



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

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

Landesfachgeschäfts-
stelle Nürnberg
Bauernfeindstraße 23
90471 Nürnberg
Telefon 0911 81878-0
Fax 0911 869568

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

Regierung von Unterfranken
Peterplatz 9
97070 Würzburg

Ihre Nachricht
Unser Zeichen USt-Ufr-Rhoen-Grabfeld-St2280
Datum 12.05.2021

Planfeststellungsverfahren gemäß Art. 36 ff. des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) i.V.m. Art. 72 ff. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) für die Staatsstraße St 2280 (Stadtlauringen - Saal a. d. Saale), Ortsumgehung Sulzfeld (Abschnitt 320, Station 1.305 - Abschnitt 380, Station 0.120; Bau-km 0+000 - Bau-km 3+740; Landkreis Rhön-Grabfeld)

hier: Stellungnahme BUND Naturschutz

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) gibt zum oben genannten Verfahren folgende Stellungnahme/Einwendung ab:

Der Antrag auf Planfeststellung ist abzulehnen.

Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses rechtfertigen die Ortsumfahrung Sulzfeld (St 2280) nicht. Die Belange des Natur-, Wald-, Wasser- und Klimaschutzes überwiegen gegenüber der Neubauplanung. Aufgrund der Möglichkeit, Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden, steht das strikt zu beachtende Vermeidungsgebot gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG entgegen. Die nur geringe absolute Entlastung der Ortschaft Sulzfeld und die Möglichkeit der Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere im Bereich des Knotenpunktes St 2280 / St 2282 im Westen von Kleinbardorf) auch ohne Umgehung rechtfertigen die

enormen Eingriffe in Natur und Umwelt nicht. Ausnahmen und Befreiungen gem. § 45 Abs. 7 und § 67 BNatSchG sind aufgrund anderweitiger, mit geringeren Eingriffen und Beeinträchtigungen verbundenen Maßnahmen abzulehnen.

Des Weiteren wird die Übersendung der Gegenäußerung des Vorhabenträgers beantragt.

Die folgenden Einwendungen zu den ausgelegten und veröffentlichten Planunterlagen werden erhoben:

1. Ausbau ignoriert Klimakrise

Die Fiktion der Beseitigung von Verkehrsbelastungen durch Straßenbau und der damit vermittelten Garantie unbegrenzter Mobilität ist tragende Säule des herrschenden Wachstumsdogmas und Ursache für immer neue Verkehrsbelastungen. Anstatt eine umfassende Verkehrswende einzuleiten, werden den Bürgerinnen und Bürgern in belasteten Kommunen vor allem Umgehungsstraßen als Problemlösung vermittelt. Damit wird das Problem der Verkehrsbelastung aber nicht gelöst, sondern nur verlagert und zudem auf dem Rücken von Klima, Natur, Landschaft und Landwirtschaft ausgetragen. Dies widerspricht der Staatszielbestimmung aus Art. 20 a Grundgesetz sowie Art. 141 Abs. 1 der Bayerischen Verfassung. Demnach ist der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, auch eingedenk der Verantwortung für die kommenden Generationen, der besonderen Fürsorge jedes Einzelnen und der staatlichen Gemeinschaft anvertraut. Mit Naturgütern ist schonend und sparsam umzugehen. Es gehört auch zu den vorrangigen Aufgaben von Staat, Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechts, Boden, Wasser und Luft als natürliche Lebensgrundlagen zu schützen, eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen und auf möglichst sparsamen Umgang mit Energie zu achten, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und dauerhaft zu verbessern, den Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt zu schützen und eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen, die heimischen Tier-

und Pflanzenarten und ihre notwendigen Lebensräume sowie kennzeichnende Orts- und Landschaftsbilder zu schonen und zu erhalten. Die hierzu erlassenen Gesetze müssen im Rahmen einer Ortsumgehungsplanung diese verfassungsrechtlichen Grundsätze berücksichtigen. In Anbetracht der Dramatik des Flächenverbrauchs, des Artenschwundes und der bereits eingetretenen Klimaschäden reicht es nicht aus Eingriffe zu kompensieren.

Das vorliegende Vorhaben (erste Planungen gab es in den 1980er Jahren) ist ein weiteres Beispiel für diese verfehlte und rückwärtsgewandte Verkehrspolitik. Jede neue Straße induziert zusätzlichen Verkehr. Dies wird auch hier der Fall sein.

Der BUND Naturschutz fordert daher als einzig sinnvolle Alternative einen umfassenden und zügigen Ausbau des ÖPNV sowie eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene. Nur so ist eine nachhaltige Lösung möglich. Für diesen Umstieg muss sich auch die lokale Politik einsetzen, um nachhaltige Lösungen für die Bürgerinnen und Bürger der Region zu bewirken. Dies ist auch in Hinblick auf den Klimawandel, den Flächenfraß und die Belastung der Luft mit Schadstoffen unumgänglich.

In den Planunterlagen wird jedoch unter anderem die Notwendigkeit der Abwicklung des Schwerlastverkehrs postuliert und nicht in Frage gestellt. Auch mit dem hier geplanten Straßenneubau wird daher die fehlgeleitete Verkehrspolitik geradezu zementiert, ein dringend notwendiges Umsteuern, hin zu einer klimaverträglichen Mobilität, bleibt völlig unberücksichtigt und wird behindert. Nicht berücksichtigt wird auch eine Veränderung in der Mobilität, zum Beispiel durch mehr Homeoffice.

Damit spielt die vorliegende Planung der Klimakrise in die Hände. Gerade der Verkehrssektor hat seit 1990 kaum zum Klimaschutz beigetragen (Umweltbundesamt, 2020). Ein Umsteuern hin zu einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik ist daher dringend erforderlich. Die gesetzten Klimaziele des Bundes sowie des Freistaates Bayern können so nicht erreicht werden. Der Klimareport 2021 für Bayern (von Umweltminister Glauber am 24.02.2021 vorgestellt) zeichnet ein

düsteres Bild. Die bisherigen Prognosen für die Erwärmung in Bayern bis 2100 wurden auf +4,8 Grad Celsius nach oben korrigiert. Dies zeigt die Dramatik der Entwicklung deutlich auf, die nur mit einer großen Kraftanstrengung in allen Bereichen, insbesondere dem Verkehrssektor, zu stoppen ist.

