit einzelnen Straßenkategorien (innerorts, außerorts, Autobahn), Verkehrsaufkommen (freifließend, zähfließend, stockend, Stau), und in bestimmten Grenzen auch mit frei wählbaren Geschwindigkeiten zu verknüpfen.

Im Vergleich zur letzten Version 2.1 gibt es eine Vielzahl möglicher Straßenkategorien, die jeweilige Geschwindigkeitsbeschränkung, den Grad der Verkehrsflüssigkeit sowie Örtlichkeit – zusätzlich zu den Durchschnittswerten für Straßenverkehr auf Autobahnen, Innerorts und Außerorts.

Die Emissionen können ab sofort bis zum Jahr 2030 berechnet werden, neue Schadstoffgruppen wurden hinzugefügt und die Schadstoffklassen um EURO V und EURO VI erweitert.“

VII.8 (Klein-) Klimatische Auswirkungen

Verfahrensunterlagen S. 106

Die makroklimatischen Effekte des Vorhabens (bspw. Beitrag zum „Treibhauseffekt“ durch verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß) **treten auf der zugrunde liegenden Planungsebene hinter den lokalen und regionalen Aspekten zurück, da zu ihrer Bewältigung generelle politische Lösungsansätze und Strategien heranzuziehen** sind.

=> politische Lösungsansätze?

Die Raumordnungslinie der B 26n durchquert an verschiedenen Stellen des Untersuchungsraumes Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete und zugehörige Kaltluftleitbahnen mit Siedlungsbezug. Dort, wo die Fahrbahn in Dammlage ausgebaut wird, kann es zu einer Unterbrechung der Kaltluftabflüsse, einer Verminderung der Kalt- und Frischluftentstehung durch Flächenverluste oder zu Verdriftungen von Schadstoffen im Zuge der Kaltluftabflüsse kommen. Die Beeinträchtigungsintensität wird im Wesentlichen bestimmt von der konkreten Vorhabensausgestaltung (Gradienten und Brückenbauwerke), der Lage der Trasse innerhalb des Kaltlufteinzugsgebietes (randlich, zentral) und der Entfernung zu den jeweils zugeordneten Siedlungsbereichen. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht der betroffenen Kaltluftleitbahnen sowie eine Einschätzung des hiermit verbundenen Beeinträchtigungsrisikos.

Einwendungen des BN:

=> Eines der Planungsziele der B26n ist die verkehrliche Entlastung des Werntals. Mit diesem Argument buhlt das Straßenbauamt um Zustimmung der örtlichen Lokalpolitiker. Bei Prüfung dieser Aussagen zu den Kaltluftleitplänen fällt auf, dass bis auf Stetten alle Orte im Werntal durch die B26n ihre Kaltluftleitbahnen verlieren, bzw. diese beeinträchtigt werden. (Thüngen / Binsfeld bis hin nach Arnstein) Dadurch werden die Bewohner denen eine Belastung versprochen wird, neu und anders belastet. Der Entlastung der Ortsdurchfahrt um 5.100 KFZ/Tag wird durch die Belastung der Ortsrandlage mit einer Belastung von ca. 38.000 KFZ erkauft, deren Lärm und Schadstoffe über die Kaltluftleitbahnen in die Ortschaft getragen wird.

Verfahrensunterlagen:

Tab. 35 Übersicht betroffener Kaltluftleitbahnen mit Siedlungsbezug

Raumordnungslinie	Beinträchtigungsrisko
Kaltluftleitbahn Herlesgrund in Richtung Greußenheim. Trassenverlauf zu größeren Teilen in Dammlage. Geringer Zerschneidungseffekt, da nur oberer Randbereich des Einzugsgebietes betroffen. Entfernung Ortslage ca. 2,7 km	mittel
Kaltluftleitbahn Remlinger Grund in Richtung Remlingen. Trassenverlauf zu größeren Teilen in Dammlage. Geringer Zerschneidungseffekt, da nur oberer Randbereich des Einzugsgebietes betroffen. Entfernung Ortslage ca. 6,3 km	gering
Kaltluftleitbahn Seeliggraben in Richtung Thüngen. Trassenverlauf überwiegend Einschnitt oder Gleichlage. Geringer Zerschneidungseffekt, da nur oberer Randbereich des Einzugsgebietes betroffen. Entfernung Ortslage ca. 3,8 km	gering
Kaltluftleitbahn Etwiesengraben in Richtung Binsfeld. Zentrale Zerschneidung. Trassenverlauf zum Teil in Dammlage. Entfernung Ortslage 2,5 km	hoch
Kaltluftleitbahn Wertgraben in Richtung Halsheim. Zentrale Zerschneidung. Trassenverlauf zum Teil in Dammlage mit Brückenbauwerk. Entfernung Ortslage ca. 1,2 km	hoch
Kaltluftleitbahn Pfannengraben in Richtung Marbach. Zentrale Zerschneidung. Trassenverlauf zum Teil in Dammlage mit Brückenbauwerk. Entfernung Ortslage ca. 1,2 km	hoch
Kaltluftleitbahn Krebsbach in Richtung Heugrumbach. Zentrale Zerschneidung. Großes Talbauwerk. Entfernung Ortslage ca. 1,2 km	mittel
Kaltluftleitbahn Schwabach in Richtung Arnstein. Kleinflächig Dammbauwerk mit Brückenbauwerk. Entfernung Ortslage ca. 1,3 km	hoch

Die grundsätzliche Bedeutung der Kaltluftleitbahnen relativiert sich vor dem Hintergrund, dass in keinem Fall Ortschaften betroffen sind, welche aufgrund ihrer Flächenausdehnung und baulichen Verdichtung eine besondere thermische oder lufthygienische Belastungssituation aufweisen. Zusätzlich ist das Risiko der Schadstoffverdriftung zu berücksichtigen. Die Raumordnungslinie führt im Bereich der betroffenen Kaltluftleitbahnen im Minimum deutlich mehr als 1 km entfernt an Ortslagen vorbei. Relevante Mehrbelastungen der Ortschaften sind daher trotz einer möglichen Schadstoffverdriftung mit der Kaltluft aufgrund der ausreichenden Verdünnungseffekte nicht zu erwarten.

Einwendungen des BN:

Diese Relativierung hat schon fast zynische Züge und geht völlig an der Sache vorbei – ein deutliches Indiz dafür, dass es sich hier um eine Rechtfertigungsplanung handelt.

Die Kaltluftleitbahnen sind auch / oder auch vor allem in landwirtschaftlich geprägten Orten wichtig und zur Sicherung der Lebensqualität unverzichtbar.

VII. 9 Schutzgut Boden / Landverbrauch:

Durch den Trassenneubau gehen insgesamt rund 250 ha Ackerland verloren, davon 160 ha mit sehr hoher natürlicher Ertragsfunktion .

Diese Böden sind jedoch für die landwirtschaftliche Produktion unersetzbar. Steigende Nahrungsmittelpreise, Diskussionen um Agrosprit und noch unabsehbare Folgen für die Böden durch den Klimawandel machen dies deutlich (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.4.5, Seite 58).

