



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

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

An die
Regierung von Schwaben
86145 Augsburg

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

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

Unser Zeichen: NU-Neu-Ulm-VE/B10 (73/2014)
Datum: 28.11.20014

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

**Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)
Bundesstraße 10 - zweibahniger Ausbau von Neu-Ulm (St 2021) bis Anschlussstelle Nersingen (BAB A 7)**

Hier: Einwendung des BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir als nach dem BNatSchG anerkannter Verband zum o.g. Verfahren wie folgt Stellung:

Der BUND Naturschutz lehnt des Ausbau der B10 zwischen Neu-Ulm und der Auffahrt Burlafingen grundsätzlich ab, weil mit dem Ausbau

- erhebliche negative Auswirkungen auf Natur- und Landschaft einhergehen,
- mehr Verkehr induziert wird und damit mehr Lärm, Schadstoff- und Klimagasausstoß verbunden ist und
- ein erheblicher Verlust von landwirtschaftlichen und naturnahen Flächen verbunden ist.

Eine erhöhte Unfallhäufigkeit bezieht sich nachweislich nur auf den Bereich von der Ausfahrt Burlafingen bis A7-Ausfahrt Nersingen. In diesem Bereich entsteht ein fahrtechnischer Engpass durch einscherende Fahrzeuge von der Einfahrt Burlafingen, der die hohe Unfallhäufigkeit verursacht. Eine Beschränkung des Ausbaues auf diesen Abschnitt ist die logische Konsequenz.

Sollte die Planung dennoch umgesetzt werden fordern wir eine Ausbaureduzierung auf RQ21.

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

Keine Planrechtfertigung, Verkehrsprognose nicht belastbar:

Die aktuelle Verkehrsbelastung führt zu keiner Notwendigkeit eines autobahngleichen Ausbaus von RQ 31.

Die Steigerung des Verkehrs zwischen 2013 und 2030 zwischen 40 und 58% ist aus den Planunterlagen nicht nachvollziehbar, hängt maßgeblich von fraglichen Annahmen ab und ist daher äußerst unsicher.

Die amtliche Bevölkerungsprognose für den Landkreis Neu-Ulm (<https://www.statistik.bayern.de/statistik/kreise/09775.pdf>)

sieht die Maximalbevölkerung in den Jahren 2026 bis 2029 voraus. Danach geht die Bevölkerung wieder zurück. Auch der Motorisierungsgrad wird in dieser Zeit nach dem Stand von Wissenschaft und Forschung eine Sättigung erreichen.

Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Verkehrszahlen Ende der 20er Jahre einen Höhepunkt erreichen und dann wieder zurückgehen.

Die aus den Annahmen errechneten Verkehrssteigerungsraten zwischen 40 und 58% von 2013 bis 2030 sind zu hoch. Die Verkehrsprognose Bayern geht zwischen 2007 und 2025 von einem Wachstum des motorisierten Individualverkehrs von ca. 18% aus. Der Landkreis Neu-Ulm kann im bayernweiten Vergleich weder als besonders wachstumsstarker noch als besonders wachstumsschwacher Landkreis gewertet werden. Daher ist es unverständlich, warum das Verkehrswachstum auf der B10 mehr als doppelt so groß wie im bayerischen Durchschnitt sein soll.

Dieses Verkehrswachstum ist auch nicht mit lokalen Baugebietsausweisungen zu begründen.

Allein der Planungswunsch für neue Wohn- und Gewerbeflächen kann nicht als Begründung dienen. Überall in Bayern werden Gewerbegebiete und Wohngebiete geplant. Die Planungen werden aber nur zu Teilen dann auch in Bauland umgesetzt. Das ausgewiesene Bauland kommt dann nur in Teilen in Nutzung. Allein im Landkreis Neu-Ulm sind beispielsweise derzeit 568.812m² freie Gewerbeflächen zum Verkauf angeboten.

In der Prognose muss man also davon ausgehen, dass nur ein Teil der geplanten Flächen künftig überhaupt genutzt werden.

Der Ausbau ist auf die genannten Trends der Bevölkerungs- und die davon abgeleitete Verkehrsentwicklung anzupassen. Es kann nicht sein, dass die Straße auf einen kurzzeitigen Höchststand hin ausgebaut wird.

Die Planung widerspricht den naturschutzrechtlichen Verbotstatbeständen:

Störungsverbot – § 44 (1) 2 BNatSchG

Sie saP geht auf S. 40 zurecht von folgendem Tatbestand aus:

„Für Feldlerchen ergibt sich eine dauerhafte Störung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten in der Größenordnung von ca. 7,2 ha, vgl. Herleitung in Kap. 5.2. (Für die anderen Arten sind die Werte geringer, d.h. ihre Ansprüche werden durch die Feldlerchen mit abgedeckt.)