Im Erläuterungsbericht werden auch die Schutzgüter „Klima/Luft“ dargestellt. Es fehlen jedoch gänzlich die gem. § 2 Abs. 1 Ziffer 3 i.V.m. § 16 i.V.m. Anlage 4 Ziffer 4 a) bis c)gg) UVPG erforderliche Ermittlung und Bewertung der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Auswirkungen auf das globale Klima durch Angabe der vom Bau und Betrieb der Straße ausgehenden Treibhausgasemissionen.

Die Planung muss die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) beachten. Nach dessen § 13 Abs. 1 besteht seit Ende 2019 für jegliche Planungen und Entscheidungen von Trägern öffentlicher Aufgaben ein Gebot der Berücksichtigung des Gesetzeszweckes und der zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele. Die Gesetzesbegründung konkretisiert die Vorgaben in Übereinstimmung mit dem Wortlaut. Das Berücksichtigungsgebot verdeutlicht die allgemeine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und kommt bei allen ihren Planungen und Entscheidungen zum Tragen, soweit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Entscheidungsspielräume bestehen. Die Planfeststellung gem. § 17 Abs. 1 FStrG stellt eine solche Rechtsgrundlage dar. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung müssen die öffentlichen und privaten Belange ermittelt, bewertet und gewichtet werden. Das Gebot umfasst Verwaltungsentscheidungen mit Außenwirkung. Dies gilt insbesondere, soweit die zugrundeliegenden Vorschriften bestimmte Entscheidungen vom Vorliegen von „öffentlichen Interessen“ oder „vom Wohl der Allgemeinheit“ abhängig machen, wenn sie den zuständigen Stellen Planungsaufgaben geben oder Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume zuweisen. Auch die von einer Planfeststellung umfassten Befreiungs- und Ausnahmegenehmigungen gebieten in der Regel die Berücksichtigung öffentlicher Interessen, um die Verbote nach den Umweltgesetzen, wie unter anderem

dem Bundes- und Landesnaturschutzgesetz, zu überwinden. Dabei sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzz Gesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen. Das Berücksichtigungsgebot gilt für alle „Träger öffentlicher Aufgaben“. Angesprochen sind dadurch auch Planfeststellungsbehörden (Deutscher Bundestag, Drucksache 19/14337, S. 36). Der Deutsche Bundestag hat betont, dass verstärkte Anstrengungen erforderlich sind, um den Ausstoß von Treibhausgasen entsprechend dem Ziel der Treibhausgasneutralität des Pariser Klimaabkommens zu mindern, den Verbrauch natürlicher Ressourcen auf ein langfristig nachhaltiges Niveau zu reduzieren, die wirtschaftliche Transformation zu fördern und die soziale Gerechtigkeit auch zwischen den Generationen zu wahren.

Maßstab für die demnach gesetzlich vorgeschriebene Klimaverträglichkeitsprüfung (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 16 i.V.m. Anlage 4 Ziffer 4 b) und c)gg) UVPG) ist der in § 1 KSG beschriebene Gesetzeszweck, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, sowie das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland auf dem Klimagipfel der Vereinten Nationen am 23. September 2019 in New York, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen.

Mit dem KSG wurden verbindliche Treibhausgasminderungsziele für die Jahre 2020 bis 2030 in den verschiedenen Sektoren (Anlage 2 KSG, Zwischen- und Sektorziele) mit zulässigen Jahresemissionsmengen festgelegt. Zwar liegt die Verantwortung für die Einhaltung der Sektorziele, das Monitoring und die Pflicht

zur Vorlage eines Sofortprogramms bei Verfehlen der Sektorziele bei den jeweiligen Bundesministerien. Doch steht das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG rechtlich selbstständig neben der Zuständigkeit der jeweiligen Ministerien für die Einhaltung der Sektorziele und verpflichtet die Träger öffentlicher Aufgaben, Gesetzeszweck und Ziele bei ihren Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen.

Das bedeutet für jede Planung und Entscheidung insbesondere, dass sie daraufhin zu prüfen sind,

- welche Klimarelevanz die jeweilige Planung und/oder Entscheidung haben;
- inwieweit sie der Absenkung der Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 35 % gegenüber 1990 dienen, ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtliche und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können;
- inwieweit sie der Absenkung der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 dienen, ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtliche und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können;
- inwieweit sie dem langfristigen Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 dienen, ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtliche und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können.

Das BVerfG erklärte zwischenzeitlich die 1,5-Grad-Grenze des Pariser Klimaabkommens mit seinem Urteil letztlich für verfassungsrechtlich verbindlich. Die grundrechtliche Freiheit und das Staatsziel Umweltschutz verpflichteten den Gesetzgeber, einen vorausschauenden Plan zu entwickeln, um mit den noch mög-

lichen Restemissionen sorgsam umzugehen. Das sei mit dem jetzigen Klimagesetz der Bundesrepublik Deutschland nicht gewährleistet, wenn keinerlei konkrete Planung für die Zeit nach 2030 stattfinde, da überdies fast das gesamte Budget nach der bisherigen Klimapolitik bis 2030 aufgebraucht sein werde. Die Klimapolitik muss damit also JETZT sogar stark beschleunigt werden. Die Reduktions-Ziele für Treibhausgas-Emissionen sind daher deutlich nachzuschärfen. CDU und CSU fordern inzwischen eine Absenkung der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 65 %, Ministerpräsident Söder hält eine Klimaneutralität in Bayern bis 2040 für erforderlich.