Erschwerend kommt die Zerschneidung der Äcker hinzu, die durch eine Verkleinerung der nutzbaren Schläge und der verminderten Erreichbarkeit, schwerer zu bewirtschaften sind.

Der Bund Naturschutz sieht den Verlust von Boden auch als Hauptkonfliktpunkt an und kritisiert, dass für Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfähigkeit nur eine Auswirkungsklasse (AWK) von III angesetzt wurde (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4.3, Seite 98).

Dies wird der hohen Bedeutung des Schutzgutes Boden nicht gerecht.

Der Landschaftsverbrauch durch die geplante ROL ist enorm:

145 ha werden neu versiegelt, 205 ha werden für Böschungen benötigt (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.1, Seite 72).

Nicht enthalten ist hierbei der Flächenbedarf im Bereich der Anschlussstellen und bei der nötigen Neuordnung des landwirtschaftlichen Wegenetzes.

Der Bund Naturschutz kritisiert, dass diese Zahlen im Raumordnungsverfahren nicht vorlagen und somit nicht in die Bewertung einfließen konnten.

Dies stellt einen erheblichen Mangel in den Raumordnungsunterlagen und somit auch eine bewusste Nicht- bzw. Fehlinformation der am Anhörungsverfahren Beteiligten dar, die ihre Beurteilung auf einer unzureichenden bzw. fehlerhaften Datengrundlage vornehmen müssen. Das ROV wird damit auch in diesem Punkt seiner Aufgabenstellung nicht gerecht!

Der Bund Naturschutz kritisiert an dieser Stelle auch, dass zur Reduktion des Bedarfs an landwirtschaftlichen Flächen für eingriffsinduzierte Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sogar geplant ist, landwirtschaftliche Flächen lediglich mit Bewirtschaftungseinschränkungen (auch in FFH-Gebieten, (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.6, Seite 122f)) zu belegen.

Tab. 11 Betroffenheit land- und forstwirtschaftlicher Flächen

Land- und Forstwirtschaft				
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich- zone	Mess- größe	Raumordnungslinie
Bau- und anlagebedingte Auswirkungen Forstwirtschaft				
Funktionsverlust durch Versiegelung und Überbauung	Wald (Gesamtbestand undifferenziert)	Baukörper	ha	60
	Bannwald		ha	13,80
	Erholungswald		ha	6,47
	Klima-/Immissionsschutzwald		ha	6,99
	Bodenschutzwald		ha	9,14
	Wasserschutzwald		ha	40,04
	Wald mit besonderer Bedeutung als Biotop		ha	-
	Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie		ha	9,14
	Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild		ha	4,88
Bau- und anlagebedingte Auswirkungen Landwirtschaft				
Funktionsverlust durch Versiegelung und Überbauung	Ackerflächen (Gesamtbestand)	Baukörper	ha	250
	Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfähigkeit		ha	159,78
	Obstkulturen		ha	1,51
	Grünland		ha	0,24

Verfahrensunterlagen S.98 Schutzgut Boden:

Eine Ausweisung von Konfliktschwerpunktbereichen ist für das Schutzgut Boden nicht erfolgt, da als Hauptkonflikt die negativen Umweltauswirkungen von Versiegelung und Überbauung anzusehen sind, welche den gesamten Trassenverlauf gleichermaßen betreffen, so dass eine Abgrenzung lokaler Schwerpunkte der Problemstellung nicht gerecht werden würde.

Einwendungen des BN:

Eine solche Ausblendung von Eingriffen bzw. Konflikten beim Schutzgut Boden ist schon angesichts der großflächigen Betroffenheit dieses Schutzgutes (Flächenverbrauch für die Fahrbahn 129, 38 ha, für Böschungen etc. 205,78 ha sowie betriebsbedingte Schadstoffimmissionen auf 857,93 ha. / Boden Beeinträchtigung insgesamt 1.193.09 ha /oder 11.930.900m² dh. für jeden km Straße werden 254m² Boden beeinträchtigt.) unzulässig und sachlich nicht gerechtfertigt.

Auch dadurch werden den am Anhörungsverfahren Beteiligten grundlegende Informationen vorenthalten, werden die Eingriffswirkungen und – risiken unzureichend bzw. verfälscht dargestellt und sind die Grundlagen für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens unvollständig.

Das Raumordnungsverfahren wird somit auch bei diesem zentralen Schutzgut seiner Aufgabenstellung nicht gerecht!

Tab. 19 Bedarf an Grund- und Boden Raumordnungslinie

	Raumordnungslinie inkl. Zubringer Karlstadt und Verlegung der B 8 und der WÜ 31*	Zubringer Lohr
Fläche Fahrbahn	131,13 ha	12,70 ha
Fläche Baukörper	181,13 ha	24,65 ha
Gesamtfläche Bauwerk	312,26 ha	37,35 ha
	ca. 350,00 ha	
Fläche für Kompensationsmaßnahmen	ca. 210,00 ha	

* ohne den bereits vorhandenen Anschluss an die BAB 7 bei Werneck (B 26a)

VII.10 Wald

Die Eingriffe in den Wald sind erheblich:

So gehen 60 ha Wald verloren, und das in der ohnehin waldarmen Region um Würzburg. Auf einer Länge von mindestens 4,3 km wird Bannwald gequert, 13,8 ha werden überbaut (im Bereich AS an A3 und Verlegung B8 bei Mädelhofen).

Viele Wälder üben wichtige Schutzfunktionen aus, als Erholungswald, Bodenschutzwald, Wasserschutzwald (40,4 ha !), für das Landschaftsbild oder die Gesamtökologie. Auch dies macht die besondere Bedeutung der Wälder in diesem Gebiet deutlich. Neben dem direkten Verlust durch Überbauung, wirken auch die Zerschneidung und die Verlärmung sowie der Schadstoffeintrag in die Wälder erheblich.

Dies ist mit den vielfältigen, auch im LEP und im Regionalplan formulierten Aufgabenstellungen und Zielvorgaben zum Schutz der Wälder unvereinbar und widerspricht allen umweltpolitischen Aussagen, die gerade auch im Internationalen Jahr des Waldes auf nationaler wie internationaler Ebene erfolgt sind!

VIII. Bestandserhebungen von Biotoptypen und Arten:

Die hierfür relevanten Einwendungen sind als Anhänge 1 und 2 dieser Stellungnahme beigefügt und ergänzend dazu auch den von unseren Ortsgruppen eigenständig übersandten Einwendungen zu entnehmen..

Ergänzend dazu sei angemerkt, dass neue Schnellstrassen nicht nur die Ausbreitung von unerwünschten Neophyten fördern, sondern u.a. aufgrund des konzentrierten Nahrungsangebotes – nicht zuletzt begünstigt durch den Klimawandel - auch die Massenvermehrung durchaus nicht unproblematischer Neozoen – wie z.B. von *Petrophagus acerodentus*.