Wegen der ungünstigen Erhaltungszustände aller Ackerbrüter ist jeder weitere Flächen- bzw. Lebensraumverlust als Verschlechterungen und erhebliche Beeinträchtigungen zu werten. Betroffene Individuen müssten in benachbarte Flächen ausweichen, wo aber davon auszugehen ist, dass bei entsprechender Eignung bereits andere Vögel vorhanden sind.“

Die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen sind allerdings nicht geeignet um das Störungsverbot zu kompensieren (Begründung siehe unten). Damit bleibt das Störungsverbot bestehen. Die Planung ist nicht genehmigungsfähig.

Bisher überhaupt nicht berücksichtigt ist, dass das Pfuhler und Finninger Bauernried nachweislich von hoher Bedeutung als Vogelzugrastgebiet ist. Durch den Ausbau entstehen zusätzliche Störungspotentiale, die das Gebiet nachweislich als Rastbereich für geschützte Vogelarten wie Weißstorch, Kranich und Schwarzkehlchen erheblich entwerten.

Damit ist ein Störungsverbot gegeben. Die Planung ist nicht genehmigungsfähig.

Schädigungsverbot von Habitaten – § 44 (1) 3 BNatSchG

Sie saP geht auf S. 41 zu Recht von folgendem Tatbestand aus:

„Alle Offenland-Arten bauen jedes Jahr bzw. für jede Brut neue Nester, die nicht unter diesen Schutz fallen. Allerdings ist hier der Revier-Aspekt zu beachten, d.h. der langfristige Verlust von Offenland, in dem die o.g. Arten regelmäßig ihre Reviere bilden. Dazu kommt die Verdrängung auch von Flächen außerhalb des überplanten Bereichs durch randliche Störung in den angrenzenden Äckern (vgl. 6.3). Deshalb muss dieser Verlust wiederum als erheblich eingestuft werden.“

Die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen sind allerdings nicht geeignet um das Schädigungsverbot zu kompensieren (Begründung siehe unten). Damit bleibt der Schädigungsverbot bestehen. Die Planung ist nicht genehmigungsfähig.

Tötungsverbot – § 44 (1) 1 BNatSchG

An der bestehenden B10 sind bedeutsamen Gehölzstrukturen vorzufinden. Diese dienen v.a. der Vogelwelt als „kleinräumige Grünbrücke“ über die bestehende Straße. Von dort starten viele Vögel beim Überfliegen der Straße. Der Ausbau würde diese Strukturen gänzlich zerstören. Die geplanten Ersatzpflanzungen werden erst nach vielen Jahren (mindestens 10 Jahre) diese Funktion wieder erfüllen können. So lange die neu gepflanzten Gehölze noch klein sind dienen sie eher als Todesfalle für viele Vögel. Diese fliegen zu niedrig ab und die Wahrscheinlichkeit einer Kollision mit Fahrzeugen steigt erheblich. Es ist damit ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Vögel gegeben.

CEF-Maßnahmen sind nicht geeignet, um Störungs- und Schädigungsverbot zu kompensieren:

Es wird für die Feldlerche aus unserer Sicht korrekt berechnet, wie hoch die Lebensraumverluste für die Feldlerche durch direkte Überbauung und Störungen (über Effektdistanzen) sind. Der Gutachter kommt auf eine Summe von Lebensraumverlusten für die Feldlerche von 16 ha.

Fachlich nicht nachvollziehbar ist aber, warum Ausgleichsflächen in einer Größe von 5.33ha genügen sollen um den Lebensraum von 16 ha zu kompensieren.

Nördlich der B10 besteht bereits eine hohe Revierdichte, in deren Bereich der Lebensraumverlust auftritt. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen können aber keineswegs als Optimallebensraum angesehen werden. Es ist in der dargelegten Form nicht nachvollziehbar, ob die geplanten Lerchenfenster von Qualität und Quantität geeignet sind, die wegfallenden Lebensräume in ihrer Funktionsfähigkeit auszugleichen.

Gerade die Lechenfenster in der zweischürigen Wiese halten wir nicht für zweckdienlich. Es ist anzunehmen, dass die Lerchenbrut genauso in den gemähten Wiesenbereichen stattfindet. Durch eine Mahd während der Brutzeit bis Ende Juli, kann die Brut zerstört werden. Außerdem wird die Brut nach der Wiesenmahd durch Prädatoren wie Fuchs und Marder leichter gefunden. Das Tötungsverbot wäre erfüllt.

Daher haben sich Lechenfenster in bis Ende Juli bewirtschaftetem Grünland nicht als zweckdienlich erwiesen. Lechenfenster sind eine geeignete Maßnahme im Ackerland. Im Grünland ist der Zeitpunkt für die erste Mahd auf 1. August zu terminieren.