Der Verkehr in Deutschland trägt zu rund 20 % (in Bayern sogar rund 30 %) zu den CO₂-Emissionen bei. Bis heute ist es im Vergleich zu anderen Sektoren nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Dem Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) zufolge sei es nötig, den Energieverbrauch im Verkehrssektor weiter zu verringern: Um das EU-Ziel zu erreichen müssten die verkehrsbedingten Kohlenstoffdioxid-Emissionen zwischen 2010 und der Mitte des Jahrhunderts um mehr als zwei Drittel gesenkt werden. Aus Klimaschutzgründen bedarf es im Verkehrsbereich daher dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Umschichtung von Gütern auf die Schiene. Das Vorhaben widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

Mit der für den Straßenbau einhergehenden Waldrodung gehen wieder wichtige Kohlenstoffdioxidspeicher verloren. Insbesondere der Waldboden gilt als bedeutende CO₂-Senke. Bei Rodung werden Treibhausgase freigesetzt. Nach Informationen der Bayerischen Staatsforsten bindet Wald durchschnittlich knapp 11 Tonnen CO₂ pro Hektar und Jahr. Laut Planung soll hier der komplette Baumbestand auf einer Fläche von 0,52 Hektar vernichtet werden. Die betroffenen Waldflächen sind auch als Bodenschutzwald im Waldfunktionsplan der Region 3

Main-Rhön ausgewiesen. Dem Erhalt des Waldes kommt somit ein übergeordnetes öffentliches Interesse zu.

2. Geringe Verkehrszahlen stehen enormen Eingriffen gegenüber

Für die Ortslage von Sulzfeld ergab die Bestandserhebung die höchste Durchgangsbelastung für den Abschnitt der St 2280 zwischen Sulzfeld und Stadtlauringen mit lediglich 2614 Kfz/24h (Prognose abnehmend). Die übrigen Verbindungen waren deutlich schwächer (siehe Erläuterungsbericht). Der Binnenverkehr liegt bei 20 % bis 23 % (Schwerlastverkehr). Diese niedrigen Verkehrszahlen rechtfertigen nicht die mit dem Bau der Umgehung einhergehenden enormen Eingriffe in Natur und Landschaft und auch nicht die Erteilung einer Ausnahme-genehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind nicht vorhanden.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere im Bereich des Knotenpunktes St 2280 / St 2282 im Westen von Kleinbardorf) ist auch ohne den Bau einer Umgehung möglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der fachplanerischen Abwägung einen Ermessensspielraum. Die Behörde muss prüfen, ob die methodische Ermittlung fehlerfrei erfolgt ist. Hier ist aufgrund der Betroffenheit hochwertiger natur- und artenschutzrechtlicher Belange eine umfangreiche Alternativenprüfung vorzunehmen, die auch Abstriche an den Planungszielen zulässt. Die Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG kann nicht ausgeschlossen werden (siehe unten), sodass es einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf. Eine Ausnahme aus Gründen des § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG darf jedoch nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Diese Einschränkung soll Gewähr dafür bieten, dass Ausnahmen nur erteilt werden, wenn die in Art. 9 Abs. 1 VRL und

Art. 16 Abs. 1 FFH-RL genannten Bedingungen erfüllt sind. In erster Linie muss die Abweichung alternativlos sein (vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Gellermann, 92. EL Februar 2020, BNatSchG § 45, Rn. 25). Anders als für die Alternativenprüfung nach dem Fachplanungsrecht ist der Planfeststellungsbehörde für die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung kein Ermessen eingeräumt. Das heißt, wenn Alternativen in Betracht kommen, gilt ein strikt einzuhaltendes Vermeidungsgebot, das auch nicht im Wege der planerischen Abwägung überwunden werden kann (Fellenberg in Kerkmann § 7 Rn. 145). Die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung unterliegt der vollen gerichtlichen Überprüfung (BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20/08 – Rn. 57). Liegen keine zumutbaren Alternativen zur Realisierung eines Vorhabens vor, bleibt zu prüfen, ob zumutbare Standort- oder Ausführungsalternativen in Betracht kommen (Lütkes/Ewer/Lütkes, 2. Aufl. 2018, BNatSchG § 45 Rn. 48). Es ist daher zu prüfen, ob die Ziele des konkreten Vorhabens auch in anderer Art und Weise mit Abstrichen am Zielerfüllungsgrad und einem vertretbaren Mehraufwand verwirklicht werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Rn. 567). Letztendlich ist die Ausnahme in § 45 Abs. 7 als Ausnahmvorschrift restriktiv auszulegen (Lau in Frenz/Müggenborg § 45 Rn. 24; Lütkes/Ewer/Lütkes, 2. Aufl. 2018, BNatSchG § 45).

3. Verlust wertvoller Böden

Durch die geplante Trasse kommt es gemäß saP zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von ca. 20 ha, über 0,5 ha Wald sollen gerodet werden, 7,8 ha werden netto neuversiegelt. Dies widerspricht den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gem. § 1 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG. Demnach sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts die Böden so zu erhalten, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können. Hier soll für eine Ortsumgehung in Flächen eingegriffen werden, die eine herausragende Bedeutung für zahlreiche besonders und

streng geschützte Arten haben. Zudem gehen Ackerflächen für die Landwirtschaft in einem Umfang von über 6 ha verloren.

Die Landwirtschaft stellt nicht nur private Belange der einzelnen Landwirte dar, sondern auch einen öffentlichen Belang, der im Rahmen der planerischen Abwägung ermittelt, bewertet und gewichtet werden muss. In den Unterlagen wird dies nur unzureichend dargestellt.

Schon jetzt importiert Deutschland Agrarprodukte und andere Verbrauchsgüter, für deren Produktion knapp 80 Millionen Hektar, mehr als das Doppelte der eigenen Landesfläche, in Anspruch genommen werden. Das Umweltbundesamt fordert daher sehr deutlich einen sorgsameren Umgang mit Grund und Boden: „Insgesamt sind die Inanspruchnahme immer neuer Flächen und die Zerstörung von Böden auf die Dauer nicht vertretbar und sollten beendet werden. Angesichts global begrenzter Landwirtschaftsflächen und fruchtbarer Böden sowie der wachsenden Weltbevölkerung ist der anhaltende Flächenverbrauch mit all seinen negativen Folgen unverantwortlich. Dies gilt auch und besonders mit Rücksicht auf künftige Generationen.“ (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/flaechensparen-boeden-landschaften-erhalten>).