Dies kann zu nicht unerheblichen Schäden am Bestand und zu einer drastischen Steigerung der Unterhaltungskosten führen.

Diese Gefahr hat bislang auch bei aktuell geplanten Großprojekten kaum Beachtung gefunden!

Ebenso ist zu kritisieren, dass der Bestand nur in situ, aber nicht als Ganzes bez. der weiteren Gefährdung bewertet worden ist.

So gibt es u.a. ein Vorkommen der Wiesenweihe – einer höchst seltenen Art, die in Bayern nur noch an 9 Standorten vorkommt.

IX. Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung/-minimierung

Verfahrensunterlagen S. 120:

Bereits in der Beurteilung berücksichtigte Maßnahmen

Im Zuge der Beurteilung der Auswirkungen der Raumordnungslinie auf die Schutzgüter gemäß UVPG sowie aus Gründen der Verträglichkeit mit dem europäischen Schutzgebietssystem und der Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wurden neben einer Optimierung in der Linienführung im Wesentlichen folgende eingriffsmindernde bzw. - vermeidende Maßnahmen berücksichtigt:

Schutzgut Menschen

□ Beschränkung von Bauzeiten zur Gewährleistung z. B. der Nachtruhe in siedlungsnahen Bereichen

Einwendungen des BN:

Angesichts der Prognose, dass nach Fertigstellung der Trasse fast 40.000 KFZ jeden Tag bis zu 300m an Wohngebieten vorbeibrausen, sind die zur Eingriffsvermeidung bzw. – minimierung vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahme in ihrer Wirkung völlig unzureichend und bestenfalls als Beruhigungsspielle mit Placeboeffekt einzustufen.

Verfahrensunterlagen S. 121:

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Einschränken des Flächenverbrauches für bauzeitliche Inanspruchnahmen
- Vermeiden von Veränderungen der abiotischen Standortfaktoren z. B. durch baubedingte Grundwasserabsenkungen
- Leiteinrichtungen und Tierdurchlässe, wie die Anlage von Irritationsschutzwänden oder Schutzpflanzungen zur Vermeidung eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos für Vögel und Fledermäuse
- Amphibienleitsystem zur Aufrechterhaltung von Austauschbeziehungen
- Anlage der Brückenbauwerke, Durchlässe oder Querungseinrichtungen nach Vorgaben der MAQ (FGSV 2008) zur Aufrechterhaltung der Austauschbeziehungen u. a. für Fledermäuse und Wildkatze
- Berücksichtigung von Wildschutzzäunen
- Bereitstellung von Ersatzhabitaten. Dies bezieht sich vor allem auf die Schaffung neuer Laichgewässer oder Brutplätze (z. B. für den Springfrosch im Bereich des Anschlusses an die BAB 3 sowie die Umsiedlung des Schleiereulenbrutplatzes in der Auffahrtsschleife zur BAB 3 sowie am Aussiedlerhof am Mühlhart)
- Habitatoptimierung für Arten der Hecken-, Streuobst- und Waldlebensräume u. a. durch Anbringungen von Fledermaus- und Nistkästen

- Verbesserung/Aufwertung von Fortpflanzungs- und Nahrungshabitaten in straßenfernen Bereichen (außerhalb von Effektdistanzen), insbesondere für diverse Vogelarten und für Reptilien, z. B. durch Waldauflichtung, Entbuschung, extensive Nutzung, Anpassung der Bewirtschaftung an die Fortpflanzungszeiten (z. B. Wiesenweihe)
- Kleinräumige Linienoptimierungen z. B. zur Reduzierung des Eingriffs in die wertvollen Vegetationsbestände und Lebensräume planungsrelevanter Arten an der Hermannsleite

Einwendungen des BN:

Die meisten der hier vorgeschlagenen Maßnahmen sind im bautechnischen Standardrepertoire schon aus Kostengründen ohnehin enthalten, haben vielfach nur punktuelle Wirksamkeit und bewirken vorrangig nur eine „Aufhübschung“ der papierenen Bilanz.

Das Aufhängen von Fledermauskästen stellt in aller Regel nur ein Kurieren an Symptomen dar. Von Fledermausfachleuten wird diese bei Eingriffen zunehmend beliebte Maßnahme angesichts der selektiven Wirkung und der völlig unkalkulierbaren „Erfolgsaussichten“ durchweg abgelehnt.

Offensichtlich will das Bauamt diese Maßnahmen auch dazu missbrauchen, Konfliktschwerpunkte im Bereich Pflanzen /Tiere auszuschalten bzw. für erledigt zu erklären, da die Punkte für die eine der beschriebenen Maßnahmen in Frage kommen, in den vorstehenden Textgutachten schon als gelöst und beseitigt beschrieben werden. Eine völlig unzulässige Vorgehensweise, die einmal mehr zeigt, dass es hier nicht um naturschutzfachlich fundierte Konfliktbewältigung, sondern um eine papierene Erfolgsbilanz und letztlich nur um eine Rechtfertigungsplanung geht.-

Verfahrensunterlagen S.121

Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft

- Technische Vorkehrungen zur Verhinderung schädlicher Bodenveränderungen z. B. durch Verunreinigung gem. der gesetzlichen Vorgaben des BBodSchG i. V. m. den entsprechenden festgesetzten Werten für die einzelnen Stoffgruppen
- Technische Vorkehrungen zur Verhinderung der Verunreinigung von Gewässern sowie des Grundwassers während der Bauphase gem. der Vorgaben des WHG und entspr. VO
- Technische Vorkehrungen (z. B. Ölabscheider) zur Vermeidung der Verunreinigung von Gewässern sowie des Grundwassers durch Einleitungen (z. B. mit Ölen, Reifenabrieb etc. belasteten Niederschlagswassers) gem. der Vorgaben des WHG und entspr. VO
- Anwendung der RiStWag

Verfahrensunterlagen S.121

Schutzgüter Landschaft, Kultur und sonstige Sachgüter

- Aktiver Schutz von Denkmälern und weiteren Sachgütern vor Schadstoffimmissionen, Erschütterungen und weiteren Immissionen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben.

Der sich daraus ergebende Kompensationsbedarf (Versiegelung, Überschüttung, Inanspruchnahme und Beeinträchtigung) umfasst insgesamt ca. **177 ha**. Dabei entfallen ca. 119 ha auf den Lkr. Main-Spessart, 52 ha auf den Lkr. Würzburg und ca. 6 ha auf den Lkr. Schweinfurt.