Eine CEF-Maßnahmenplanung müsste genau darlegen, wie viele Reviere durch den Autobahnbau wegfallen und wie viele Reviere durch die Ausgleichsmaßnahmen neu geschaffen werden können. Durch ein Monitoring vor Baubeginn muss die Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen entsprechend bestätigt werden.

Bei der CEF-Maßnahmenplanung drängt sich der Eindruck auf, dass teilweise keine geeigneten Ausgleichsflächen akquiriert werden konnten und daher versucht wurde, auf

bestehenden Ausgleichsflächen und landwirtschaftlichen Flächen mit produktionsintegrierten Maßnahmen mangelnder Eignung, den Ausgleich hinzudrehen.

Daher muss der Eingriff auf einen geringeren Ausbaustandard reduziert werden.

Verstoß gegen die LSG-Verordnung „Pfuher, Finninger und Bauernried“

„Zweck der Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes ist es,

1. den Charakter des Pfuher, Finninger und Bauernriedes zu bewahren, insbesondere
a) die Riedwiesen mit Tümpeln und einem im ebenen Bereich auf Niedermoorrestflächen stehenden, typischen Gehölzbewuchs sowohl in ihrer äußeren Gestalt als auch in ihrer Funktion für den Naturhaushalt zu erhalten und als Lebensraum für die dort vorkommenden Pflanzen und Tiere zu sichern,

(2) Im Landschaftsschutzgebiet ist es verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturhaushalt zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten, insbesondere wenn diese Veränderungen dem in Abs. 1 genannten Schutzzweck zuwiderlaufen.“

Ausgenommen vom Veränderungsverbot und der Erlaubnispflicht bleiben:

„5. Maßnahmen im Zuge der Bundesautobahn Würzburg-Ulm-Füssen und der Bundesstraße 10.“

Wir gehen davon aus, dass in diesem Absatz 5 v.a. Erhaltungs- und Bestandsmaßnahmen gemeint sind, kein Ausbau zur einer autobahngleichen Bundesstraße. Dies ergibt sich aus dem Zusammenhang in der LSG-Vorordnung mit den bestandsorientierten Maßnahmen im sonstigen Straßennetz.

Ausbaumaßnahmen sind extra so benannt, z.B. bei Ausbau der Bahnlinie Ulm-Günzburg: „8. ein Ausbau der Bahnlinie Augsburg-Ulm in möglichst naturschonender Weise.“

Hier ist auch explizit auf die Pflicht aufgeführt, den Ausbau in einer möglichst naturschonenden Weise auszuführen.

Durch den stark zunehmenden Lärm in der freien Landschaft kommt es mit Sicherheit zu einer Verschlechterung der Erholungseignung.

Die dazu gemachte Aussage in den Antragsunterlagen ist daher schlichtweg falsch: „Die Erholungseignung im Untersuchungsgebiet wird durch den Ausbau der B 10 nicht verschlechtert“.

Auch wird die Funktion des Naturhaushalts durch die massiv zunehmende Zerschneidungswirkung und den Verlust von Habitatflächen gestört Auch der Charakter der Riedlandschaft wird durch den autobahngleichen Ausbau zusätzlich stark beschädigt

Wir gehen also davon aus, dass ein autobahngleicher Ausbau der B10 nicht von den Ausnahmeregelungen der LSG-Verordnung im §5 umfasst wird. Eine Befreiung nach § 67 BNatSchG ist notwendig.

Verstoß gegen §15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG

Vor dem Eingriff generell und insbesondere vor einer Befreiung von den Verboten der Verordnung muss nach §15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG geprüft werden, ob zumutbare Alternativen vorhanden sind.

Der Bundesverkehrswegeplan hat den Bedarf für eine Zweibahnigkeit festgestellt. Für die Planfeststellung wurde ein autobahngleicher Regelquerschnitt (RQ31) gewählt. Ein solcher Querschnitt entspricht nicht dem Minimierungsgebot nach §15 BNatSchG. Als zumutbare Alternative steht ein Ausbau mit einem deutlich geringeren Querschnitt und damit auch geringere Auswirkungen auf Natur- und Landschaft zur Verfügung.

Da die Verkehrsprognose eine zu starke Wachstumsentwicklung vorsieht und das Verkehrsaufkommen 2029 voraussichtlich wieder zurückgeht, ist ein RQ 21 nach RAL aus verkehrlicher Sicht ausreichend.

Dieser Querschnitt würde einer zumutbaren Alternative nach dem Minimierungsgebot entsprechen.

UVP-Pflicht:

Die Regierung von Schwaben hat die vorgesehene Ausbaumaßnahme nach §3 c Abs. 1 UVPG überschlägig geprüft und nach § 3 a Satz 1 UVPG festgestellt, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien voraussichtlich keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nicht. Das Ergebnis der Vorprüfung wurde im Amtsblatt der Regierung von Schwaben vom 10.02.2009 veröffentlicht.