Trotz dieser hohen Bedeutung werden dem Lebensraum Acker lediglich 2 Wertepunkte zugeordnet. Dies bildet die hohe und wichtige Funktion der Böden für die Lebensmittelproduktion und die Bedeutung für die Wasserspeicherung nicht ab. Nachbesserungen sind unabdingbar, da diese Flächen ansonsten Böden mit niedrigstem Ertrag und geringem Wasserspeichervermögen gleichgestellt werden.

Auch die Grundwasserneubildung wird durch die Überbauung von Böden reduziert. Dies wirkt sich gerade in Hinblick auf den voranschreitenden Klimawandel nachteilig aus. Geringere Niederschläge und höhere Verdunstungsraten lassen schon jetzt die Grundwasserneubildungsrate deutlich sinken. 18 Jahre gab es in der Region schon keine Überschüsse mehr bei der Grundwasserneubildung, wie

die Regierung von Unterfranken am 29.02.2020 bei einer Veranstaltung des BUND Naturschutz in Schweinfurt bestätigte.

Dieser Flächenverbrauch widerspricht zudem der politischen Zielsetzung zum Flächensparen: In seinem Umweltgutachten 2016 beschreibt der Sachverständigenrat für Umweltfragen den zu hohen Flächenverbrauch als eines der schwerwiegenden Umweltprobleme in Deutschland. Der Flächenverbrauch sei daher bis spätestens 2030 auf 30 ha pro Tag zu senken, was auch den Beschluss des Bundesrates zum Flächensparen unterstützt. Die Bayerische Staatsregierung will den Flächenverbrauch auf 5 ha pro Tag begrenzen (aktuell liegt dieser noch immer bei rund 11 ha). Die geplante Maßnahme ignoriert diese Ziele.

4. Verlust von Lebensräumen bedrohter Arten

4.1 Bestand

Die Planung greift in wertvollste Lebensräume ein, die zum Teil auch dem Schutz nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG unterliegen. Wir zitieren aus dem Erläuterungsbericht (S. 16):

„Herausragendes Element westlich von Sulzfeld ist der Schmuckenhauk (Biotop Nr. 200, Teilfläche 1). Am Osthang sind Obstwiesen im Mosaik mit Hecken und Gebüsch sowie extensiv genutztem Grünland und Altgras vorhanden (z.B. Biotop Nr. 196 mit den Teilflächen 1 bis 3). Weitere Biotope liegen nördlich des Schmuckenhauks (Biotop Nr. 196 mit den Teilflächen 6 - 12). Der strukturreiche Laubwaldbestand auf der Höhe und am Westhang des Schmuckenhauks mit Alt- und Höhlenbäumen besitzt in Zusammenhang mit den angrenzenden offenen und halboffenen Flächen am Osthang der Erhebung eine besondere Habitatfunktion für Waldvögel (u.a. Schwarzspecht, Hohltaube, Dohle) und Fledermäuse (u.a. Bechsteinfledermaus). Auf den feuchten Standorten zwischen Sulzfeld und der Erhebung des Schmuckenhauks treten noch seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Großseggenried, Landröhricht sowie ein jüngeres Erlen-Feldgehölz

auf (Biotop Nr. 1086 mit Teilflächen 1 -5) mit Lebensraumfunktion für die besonders gefährdete Bekassine. Trotz der ausgeräumten Flur bieten auch die ackerbaulich intensiv genutzten Flächen im Westen des Planungsraumes Habitatfunktion für bestandsbedrohte Feldvögel. Die an den Gräben, der Barget und dem Raubach vorkommenden Gehölze stellen Leitlinien für den Austausch zwischen dem Fledermauslebensraum am Schmuckenhauk und dem großen Waldgebiet östlich von Sulzfeld dar. In Kellern am Judenfriedhof sind Überwinterungen von Fledermäusen bekannt (ASK-Lebensraum 5728-387). Am Hassbergtrauf sowie am Schmuckenhauk ist an den wärmeliebenden Säumen, Hangkanten und Ranken die Habitateignung für Reptilien (v.a. Zauneidechse) sehr hoch.“

Insbesondere der Eingriff in gemäß § 30 BNatSchG geschützte Flächen ist verboten. Nur ausnahmsweise können Zerstörungen und Beeinträchtigungen genehmigt werden. Erforderlich ist, dass die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Gründe denjenigen des Naturschutzes vorgehen. Bei dieser Planung ist nicht ersichtlich, weshalb der Flächenverbrauch und die Zerschneidung von Lebensräumen zugunsten des individuellen Kfz-Verkehrs in Kauf genommen werden sollen.

4.2 Vogelarten

30 Vogelarten sind im Gebiet nachgewiesen oder potenziell betroffen.

Die Wachtel zählt zu den Arten mit einer hohen Lärmempfindlichkeit. Bis zur Fluchtdistanz von 50 m entlang der Straße kann die Brutplatzeignung in der landwirtschaftlichen Flur um bis zu 100 % abnehmen, darüber hinaus bis 100 m um 20 % (GARNIEL & MIERWALD, 2010). Diese Habitatentwertung entlang der Trasse ist entsprechend vollumfänglich auszugleichen.

Bei Vogelarten mittlerer Lärmempfindlichkeit werden gemäß GARNIEL & MIERWALD (2010) unabhängig von der Verkehrsmenge häufig Abstände von

300 bis 500 m von Straßen eingehalten. Betroffen sind im Gebiet Arten wie Hohltaube, Pirol, Schwarzspecht, Kuckuck, Schleiereule, Waldohreule und Waldschnepfe. Diese Habitatentwertung ist nicht berücksichtigt. Verbotstatbestände sind daher nicht auszuschließen. Es ist nicht nachvollziehbar und unbegründet, warum hier diese Effektdistanzen unberücksichtigt bleiben und eine Wirksamkeit über 100 m hinaus nun ausgeschlossen wird.