Über die notwendige Kompensation im Sinne von § 15 BNatSchG hinaus sind voraussichtlich zusätzliche Maßnahmenflächen notwendig, um den zu erwartenden Umfang der CEF-Maßnahmen insbesondere für die Tierarten der offenen Feldflur (Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, etc.) decken zu können. Aus Erfahrungen anderer Straßenbauvorhaben wird hierfür ein zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 35 ha (20 % des naturschutzfachlichen Ausgleichs) angesetzt, wobei davon ausgegangen wird, dass viele Maßnahmenflächen multifunktional angelegt werden können und sowohl für den Artenschutz als auch als Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung herangezogen werden können

Nach Rücksprache mit den Unteren Naturschutzbehörden der Landkreise Main-Spessart und Würzburg sowie der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken ist eine **Anrechnung von Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen auf bestimmten Flächen möglich, soweit dadurch eine Aufwertung erfolgt, die den naturschutzfachlichen Zielen nicht entgegensteht** (z. B. aus dem Arten- und Biotopschutzprogramm, Pflege- und Entwicklungsplänen sowie informelle Zielüberlegungen der zuständigen Fachbehörden). Ansatzmöglichkeiten bestehen aus Sicht der Regierung von Unterfranken durch Verbesserung des Muschelkalk-Verbundes, vor allem auf Flächen außerhalb von Schutzgebieten, die Optimierung von Flugsandlebensräumen, die Wiederaufnahme von Niederwaldnutzung sowie die Entfernung von nicht standortheimischen Schwarzkiefern auf Magerrasen.

Einwendungen des BN:

Die hier quasi als Ausgleichsmaßnahme für gravierende, auch unter räumlich-funktionalen Aspekten weit reichende und sogar die regionale Biotopvernetzung massiv beeinträchtigende Eingriffe vorgeschlagenen und mit den Naturschutzbehörden ausgehandelten Pflegemaßnahmen in FFH – Gebieten sind nicht einmal ein Tropfen auf den heißen Stein und entsprechen nicht ansatzweise den gesetzlichen Anforderungen.

Hierdurch werden ohnehin ökologisch wertvolle Bereiche lediglich in marginaler Weise optimiert und tlw. sogar solche Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen etikettiert, die im Rahmen der Gebietsberingung in den nächsten Jahren ohnehin hätten durchgeführt werden müssen.

Bei keiner dieser Maßnahmen ist aber ersichtlich oder gar nachvollziehbar naturschutzfachlich begründet, dass und wie sie zu einer Wiederherstellung der durch vorhabensbedingte Eingriffe beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichartiger (=Ausgleich) oder gleichwertiger(=Ersatz) führen bzw. führen können.

Genau dies fordert aber § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz.

In ähnlicher Weise hat auch das Bundesverwaltungsgericht schon vor etlichen Jahren bei einer Klage des Bundes Naturschutz gegen die A 71 entschieden und dort dezidiert den konkreten und nachvollziehbaren Bezug von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu eingriffsbetroffenen Bereichen bzw. Biotopflächen gefordert.

X. Ausgleich und Ersatz

X.1 Eingriffsermittlung und –bewertung:

Mangelnde Artenaufnahme und Konflikt mit Artenschutz

Aufgrund der hohen ökologischen Bedeutung im Untersuchungsgebiet kommt es auch durch die ROL zu einer hohen Konzentration von Konfliktschwerpunkten, ohne dass diese aus Sicht des Bund Naturschutz vollständig ermittelt, bewertet und dargestellt wären bzw. stets mit der naturschutzfachlich notwendigen Konfliktschwere bewertet worden wären.

Auch hat man in der Regel nur sogenannte „Rote-Ampel-Arten berücksichtigt (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.1, Seite 71), die sich als zulassungskritisch in Hinblick auf FFH- und Artenschutzrecht erweisen könnten.

Eine umfassende Bestandsaufnahme wurde jedoch nicht durchgeführt, so dass schon deshalb die Beurteilungsgrundlagen für die Verfahrensbeteiligung, aber auch für die Prüfung und Bewertung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens unter raumordnerischen und artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten auch in diesem zentralen Punkt völlig unzureichend sind.!

Die Anzahl der Konflikte ist dennoch so hoch, dass man in den Raumordnungsunterlagen auf die Übernahme aller Konfliktpunkte aus der UVS verzichtet und lediglich Konfliktschwerpunktbereiche gebildet hat, da dies sonst „... die Lesbarkeit der Unterlagen und Kartendarstellungen deutlich erschwert hätte.“ (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4, Seite 78).

Die Raumordnungslinie führt in 6 FFH-Gebieten zu erheblichen Beeinträchtigungen (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 3.2, Seite 19) und Unverträglichkeiten mit den Erhaltungszielen dieser Gebiete (Erläuterungsbericht Teil 2, Kap. 3.3.3.3, Seite 86), zudem sind Anhang IV-Arten stark betroffen.

Es kommt zu Lebensraumverlusten, Störungen und Schadstoffeinträgen (z. B. Stickstoff). Gerade die Bewertung der Auswirkungen der Stickstoffeinträge ist schwierig (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.7, Seite 124). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind zu erwarten. Umfassende Verträglichkeitsprüfungen wurden nicht durchgeführt.

Damit fehlen für die Projektbeurteilung entscheidende Daten nicht ermittelt bzw. zur Verfügung gestellt und bleiben die Planunterlagen auch in diesem Punkt lücken- und somit fehlerhaft.

Gemäß Bundesamt für Naturschutz sind national (!) bedeutsame Lebensraumverbundkorridore für Arten der Trockenlebensräume und der Wälder vorhanden, die im Bereich Greußenheim – Hettstadt – Leinach, südlich Steinfeld, östlich bis Arnstein und rund um Karlstadt sogar als sehr bedeutsam eingestuft sind (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.4.2, Seite 88). Diese werden zerschnitten. Damit ist der Austausch von Arten massiv erschwert, was auch dem Landesentwicklungsprogramm widerspricht, welches die „Erhaltung des genetischen Potentials“ fordert (LEP B I 1.3.1) und auch mit der von der Bundesregierung beschlossenen, für dieses Verfahren bei der Beurteilung ebenfalls relevanten nationalen Biodiversitätsstrategie nicht vereinbar ist..

Zerschnitten werden auch Areale endemischer Arten der Mehlbeere, die i. d. R. auf Unterfranken beschränkt und häufig extrem selten sind (Rote Liste Unterfranken und Bayern). Schadstoffeinträge verändern den Standort. Meist handelt es sich um Reliktstandorte mit Einzelexemplaren oder kleinen Gruppen an Waldrändern oder Feldgehölzen. Zum Teil werden durch die Trasse auch Standorte überbaut.

Betroffen sind zum Beispiel *Sorbus moenofranconia*, *Sorbus badensis*, *Sorbus herbiopolitana* und *Sorbus latifolia* „*pulcherrima*“. Letztere kommt im Gebiet mit nur 5 Exemplaren vor.

All dies wird in den Planunterlagen nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt!

Fehlerhafte Erfassung von Biotoptypen

Die den Raumordnungsunterlagen zugrundeliegende Umweltverträglichkeitsstrategie weist eine fehlerhafte Erfassung von Biotoptypen auf (siehe detaillierte Ausführungen in Anhang 1).

Schon eine stichprobenhafte Überprüfung durch die Diplom-Biologen Dr. Markus Burghardt und Adelheid Burghardt offenbart offensichtliche Mängel und schwerwiegende Fehler (z. B. im Bereich Brennersrain und Gaigel bei Leinach, am Kalvarienberg bei Karlstadt oder nördlich der B26 auf Höhe des Saupurzels bei Karlstadt), die eine Abwägung unmöglich machen.