Das Sachgebiet 51 der RvS kommt bezüglich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen zu folgender Einschätzung:

„Bei Berücksichtigung vorgenannter Anforderungen sind Auswirkungen auf europäisch geschützte Tierarten durch bau- und anlagenbedingte Wirkungen nicht zu erwarten. Durch betriebsbedingte Wirkungen ergeben sich keine neuen Betroffenheiten.“

Diese Einschätzung können wir nicht teilen.

- 1) Wir befinden uns in einem Gebiet mit hoher ökologischer Empfindlichkeit. Die Niedermoorlandschaft ist nach ABSP ein lokal bedeutsamer Lebensraum. Ziel ist der Aufbau eines durchgehenden Biotopverbundsystems zwischen dem Iller-Auwald westlich Gerlenhofen und dem Donau-Auwald bei Burlafingen entlang des Landgrabens. Die Planung eines autobahngleichen B10 Ausbaus durchschneidet diese Biotopverbundsachse vollkommen. Eine Autobahn hat eine deutlich intensivere Trennwirkung als eine einbahnige Landstraße. Für die hohe ökologische Empfindlichkeit spricht auch, dass sich in diesem Gebiet noch einige Wiesenbrüter und Feldvogelarten gehalten, die durch den Ausbau weiter beeinträchtigt werden.
- 2) Es wird vom saP-Gutachter selbst dargestellt, dass ohne vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen auf europäisch geschützte Vogelarten zu erwarten sind.
- 3) Wir gehen davon aus, dass die bisher vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen nicht geeignet sind, die Eingriffe zu kompensieren (siehe oben).

Die RvS kommt bezüglich des Schutzgutes Landschaft (Landschaftsbild) und Mensch (Naturgenuss / Immissionen) zu dem Ergebnis, dass mit einer entsprechenden Eingrünung die Auswirkungen gering gehalten werden. Auch diese Einschätzung können wir nicht teilen

- 1 Das Gebiet ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Ein autobahngleicher Ausbau in dem beliebten Erholungsgebiet beeinträchtigt das Landschaftsbild optisch und das Naturerleben akustisch deutlich stärker als die bestehende Landstraße.
- 2 Der Schadstoffausstoß nimmt deutlich zu. Verschiedene Schadstoffgrenzwerte werden häufiger überschritten.
- 3 Auf Grund des deutlich zunehmenden Lärms müssen Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Es handelt sich um den Bau einer autobahngleichen Straße mit erheblichem Flächenbedarf, mit erheblicher Trennwirkung, mit erheblichen Störwirkung auf die Tierwelt und mit erheblichen zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen in einem Gebiet mit hoher ökologischer Empfindlichkeit.. Die Bewertung der Regierung von Schwaben, dass die Vorprüfung nach den Kriterien nach Anlage 2 des UVPG zu dem Ergebnis kommt, dass

keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, ist nicht nachvollziehbar. Wie dargestellt können die erheblichen Auswirkungen durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auch nicht offensichtlich ausgeschlossen werden. Die Planung ist nicht genehmigungsfähig, da eine Umweltverträglichkeitsprüfung hätte durchgeführt werden müssen.

Fazit:

Um dem Schutzzweck des LSG, nämlich den Charakter des Pfuhler, Finninger und Bauernriedes zu bewahren und sowohl in ihrer äußeren Gestalt als auch in ihrer Funktion für den Naturhaushalt zu erhalten und als Lebensraum für die dort vorkommenden Pflanzen und Tiere zu sichern, ist eine Reduzierung der Querschnitts notwendig!

Auch um die Beeinträchtigungen auf europarechtliche geschützte Tierarten zu reduzieren ist eine Reduzierung des Querschnitts notwendig!

Die Aktuelle Planung ist nicht genehmigungsfähig, weil artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vorhanden sind und zumutbare Alternativen nach §15 BNatschG (geringerer Querschnitt) nicht berücksichtigt wurden.

Trotz erheblicher negativer Umweltauswirkungen wurde keine UVP durchgeführt. Die UVP-Vorprüfung ist sachlich nicht haltbar. Die Genehmigung ist mangels UVP zu versagen.

Wenn von der Planung zwischen Neu Ulm und der Auffahrt Burlafingen nicht ganz abgesehen wird, schlagen wir einen Ausbau mit RQ 21 vor. Ein solcher Querschnitt führt zu einer geringeren Flächeninanspruchnahme um ca. 7 ha, reduziert die Zerschneidungswirkung und ist auch kostengünstiger zu erstellen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Frey
BN-Regionalreferent für Schwaben.

gez. Wolfgang Döring
Vorsitzender BN-Kreisgruppe Neu-Ulm

gez. Bernd Kurus-Nägele
Geschäftsführer BN-Kreisgruppe Neu-Ulm