Für Vogelarten mit einer eher schwachen Lärmempfindlichkeit (z. B. Kleinspecht, Neuntöter, Teichrohrsänger, Waldlaubsänger, Blaukehlchen) gilt, dass die Habitateignung bis zu einer Entfernung von 100 m zum Fahrbahnrand um 20 % abnimmt (beidseitig der Trasse). Dies wird in den Planunterlagen jedoch nicht ausreichend berücksichtigt. Die saP verweist darauf, dass im Umfeld ein ausreichendes Quartier-/Ausweichangebot zur Verfügung stünde und schließt so die Erfüllung des Störungsverbotes aus. Ein Nachweis für das angenommene Quartierangebot wird jedoch nicht geführt. Ein Störungsverbot kann so nicht ausgeschlossen werden. Für den Wendehals ist sogar ein Brutstandort innerhalb der wirksamen Effektdistanz nachgewiesen, doch auch hier wird pauschal auf Ausweichmöglichkeiten verwiesen, ohne diese Möglichkeit zu belegen.

Die Feldlerche ist u. a. mit einem temporären Lebensraumverlust von rund 8 ha betroffen, der wohl nicht ausgeglichen ist und auch weitere Arten der Agrarflur betrifft. Die geplanten CEF-Maßnahmen für Vögel der Agrarflur sind im bisherigen Flächenumfang auch deshalb als unzureichend zu bewerten. Auch bei anderen Arten wie dem Blaukehlchen erfolgt kein Ausgleich für Lebensraumverlust während der Baumaßnahmen. Hier wird auf die feuchten Flächen der Talaue östlich der geplanten Trasse verwiesen, die weiterhin Habitatstrukturen für die Art bieten würde. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten sei im räumlichen Zusammenhang gewahrt. Auch hier handelt es sich (wie oben) um eine Annahme ohne Nachweis. Sind diese Flächen tatsächlich geeignet und auch noch nicht durch Reviere besetzt? Die Erfüllung eines Verbotstatbestandes kann so nicht ausgeschlossen werden.

Für diverse Waldvogelarten sind als CEF-Maßnahmen insgesamt fünf Nisthilfen vorgesehen. Es fehlen jedoch Aussagen dazu, wie die dauerhafte Funktionalität dieser Nisthilfen sichergestellt werden soll.

4.3 Fledermäuse

Im Eingriffsgebiet wurden insgesamt 17 Fledermausarten nachgewiesen bzw. sind potenziell betroffen. Das Gebiet ist damit als äußerst artenreich zu betrachten. Durch die Trasse werden zentrale Flugrouten durchschnitten, Lebensstätten entfallen (u. a. 14 Quartierbäume!), Störeffekte wirken dauerhaft. So beeinträchtigt Verkehrslärm die Bechsteinfledermaus beim Absammeln von Insekten nachweislich. Dies ist hier jedoch nicht berücksichtigt und stellt insofern einen Planungsmangel dar. Somit wirkt sich die vorliegende Planung deutlich auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen aus. Der BUND Naturschutz macht deutlich, dass der Wirksamkeit von Fledermauskästen (5 je Quartierbaum, CEF-Maßnahme 4.1 A_{CEF}) keine hohe Prognosesicherheit bescheinigt werden kann. Die vielerorts verwendeten Kästen werden in zahlreichen Fällen gar nicht oder erst nach etlichen Jahren als Quartier angenommen (ZAHN & HAMMER, 2016). Somit ist die Funktionalität der Fledermausquartiere im räumlichen Zusammenhang nicht gewährleistet. Scheinbar sind auch keine Kästen für Spaltenbewohner (abstehende Rinde) vorgesehen. Die ebenfalls beschriebene Verbringung des betroffenen ausgehöhlten Stammabschnitts kann auch nur der Minimierung des Verlustes dienen. Daher ist eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu beantragen.

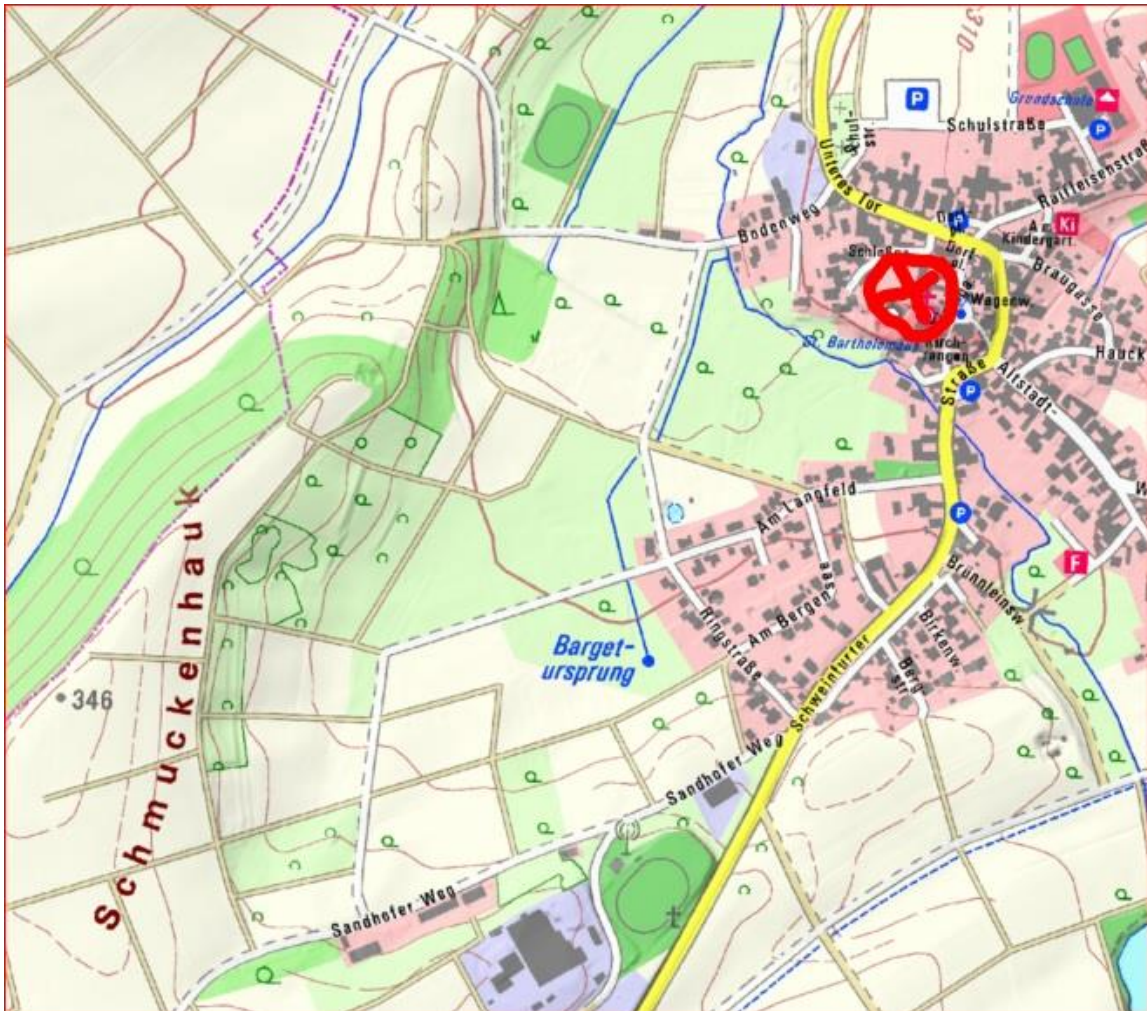
Darüber hinaus entfallen Baumhöhlen zur Überwinterung der Abendseglerarten. Dies kann nur durch spezielle Überwinterungskästen vielleicht etwas ausgeglichen werden. Kunsthöhlen können zudem die vielfältige ökologische Funktion von Höhlenbäumen bzw. Baumhöhlen für zahlreiche weitere Tierarten z. B. Vögel, Bilche, Totholzbewohner (Käfer, Schmetterlinge, Spinnen, u. a. Insekten), für Pflanzen, Flechten und Pilze und auch als Nahrungsquelle für z. B. Spechte, Meisen nicht oder nur unzureichend ersetzen. Zudem gehen durch die Waldro-