So sind Biotoptypen falsch oder zu klein angegeben, 13d-Flächen in der Realität oft größer als in der UVS verzeichnet.

Auch deshalb müsste das Verfahren so lange ausgesetzt werden, bis eine substantielle Nachbesserung der Unterlagen erfolgt ist – u.a. mit einer qualifizierten und detaillierten Nacherfassung aller Biotoptypen im Bereich der Trasse und dem Umfeld über mindestens eine Vegetationsperiode.

Ergänzend dazu verweisen wir auf die Anhänge dieser Stellungnahme!

X.2 Ermittlung des Ausgleichsbedarfs

In den Unterlagen wird von einem maximalen Kompensationsbedarf von 177 ha für Versiegelung, Überbauung, Inanspruchnahme und Beeinträchtigung ausgegangen (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.6, Seite 121f).

Eine eigene Berechnung anhand der Eingriffsdaten aus den Planungsunterlagen ergab jedoch schon hierfür einen Ausgleichsbedarf von mindestens 186 ha.

Dessen ungeachtet finden sich in den Planunterlagen keine nachvollziehbaren und der höchstrichterlichen Rechtsprechung (s. A71 – Urteil!) entsprechenden Angaben und Nachweise zur Berechnung des Bedarfs an Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen.

Hinzu kommen CEF-Maßnahmen, gemäß Unterlagen wird der Flächenbedarf dafür auf immerhin 35 ha geschätzt.

Hier geht man davon aus, dass diese Maßnahmen auch multifunktional genutzt und somit auf die Bilanz gleich mehrfach angerechnet werden können (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.6, Seite 122).

Dies widerspricht jedoch den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben (Grundsatz 7).

Zudem ist dort auch vorgeschrieben (Grundsatz 2), dass für „Rest-Biotope“, die ihren Biotopwert durch Verkleinerung weitgehend verlieren, Ausgleich/Ersatz notwendig ist.

Diese Notwendigkeit besteht gleich in mehreren Fällen, da an mehreren Stellen der Trasse durch Zerschneidung oder Teilüberplanung nur noch „minderwertige“ Restbiotope verbleiben.

Diesen Anforderungen und Vorgaben wird aber in den Planunterlagen nicht Rechnung getragen – nach Einschätzung des BN ein weiterer substantieller Planungsfehler.

Der Bund Naturschutz kritisiert zudem, dass zur Reduktion des Bedarfs an landwirtschaftlichen Flächen für den nötigen Ausgleich/Ersatz durch die Eingriffsmaßnahmen auch geplant ist, landwirtschaftliche Flächen lediglich mit Bewirtschaftungseinschränkungen (auch in FFH-Gebieten, (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.6, Seite 122f)) zu belegen.

Dies ist kein Ausgleich/Ersatz, da es sich gerade in FFH-Gebieten um Maßnahmen handelt, zu denen sich die Mitgliedstaaten nach FFH-Richtlinie Art. 6 Abs. 1 verpflichtet haben, d.h. diese Maßnahmen sind schon verpflichtend. Sie müssen in den notwendigen Managementplänen dargestellt und unabhängig von Eingriffsmaßnahmen ohnehin durchgeführt werden.

Damit verbleiben aber erhebliche Defizite im Bereich der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen!

Ungeachtet der funktionalen Wirksamkeit bzw. Unwirksamkeit der geplanten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen ist nur bezogen auf die Flächengröße der Eingriffe lediglich ein Ausgleich-/Ersatz von 50% mittels der neugeplanten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen erreicht und somit den gesetzlichen Ausgleichsverpflichtungen auch nicht annähernd Rechnung getragen worden.

Die angegebenen Maximalzahlen für Kompensationen sind daher nicht realistisch und stellen einen weiteren erheblichen Mangel bzw. Planungsfehler dar.

Wenn es dem Vorhabensträger aufgrund der Vielzahl und Schwere der Eingriffe nicht möglich ist, die erforderlichen Flächen für qualifizierte Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen bereit zu stellen bzw. zu erwerben und er damit seine naturschutzrechtlichen Verpflichtungen erfüllen kann, hat er die Konsequenzen zu ziehen und auf die Realisierung des Vorhabens zu verzichten.

Dieses sehr offensichtliche planerische Defizit in einem ganz zentralen Bereich hätte nach Auffassung des BN für die Regierung von Unterfranken Anlass genug sein müssen, die Einleitung des Raumordnungsverfahrens zu verweigern!

X.3 Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen:

Verfahrensunterlagen S. 120:

Über die notwendige Kompensation im Sinne von § 15 BNatSchG hinaus sind voraussichtlich zusätzliche Maßnahmenflächen notwendig, um den zu erwartenden Umfang der CEF-Maßnahmen insbesondere für die Tierarten der offenen Feldflur (Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, etc.) decken zu können.

Aus Erfahrungen anderer Straßenbauvorhaben wird hierfür ein zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 35 ha (20 % des naturschutzfachlichen Ausgleichs) angesetzt, wobei davon ausgegangen wird, dass viele Maßnahmenflächen multifunktional angelegt werden können und sowohl für den Artenschutz als auch als Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung herangezogen werden können

Nach Rücksprache mit den Unteren Naturschutzbehörden der Landkreise Main-Spessart und Würzburg sowie der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken ist eine **Anrechnung von Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen auf bestimmten Flächen möglich, soweit dadurch eine Aufwertung erfolgt, die den naturschutzfachlichen Zielen nicht entgegensteht** (z. B. aus dem Arten- und Biotopschutzprogramm, Pflege- und Entwicklungsplänen sowie informelle Zielüberlegungen der zuständigen Fachbehörden). Ansatzmöglichkeiten bestehen aus Sicht der Regierung von Unterfranken durch Verbesserung des Muschelkalk-Verbundes, vor allem auf Flächen außerhalb von Schutzgebieten, die Optimierung von Flugsandlebensräumen, die Wiederaufnahme von Niederwaldnutzung sowie die Entfernung von nicht standortheimischen Schwarzkiefern auf Magerrasen.

Einwendungen des BN:

Zur Rechtfertigung einer auch naturschutzrechtlich fragwürdigen Vorgehensweise wird sehr pauschal auf „Erfahrungen aus anderen Straßenbauvorhaben“ Bezug genommen. Eine Nachvollziehbarkeit dieser Argumentation wird damit aber unmöglich gemacht – dies muss als gravierender Planungsfehler eingestuft werden!

Die hier quasi als Ausgleichsmaßnahme für gravierende, auch unter räumlich-funktionalen Aspekten weit reichende und sogar die regionale Biotopvernetzung massiv beeinträchtigende Eingriffe vorgeschlagenen und mit den Naturschutzbehörden ausgehandelten Pflegemaßnahmen in FFH – Gebieten sind nicht einmal ein Tropfen auf den heißen Stein und entsprechen nicht ansatzweise den gesetzlichen Anforderungen.

Hierdurch werden ohnehin ökologisch wertvolle Bereiche lediglich in marginaler Weise optimiert und tlw. sogar solche Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen etikettiert, die im Rahmen der Gebietsbetreuung in den nächsten Jahren ohnehin hätten durchgeführt werden müssen.

Bei keiner dieser Maßnahmen ist aber ersichtlich oder gar nachvollziehbar naturschutzfachlich begründet, dass und wie sie zu einer Wiederherstellung der durch vorhabensbedingte Eingriffe beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichartiger (=Ausgleich) oder gleichwertiger(=Ersatz) führen bzw. führen können.

Genau dies fordert aber § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz.

In ähnlicher Weise hat auch das Bundesverwaltungsgericht schon vor etlichen Jahren bei einer Klage des Bundes Naturschutz gegen die A 71 entschieden und dort dezidiert den konkreten und nachvollziehbaren Bezug von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu eingriffsbetroffenen Bereichen bzw. Biotopflächen gefordert.

Der Bund Naturschutz kritisiert an dieser Stelle auch, dass zur Reduktion des Bedarfs an landwirtschaftlichen Flächen für eingriffsinduzierte Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sogar geplant ist, landwirtschaftliche Flächen lediglich mit Bewirtschaftungseinschränkungen (auch in FFH-Gebieten, (Erläuterungsbericht Teil 1, Kap. 4.5.6, Seite 122f)) zu belegen.

Hierfür gelten sinngemäß die bez. der Pflegemaßnahmen in FFH – Gebieten im vorhergehenden Absatz bereits vorgebrachten Einwendungen und Kritikpunkte.

XI. Europäischer Artenschutz / FFH

Verfahrensunterlagen S.116 / 4.5.5 :

Belange des europäischen Gebiets- und Artenschutzes

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden die Anforderungen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes daher als eigenständiger Belang in separaten Fachgutachten geprüft (s Anlage 3 der fachtechnischen Unterlagen auf CD). Die Ergebnisse der FFH- und Artenschutzprüfung werden bezogen auf die Raumordnungslinie kurz zusammengefasst.

Einwendungen des BN:

Allein die Tatsache, dass die Belange des Naturschutzes, die bei der Eingriffsermittlung- und – bewertung, für die Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Eingriffe sowie für die Prüfung der europarechtlichen und raumordnerischen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens eine ganz zentrale Rolle spielen, im Erläuterungsbericht nur kurz zusammen gefasst werden, ist als substantieller Fehler in den Verfahrensunterlagen zu werten.

ES fehlen damit grundlegende Informationen – für die im Anhörungsverfahren Beteiligten ebenso wie für die Höhere Landesplanungsbehörde als zuständige Genehmigungsbehörde.

Das Raumordnungsverfahren wird damit zur reinen Formsache degradiert! Angesichts dieses substantiellen Mangels hätte dieses Raumordnungsverfahren erst gar nicht eröffnet werden dürfen.

Der BN fordert deshalb die Aussetzung dieses Verfahrens bis die Planunterlagen grundlegend ergänzt und überarbeitet worden sind.

Bei den FFH-Gebieten, die von der Trasse gestreift werden, handelt es sich um allgemein anerkannte hochwertige Flächen.

Z.B. siehe auch

<http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/presse/2005/00341/index.html>:

Als "Naturschutzgebiet ersten Ranges" titulierten Fachleute und Presse bereits im Jahr 1941 das damals knapp 90 ha große, gerade ausgewiesene Naturschutzgebiet "Grainberg-Kalbenstein" wegen seiner besonders bemerkenswerten Tier- und Pflanzenwelt. Die Anfänge liegen dabei rund 100 Jahre zurück. Umfangreiche wissenschaftliche Veröffentlichungen von Prof. G. Kraus (1841 - 1915), dem damaligen Ordinarius der Botanischen Fakultät Würzburg, wiesen schon damals auf dieses außergewöhnliche Muschelkalkgebiet hin.

Aufwendige Untersuchungen seit 1990 haben gezeigt, dass die "Spitzenstellung" nur dann weiter aufrechterhalten werden kann, wenn das Gebiet besser abgesichert und um weitere wertvolle Bereiche erweitert wird. Die Interessen der Ausflügler, Mountainbiker, Kletterer und Hobbyflieger waren und sind dabei mit dem Erhalt dieses wertvollen Naturschutzgebietes in Einklang zu bringen, was auch Besucher lenkende Maßnahmen erforderlich macht.

Nach fünfjähriger Abstimmung und Vorbereitungszeit tritt nun zum 25. Oktober 2005 eine neue Verordnung in Kraft, die die extrem seltenen Flugsandrasen auf Muschelkalk, die bedeutenden Magerrasen um den Saupurzel und Rehnütz-Berg sowie die über 700 Jahre alten, kulturhistorisch wertvollen Buntsandsteinterrassen am "Rothen Berg" mit einbezieht.

Das jetzige um das dreifache auf rund 302 ha erweiterte Naturschutzgebiet „Grainberg-Kalbenstein und Saupurzel“ hat wegen seines enormen Artenreichtums und den weltweit nur hier vorkommenden (= endemischen) Arten sowie endemischen Pflanzengesellschaften mitteleuropäische Bedeutung.

Einwendungen des BN:

Das Naturschutzgebiet „Saupurzel“ bei Karlstadt wird in seinen östlichen Ausläufern 2x durchschnitten.

Dies widerspricht eklatant dem naturschutzrechtlichen Zerstörungs- und Beschädigungsverbot in § 23 Abs. 2 BNatSchG – korrespondierend in Art. 7 Abs. 2 BayNatSchG sowie der Schutzgebietsverordnung selbst.

(Siehe **Amtsblatt** der **Regierung** von **Unterfranken** Nr. 20/2005 175. Anlage)

Im Zuge des Neubaus kommt es zu einem erheblichen Verlust von nach § 30 BNatSchG i.V. mit Art. 13d BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen sowie von weiteren wertvollen Biotopflächen und Nutzungstypen.

Bei den gesetzlich geschützten Biotopen handelt es sich um Feuchtlebensräume, z.B. Stillgewässer im direkten Umgriff der Auffahrt zur BAB 3 sowie um Trockenlebensräume, u.a. Magerrasentypen am Brennersrain nördl. von Gut Greußenheim, wärmeliebende Gebüsche südl. Karlstadt sowie um Magerrasenkomplexe östl. Karlstadt.

In Anbetracht ihrer hohen und grundsätzlichen Bedeutung für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen und raumordnerischen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ist die kurze Abhandlung der naturschutz- bzw. artenschutzspezifischen Konfliktpunkte der Aufgabenstellung dieses Raumordnungsverfahrens auch nicht ansatzweise gerecht.

Konflikte, die durch den Bau der B26n selbst für (Anhang II FFH-RL) prioritäre Arten entstehen (können), sind nicht ausreichend dargestellt, noch sind Möglichkeiten zur Vermeidung hinreichend ermittelt, beschrieben und eingeplant.