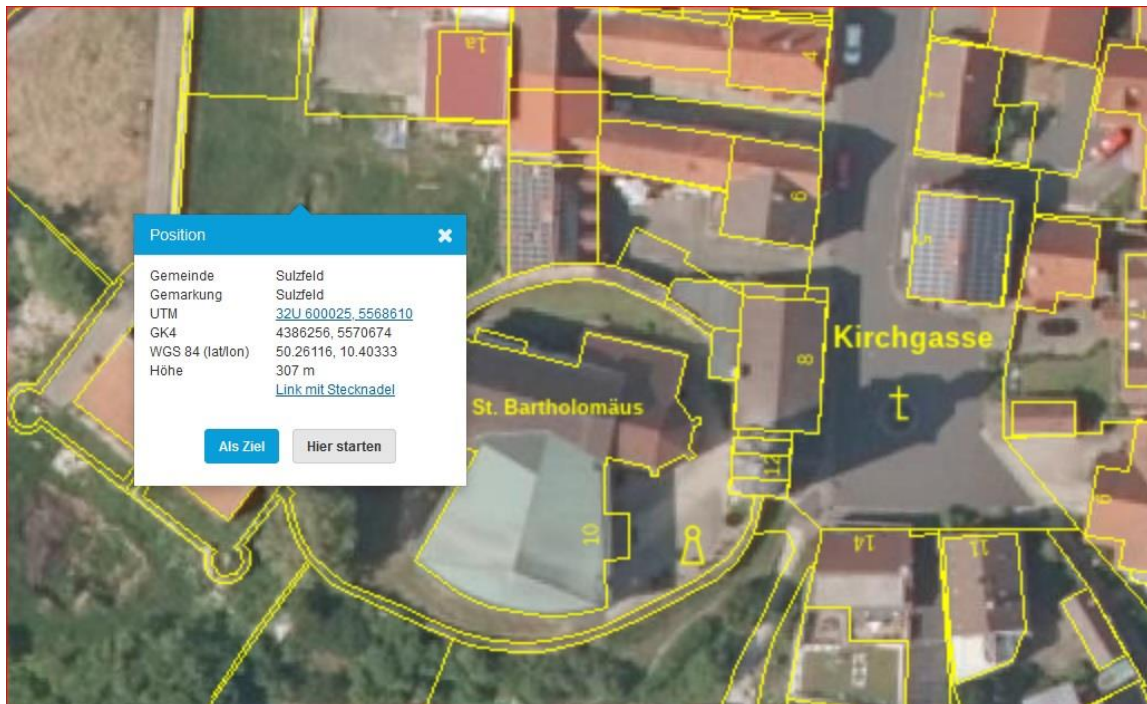
dungen wertvolle Nahrungshabitate für die Tiere verloren. Auch dies ist nicht berücksichtigt.

Es ist nicht sichergestellt, dass entlang der Trasse gepflanzte Gehölze ab Betrieb die nötige Dichte und Höhe aufweisen, um eine Leitfunktion sicherzustellen. Zudem scheint ein Blendschutz an den Querungshilfen zu fehlen. Dies ist aber eine zwingende Voraussetzung für deren Funktionalität.

In der saP wurde das landkreisweit und darüber hinaus bedeutende Winterquartier „Keller neben dem Schloss“ in Sulzfeld nicht berücksichtigt. Hier überwintern nach bisherigen Zählungen bis zu 21 Tiere von vier Arten (Großes Mausohr, Fransenfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr). Im Winter 2019/2020 waren mindestens 15 Mausohren anzutreffen, das sind 28 % der in diesem Winter im gesamten Landkreis gezählten Mausohren. Im Winter 2020/2021 wurden hier vier von neun im Landkreis gezählten Fransenfledermäusen (entspricht 44 %) vorgefunden. Das Quartier liegt nur 500 m von der neuen Trasse entfernt. Eine Untersuchung potenzieller Beeinträchtigungen der Funktion als Winterquartier und eine Aufnahme in die Übersichten unter 4.1.2.1 Säugetiere ist deshalb unabdingbar.

Lageplan





4.4 Zauneidechse

Die vom Eingriff betroffenen Lebensräume mit Winterquartieren sollen gemäß Planunterlagen rechtzeitig vor Baubeginn und während der Winterruhe (ab Anfang März) durch Mahd und Entfernung aller essenziellen oberirdischen Habitatelemente und Versteckmöglichkeiten abgewertet werden. Der BUND Naturschutz macht darauf aufmerksam, dass eine derartige Habitatverschlechterung aus Sicht des BN schon einen Eingriff und Verstoß gegen § 45 BNatSchG darstellt, da die Zauneidechsen Beutegreifern ausgesetzt werden (Deckung nicht vorhanden). Es ist nicht klar, wann der Reptilienschutzzaun gestellt wird - erst nach erfolgter Vergrämung? So könnte aber nicht sichergestellt werden, dass der Ersatzlebensraum von allen Individuen auch „gefunden“ wird. Der BUND Naturschutz geht davon aus, dass dieser Ersatzlebensraum zum Zeitpunkt der vorgesehenen „Abwertung“ des Lebensraums zur Verfügung steht.

Wir weisen auch darauf hin, dass gemäß Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung - Zauneidechse des LfU die Eingriffsfläche 1:1 ausgeglichen werden soll. Dies ist hier nicht gegeben. Die Eingriffsfläche wurde nicht bilan-

ziert. Der Ausgleichsbedarf wurde anhand der erfassten/gesichteten Tiere hochgerechnet, was mit einer großen Unsicherheit verbunden und daher abzulehnen ist.

4.5 Weitere Arten

Gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 BayKompV i.V.m. Anlage 2.1, Spalte 3, sind regional bedrohte Arten auch außerhalb des Biotopwertsystems stärker zu berücksichtigen als bisher geschehen. Gerade **Schnecken, Heuschrecken und Tagfalter** müssen daher gründlich kartiert werden. Entsprechende Untersuchungen fehlen aber.

Ein Wiesenknopfvorkommen am Märzelsbach ist nicht berücksichtigt. Dies stellt einen Planungsmangel dar. Der BUND Naturschutz hält auch eine erneute Überprüfung auf Vorkommen der Haselmaus für nötig, da diese in der Region nachgewiesen wurde.

5. Summation

Summationseffekte sind dringend in die Betrachtung einzubeziehen. Auch wenn § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG das Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten nur im Kontext der Entstehung der Prüfungspflicht thematisiert, unterliegt es doch keinem Zweifel, dass sich Prüfungen stets auch auf die sich aus anderen Plänen und Projekten ergebenden nachteiligen Wirkungen zu beziehen haben, denen die projektbedingt beeinträchtigten Gebietsbestandteile unterliegen (vgl. nur EuGH Slg. 2004, I-7405 Rn. 53; BVerwG NuR 2012, 125 Rn. 3; NVwZ-RR 2012, 922 Rn. 8, 12; OVG Münster NuR 2012, 342, 355 f.; Wolf in Schlacke § 34 Rn. 7; de Witt in Hoppenberg/de Witt HdbÖffBauR Kap. E Rn. 476). Das gilt unabhängig davon, ob ein Projekt bereits für sich betrachtet oder erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten geeignet ist, erhebliche Gebietsbeeinträchtigungen hervorzurufen (Landmann/Rohmer UmweltR/Gellermann, 92. EL Februar 2020 Rn. 22, BNatSchG § 34 Rn. 22).

6. Ausgleichsmaßnahmen

6.1 Dauerhaftigkeit des Ausgleichs

Es völlig unklar, wie die tatsächliche Dauerhaftigkeit der Ausgleichsflächen auf Privatgrund (u. a. PIKs, rotierend?) - auch über 30 Jahre hinaus - gesichert werden soll. Der BUND Naturschutz weist darauf hin, dass der Eingriffsverursacher die erforderlichen Rechte an diesen Grundstücken nachweisen muss. § 15 Abs. 4 BNatSchG regelt die Unterhaltung und rechtliche Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Sicherung dient der Gewährleistung, dass bei Realisierung des Eingriffs die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen tatsächlich umgesetzt werden und für den entsprechenden Zeitraum andauern. Bei Inanspruchnahme fremder und in Privateigentum befindlicher Grundstücke bedarf es in der Regel einer dinglichen Sicherung in Form einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit nach § 1090 i.V.m. § 1018 BGB oder einer Reallast nach § 1105 BGB.

6.2 Produktionsintegrierte Kompensation (PIK)

Es werden scheinbar keine Monitoring-Auflagen formuliert. Dadurch besteht ein sehr hohes Risiko, dass die Maßnahmen nicht die gewünschten Effekte erzielen und unwirksam sind. Das PIK-Konzept ist in der vorgelegten Form nicht geeignet die negativen Eingriffsfolgen zu kompensieren.

In den Unterlagen wird die **PIK-Maßnahme 5 A_{CEF} als naturschutzfachliche Aufwertung** angerechnet. Dies ist nicht zulässig:

- Blühstreifen (hier 4,5 ha geplant) stellen durch die notwendige Rotation der Streifen auf den Einzelflächen und der damit verbundenen Rotation der PIK-Maßnahme keine dauerhafte Brachestruktur dar. Der Biotop- und Nutzungstyp „A2 Ackerbrachen“ wird gemäß BayKompV nicht erreicht.
- Getreidestreifen stellen nur eingeschränkt eine Aufwertung nach BayKompV dar, denn es bedarf zwingend der Förderung einer Segetalve-

getation, um den Biotop- und Nutzungstyp „A12 Bewirtschaftete Äcker mit standorttypischer Segetalvegetation“ gemäß BayKompV zu erreichen. Dazu muss sichergestellt werden, dass in jedem Fall eine Aussaat mit doppeltem Saatreihenabstand erfolgt. In der Maßnahmenplanung ist nur ein „weiter“ Reihenabstand vorgesehen.

7. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie

Die Planunterlagen sind nicht ausreichend, um gem. §§ 27 und 47 WHG zu prüfen, ob die dort genannten Anforderungen des Verschlechterungsverbot und des Verbesserungsgebotes an Oberflächengewässer und das Grundwasser eingehalten werden.