Für die erforderliche Beurteilung, ob artenschutzrechtliche Ausnahmetatbestände erfüllt sind bzw. sein können sind vage Aussagen wie z.B. auf S. 117: „voraussichtlich verträglich“ / „voraussichtlich ausgeschlossen“/... oder auf S. 118 „sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen“ völlig unzureichend.

Die europarechtlichen und die korrespondierenden bundesrechtlichen Vorgaben verlangen z.B., dass erhebliche Beeinträchtigungen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. „Hoffen und Beten“ und ein Lotteriespiel auf dem Rücken der Natur sind jedenfalls keine Lösung und verstärken nur den Eindruck, dass es sich hier um eine Rechtfertigungsplanung nach der Devise „Augen zu und durch“ handelt! Die Unterlagen bedürfen in diesen Punkten somit ebenfalls einer substantiellen Überarbeitung und Ergänzung – bis dahin ist das Verfahren auszusetzen.

Verfahrensunterlagen S. 118:

□ 6124-372 „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“
Gemäß der vorliegenden Berechnung **zur Stickstoffdeposition** (BÜRO LOHMEYER) erfolgt eine Beeinträchtigung der im Gebiet geschützten Kalk-Pionierrasen LRT 6110* und subkontinentalen basenreichen Sandrasen LRT 6210(*), die sich erheblich auf den Erhaltungszustand der genannten Lebensraumtypen auswirken kann. Unter Berücksichtigung der parallel **stattfindenden Entlastung anderer Flächen** dieser LRT im Gebiet verbleibt eine Nettoneubelastung des LRT 6110* von ca. 0,2 ha (entspricht 1,08% des LRT im Gebiet gem. SDB) und des LRT 6210(*) von ca. 1,5 ha (entspricht 1,27% des LRT im Gebiet.) Der Anteil prioritärer Ausprägung des LRT 6210 ist dabei mit 0,07 ha vergleichsweise gering.

Einwendungen des BN:

„Die Maintalhänge sind als Trockenrasen vor allem auch Stickstoffeinträge gefährdet. Die Stickstoffeinträge aus der Luft entsprechen heute schon einer Volldüngung im Jahr 1950.“

(Aus der Broschüre „Karlstadter Trockenrasen“, Hrsg. Reg. V. Unterfr.)

Die Belastungen der o.g. Fläche durch Stickstoffdisposition wird in den Planunterlagen zwar erwähnt. Es findet allerdings keinerlei Berücksichtigung, dass durch die B26n 30.000 KFZ mehr an diesen Flächen vorbeifahren und es somit statt zu einer Entlastung zu einer zusätzlichen Belastung und Existenzgefährdung dieses höchst wertvollen Biotopkomplexes und damit auch seines weitgehend europarechtlichen Schutzbestimmungen unterliegenden Artenbestandes kommt. .

Eine Entlastung in diesem direkten Bereich erfolgt eben nicht (Verkehr auf der B27 unterhalb der Maintalhänge zwischen Thüngersheim und Karlstadt nur 1.200 -3.700 KFZ/Tag) Im Gegenteil sogar auf der B26 unterhalb des Gebietes Grainberg-Kalbenstein wird der Verkehr um 1.300 KFZ/Tag zunehmen.

Diesbezüglich muss auch nochmals darauf hingewiesen werden, dass den Berechnungen des Büros Lohmeyer ein Tempolimit 100 zugrunde gelegt ist.

Dieses entspricht nach allen Erfahrungen nicht den auf solchen Schnellstrassen gefahrenen Tempi und gibt damit die tatsächlich zu erwartenden, verkehrsinduzierten Schadstoffeinträge und Risiken für dieses Schutzgebiet und seinen Artenbestand auch nicht annähernd zutreffend wieder.

Nachdem auch lt. Verfahrensunterlagen auf S. 119 als „Ergebnis der FFH-Vorprüfungen erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten im Trassierungsbereich der Raumordnungslinie nicht belastbar ausgeschlossen werden können“ und deshalb schon dort explizit auf die Notwendigkeit vertiefter FFH-Prüfungen im Zuge der Genehmigungsplanung hingewiesen worden ist, ist die Realisierung dieses Vorhabens naturschutzrechtlich nicht zulässig und kann die Raumordnungslinie nur abgelehnt werden.

Verfahrensunterlagen S. 119:

4.5.5.2 Konflikte mit dem nationalen und europäischen Artenschutzrecht

Die Raumordnungslinie führt, wie bereits in Kap. 4.5.4.2 kurz erwähnt, zu einem Verlust von (Kern-) Habitaten planungsrelevanter Arten und damit auch zu Konflikten mit dem nationalen und europäischen Artenschutzrecht.

Für folgende Arten sind Verbotstatbestände trotz Maßnahmen sehr wahrscheinlich nicht zu vermeiden:

- ☐ Artengruppe Fledermäuse: Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Braunes/Graues Langohr, Mopsfledermaus und Rauhaufledermaus
- ☐ Artengruppe Vögel: Heidelerche, Mittelspecht, Grauspecht und Schwarzspecht
- ☐ Sonstige Arten: Eremit

Diese zu erwartenden Verbotstatbestände stehen mit Ausnahme der Heidelerche in engem Zusammenhang mit den anlagebedingten Verlusten von alten Laubwaldbeständen sowie betriebsbedingten Verlärmungen und Zerschneidungswirkungen. Für die Heidelerche ist ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand durch den Verlust eines Brutplatzes sowie Störung des Resthabitats am Magerstandort am Brennersrain östlich von Greußenheim voraussichtlich nicht zu vermeiden. Die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang ist kaum zu erhalten, da vergleichbares Standortpotenzial im näheren Umfeld nur sehr begrenzt vorhanden ist.

Bei folgenden Arten ist für die Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verboten zumindest ein erhöhter Maßnahmenaufwand zu erwarten:

- ☐ Artengruppe Fledermäuse: Breitflügelfledermaus, Große/Kleine Bartfledermaus, Großes Mausohr und Nordfledermaus
- ☐ Artengruppe Sonstige Säugetiere: Wildkatze und Feldhamster
- ☐ Artengruppe Vögel: Uhu, Wiesenweihe, Wachtel, Schafstelze, Feldlerche, Rebhuhn, Halsbandschnäpper, Gartenrotschwanz, Grauammer, Schleiereule, Baumpieper, Haubenlerche, Wendehals, Schwarzkehlchen, Wasserralle, Kiebitz, Rohrweihe sowie vorkommende Zug- und Rastvögel
- ☐ Artengruppe Reptilien: Schlingnatter und Zauneidechse
- ☐ Artengruppe Amphibien: Springfrosch
- ☐ Sonstige Arten: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Langfühleriger Schmetterlingshaft (derzeit kein Schutz nach § 44 BNatSchG, jedoch Aufnahme über eine Rechtsverordnung möglich, regionale Besonderheit)

Da im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Vorprüfung nicht ausgeschlossen werden kann, dass es im Zuge der Raumordnungslinie zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen kommt, wird eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung im Zuge der Genehmigungsplanung erforderlich.