Zum Grundwasser:

Durch die geplante Flächenversiegelung (netto rund 7,8 ha!) und den in der Folge erhöhten Oberflächenabfluss kommt es zu einer Veränderung der Grundwasserneubildung und damit zu einer zusätzlichen Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserkörpers. Gerade in Hinblick auf eine klimabedingt zunehmende Trockenheit - seit 18 Jahren gab es laut LfU im nördlichen Bayern keine Überschüsse mehr bei der Grundwasserneubildung - ist jedwede Beeinträchtigung des Grundwassers zu unterlassen. Immer wieder zeigen die Grundwasserstände in der Region im oberen Stockwerk niedrige, im tieferen Stockwerk auch sehr niedrige Werte (Niedrigwasserinformationsdienst Bayern), insbesondere in den vergangenen fünf Jahren wurden neue Tiefststände erreicht. Damit muss der im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (S. 7) getroffenen Aussage, dass der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers gut sei, deutlich widersprochen werden! Der Grundwasserkörper befindet sich nachweislich nicht in einem guten Zustand. Die angespannte mengenmäßige Grundwassersituation wird nicht berücksichtigt, ja nicht erkannt. Die Ausgangslage wird falsch beurteilt. Auch Summationseffekte im Einzugsbereich des

Grundwasserleiters sind nicht berücksichtigt. Der mengenmäßige Zustand der betroffenen Grundwasserkörper ist seit Jahren als schlecht zu beurteilen. Das Bewirtschaftungsziel eines „guten mengenmäßigen Zustandes“ wird damit entgegen den Aussagen im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie nicht erreicht. Dies widerspricht der WRRL, die das Erreichen eines qualitativ und quantitativ guten Zustandes auch für die Grundwasserkörper einfordert (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot). Ziel muss es sein, die Zuleitung von Niederschlagswasser ins Grundwasser zu fördern. Auch das Wasserhaushaltsgesetz fordert dies ein. So ist nach § 47 Abs. 1 WHG Grundwasser u. a. so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen Zustandes vermieden wird und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht werden kann. Geplant ist jedoch die Ausleitung von Niederschlagswasser in die Vorflut.

Auch im Baubetrieb kann die Verdichtung des Bodens durch schwere Baugeräte Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung haben und damit zu Änderungen des mengenmäßigen Zustandes führen. Zusätzlich ist bei Antreffen von Grundwasser während der Baumaßnahme eine bauzeitliche Grundwasserhaltung vorgesehen, die ebenfalls den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers beeinträchtigt. Durch den Einsatz von Baumaschinen und Baustoffen kann es zu Verschmutzungen der Oberflächen- und Grundwasserkörper kommen. Durch die Erdarbeiten können Feinsedimente in die Oberflächengewässer gelangen, die sich auf die biologischen Qualitätskomponenten auswirken können.

Zu den Oberflächengewässern:

Hier übersteigen Quecksilber und Quecksilberverbindungen die Umweltqualitätsnormen und führen zu einem insgesamt nicht guten chemischen Zustand. Weitere Aussagen werden zu dieser Schadstoffgruppe nicht getroffen. Der BUND Naturschutz kritisiert die Anwendung eines höheren Grenzwertes für die Chloridbelastung (200 mg/l anstatt 50 mg/l). Der schlechte chemische Zustand

der Gewässer muss gerade Grund genug sein, um entsprechende Einträge zu reduzieren und nicht festzuschreiben! Die WRRL fordert eine Trendumkehr ein! Zu berücksichtigen sind auch Einträge durch PAK, was hier völlig unterblieb.

Zur negativen Beeinflussung durch Erhöhung des Oberflächenabflusses wird in dem Fachbeitrag ausgeführt, dass die Entwässerung, um eine negative Beeinflussung der Qualitätskomponenten zu vermeiden, über Bankette und Böschungen abgeführt wird, sodass eine Versickerung über die oberste Bodenschicht möglich wird. Die Planer gelangen zu dem Schluss, dass unter Berücksichtigung der RAS-Ew-konformen Entwässerung und der Einleitung über die kombinierten Regenklär-/Regenrückhaltebecken der Wirkfaktor im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot nicht relevant sei. Die RAS-Ew werden ohne nähere Erläuterung zugrunde gelegt. Dies kann indes nicht genügen, um eine Verschlechterung auszuschließen. Das Bundesverwaltungsgericht hält die Anforderungen der RAS-Ew nicht in allen Fällen für ausreichend. So könne nicht garantiert werden, dass die nach RAS-Ew entsprechend geplanten Absetzbecken die Vereinbarkeit der Straßenentwässerung mit dem Verschlechterungsverbot gewährleisten. Es sei nicht auszuschließen, dass diese die vorhabenbedingte Überschreitung der Umweltqualitätsnormen für den chemischen Zustand nicht verhindern können. Verwiesen wird hier auf ein ifs-Gutachten (Groteshusmann, 2018) zur immissionsorientierten Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen von 2018. Dieses geht ausdrücklich davon aus, dass die bislang übliche Planung der Straßenentwässerung nach den RAS-Ew eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen nach Anlage 8 OGewV nicht ausschließen kann (vgl. S. 1; s. auch BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 - 9 A 8.17 - BVerwGE 163, 380 Rn. 36; BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 - 9 A 13/18 -, Rn. 172, juris).

8. Klimaschutzgesetz und Umweltverträglichkeitsprüfung

Den Unterlagen fehlt der nötige UVP-Bericht. Im Erläuterungsbericht finden sich Aussagen zum Schutzgut „Klima“. Es fehlt jedoch gänzlich die gem. § 2 Abs. 1

Ziffer 3 i.V.m. § 16 i.V.m. Anlage 4, Ziffer 4 a) bis c)gg) UVPG erforderliche Ermittlung und Bewertung der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Auswirkungen auf das globale Klima durch Angabe der von dem Bau und Betrieb der Straße ausgehenden Treibhausgasemissionen. Siehe hierzu auch unsere Ausführungen unter Kapitel 1 (Ausbau ignoriert Klimakrise).

Mit freundlichen Grüßen



Steffen Jodl
BUND Naturschutz in Bayern e. V.
Regionalreferent Unterfranken