Verfahrensunterlagen S.29

Vergleichbar stellt sich die Situation hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten dar. Neben dem Fehlen zumutbarer Alternativen und dem Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, von denen, wie vorstehend dargestellt auszugehen ist, ist als dritte Zulassungsanforderung zu gewährleisten, dass **sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtern darf (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) bzw. weiterhin in einem guten Erhaltungszustand verweilt (Art. 16 Abs. 1 FFHRL).**

Maßgeblich ist dabei letztlich die Population in der biogeographischen Region auf Landesebene, welche sich bei sehr seltenen Arten allerdings bereits durch Beeinträchtigungen lokaler Populationen verschlechtern kann (vgl. Hinweise der Lana zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes 2010). Nach dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 14. Juni 2007 - Rs. C-342/05 - (Slg. 2007, I-4713 <Rn. 29>) kann von den artenschutzrechtlichen Verboten des Art. 12 FFH-RL auch bei einem ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Populationen **ausnahmsweise dann abgewichen werden, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass die Abweichung diesen ungünstigen Erhaltungszustand nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern kann** (BVerwG 9A 5.08 vom 14.04.10 RN 141). Um Verschlechterungen zu vermeiden können entsprechende Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands (FCS-Maßnahmen) festgesetzt werden. Derartige Maßnahmen sind auf der nachfolgende Planungsebene im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Bewältigung der Eingriffsregelung zu entwickeln.

Anmerkung BN:

=>Dazu auch S. 121 Maßnahmen zur Vermeidung: Hier schon die Anmerkung dass die meisten Maßnahmen dürftig sind, im Hinblick darauf dass sich bei den Schutzgütern um prioritäre Arten handelt.

Einwendungen des BN:

Ergänzend zu den o.g. Einwendungen ist ebenso als Planungsfehler zu kritisieren, dass versäumt wurde, darzustellen und aufzuzeigen, welche zwingenden Gründe Eingriffe in FFH – Gebiete hier rechtfertigen sollen und dass bez. der geplanten CEF – Maßnahmen auch nicht geprüft worden ist, ob diese weiterhin ihre ökologische und Schutzfunktion wahrnehmen können.

Angesichts der großen Zahl eingriffsbetroffener europarechtlich & bundesrechtlich geschützter Lebensraumtypen und Arten und der völlig unzureichenden planerischen Bewältigung der damit verbundenen Konflikte kann auch angesichts der zahlreichen, vom BN in dieser Stellungnahme bereits thematisierten planerischen Fehler und Defizite nicht mehr von einer raumordnerischen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ausgegangen werden.

Nach Auffassung des BN ist somit bei Beachtung der rechtlichen Anforderungen und Vorgaben dieses Raumordnungsverfahren einzustellen und die Planung ad acta zu legen.

XII. Sonstige Kritikpunkte und Planungsdefizite:

Bauausführung:

Der Einsatz Baufahrzeuge muss sich nach dem „technischen Stand“ richten. Die einschlägigen EU-Verordnungen (DIRECTIVE 2000/14/EC, Im Schnitt 5db restriktiver als TA-Lärm) zum Baumaschinenlärm sind anzuwenden und nur wasserungefährliche Stoffe bei Maschinen und Werkzeugen mit Verlustschmierung einzusetzen. Dies ist zu dokumentieren.

Beweissicherungsmaßnahmen für Grundwasser und das Eigentum von Anwohnern ist zwingend erforderlich.

Die Beweissicherung muss von einem unabhängigen Gutachter durchgeführt werden.

All diesen verpflichtenden Vorgaben ist nicht Rechnung getragen worden!

XIII. Resümé :

Der Bund Naturschutz lehnt die autobahnähnlich geplante B 26n nachdrücklich ab.

Angesichts der fehlenden Rechtfertigung für dieses Großprojekt, der widersprechenden raumordnerischen Zielvorgaben, der zahlreichen Planungsmängel und - defizite sowie der großen Zahl eingriffsbetroffener europarechtlich & bundesrechtlich geschützter Lebensraumtypen und Arten und der völlig unzureichenden planerischen Bewältigung der damit verbundenen Konflikte sind nach Auffassung des BN zentrale Voraussetzungen für eine raumordnerische Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht gegeben..

Nach Auffassung des BN ist somit bei Beachtung der rechtlichen Anforderungen und Vorgaben dieses Raumordnungsverfahren einzustellen und die Planung ad acta zu legen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Richard Mergner
Landesbeauftragter

gez. Helmut Schultheiß
Regionalreferent

Eine Ergänzung dieser Stellungnahme behalten wir uns ausdrücklich vor!

Anlagen zu den Punkten VII und VIII:

s. nächste Seite!

Anlagen zu den Punkten VII und VIII:

Anlage 1:

Ergänzende Daten und Stellungnahme des Arbeitskreises Biotop- und Artenschutz Main-Spessart zur UVS B 26n

(Verfasser: Mitglieder des AK Biotop- und Artenschutz im Landkreis Main-Spessart/
Leitung: Walter Malkmus)

Anlage 2:

Darstellung von Konfliktbereichen & detaillierte Bewertung

(Verfasser: Dipl. Biol. Steffen Jodl/ BN-Kreisgruppe Würzburg)

Anlage 3:

Beurteilung der Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft im Raumordnungsverfahren B26n

Gravierende Mängel im Raum Lohr am Main

(Verfasser: Thorsten Ruf (BN-Ortsgruppe Lohr))

Anlage 4:

Schadstoffberechnung:

Die Schadstoffberechnung B26n wurde mit der HBEFA 2.1.durchgeführt.

(Verfasser: BN – Kreisgruppe Main-Spessart)

Hinweis:

Diese Anlagen sind in einer eigenen Datei gespeichert und werden gesondert übermittelt

Verweise:

Bestandteile dieser Stellungnahme sind auch die eigenständig erarbeiteten und unabhängig von dieser Stellungnahme im Anhörungsverfahren erhobenen schriftlichen Stellungnahmen und Einwendungen folgender Ortsgruppen des Bundes Naturschutz:

- ***Leinach***
- ***Margetshöchheim***
- ***Remlingen***
- ***Waldbrunn***
- ***Waldbüttelbrunn, Mädelfhofen und Roßbrunn***

Auf eine Übernahme in diesen Text wird u.a. aus Platzgründen verzichtet .

Wir verweisen zudem auf die von Dr. Christian Sailer im Namen des Hofgutes Terra Nova erarbeitete und im Anhörungsverfahren eigenständig abgegebene Stellungnahme.

Die dort erhobenen Einwendungen werden vom BN insoweit übernommen und mitgetragen, als sie mit unseren in dieser Stellungnahme (samt Anhänge) und in den Stellungnahmen der o.g. BN – Ortsgruppen vorgebrachten Einwendungen vereinbar sind.