



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

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

Landesfachgeschäfts-
stelle Nürnberg
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg
Tel. 09 11/81 87 8-0
Fax 09 11/86 95 68

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

Per Fax 0981 53-1456

Regierung von Mittelfranken
Promenade 27
91522 Ansbach

Unser Zeichen USt-Mfr-NbgL-St.2240 Altdorf-Winn

Datum 15.03.2023

Bearbeitung: Anita Bitterlich

Ausbau der Staatsstraße 2240 zwischen Altdorf und Winn mit Radweg-Neubau Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz in Bayern e.V. bedankt sich für die Beteiligung am o. g. Verfahren und nimmt dazu wie folgt Stellung:

**Der BN lehnt den Ausbau der Staatsstraße 2240 ab.
Der BN lehnt den überdimensionierten Radweg in dieser Form ab.
Einen einfacheren Radweg, dicht an der Fahrbahn oder hinter den Laub-
bäumen geführt, befürwortet der BN ausdrücklich.**

1. Kein weiterer Eingriff in den Bannwald für Straßenbau
2. Klimaschutzziel im Sektor Verkehr wird klar missachtet
3. Ökologische Folgen sind nicht genügend beachtet
4. Radwegplanung und Straßenplanung sind überdimensioniert

Gründe für die Ablehnung des Vorhabens im Detail

1. Waldrodung, in diesem Fall Bannwaldrodung

Nach den Planungen wären insgesamt 3,11 ha Bannwald von Rodung betroffen, 1,5 ha dauerhaft.

Bannwald erfüllt seine Funktion als Klimaschutzwald, Erholungsraum und zur Luftreinhaltung für Menschen nur dann, wenn er auch nahe an der Metropole Nürnberg bleibt.

Der Waldverlust muss überall vermieden werden. Allein durch Klimaschäden verlieren wir ständig große Flächen des Nadelforstes in unserer Region. Die Bestände brechen durch Käferfraß und Trockenheit zusammen. Es darf keinen weiteren Waldverlust durch aktive Rodung geben.

Laut Waldgesetz muss der Wald vorrangig erhalten bleiben. Staatswald hat hier eine Vorbildrolle. Vor Ort ist aber zu erkennen, dass Staatswald in großem Maße für Rodungen zur Verfügung gestellt wird, wenn große Projekte geplant werden.

Der BN lehnt die Waldrodung ab unter Berufung auf das Bayerische Waldgesetz und das Bundes-Waldgesetz ab.

2. Verfehlen der Klimaschutzziele im Sektor Verkehr

Das Ziel der Bundesregierung im Sektor Verkehr ist eine Halbierung des Kohlendioxidausstoßes bis 2030 auf 85 Mio. t. (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rahmen>) „Damit ist der Verkehr der einzige Sektor, der in den vergangenen Jahrzehnten seine Treibhausgasemissionen nicht mindern konnte.“

Durch den Ausbau von Straßen wird der KFZ-Verkehr erhöht, auch bei dieser Planung ist das der Fall. Der Verbrauch an Baumaterialien zum Ausbau und dauerhaften Erhalt muss ebenfalls in die Klimabilanz Verkehr mit aufgenommen werden. Allein der Energieaufwand für die Mengen an Asphalt, die gigantischen Erdbewegungen beim Abtragen der Kuppe, Auffüllen und restliche „Entsorgung“ von Boden ist aus Klimaschutzgründen zu vermeiden. Dazu kommt der Schaden durch weitere dauerhafte Versiegelung, der ebenfalls in die Klimabilanz mit eingerechnet werden muss.

Der BN bemängelt, dass die Abwägung in dieser Planung nicht gleichberechtigt erfolgt ist und sogar wegen fortschreitendem Klimawandels das Gewicht des Klimaschutzgebots zunehmen muss. Der BN kritisiert, dass die Planung weiterhin nur unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit durch bauliche Maßnahmen erfolgt.

2. 2. Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz. Dies zielt auch auf die Herstellung von Klimaneutralität.
 - a. Art. 20a GG genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. **Dabei nimmt das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu.**

(https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html)

Der Ausbau der Kreisstraße widerspricht dem Verfassungsauftrag Klimaschutz, der BN lehnt den Ausbau daher ab.

Eine breitere Fahrbahn ermöglicht breitere und schnellere Fahrzeuge.

Ein Baustein der Klimaschutzmaßnahmen im Sektor Verkehr ist das Tempolimit auf 80 km/h auf Landstraßen. Dies ist nicht erreichbar, wenn man Straßen für

höhere Geschwindigkeit und größere Fahrzeuge ausbaut. In den Planungen wird die Verkehrssicherheit als Begründung für alle Maßnahmen herangezogen, ohne wesentliche Klimaschutzargumente entsprechend zu gewichten. Explizit ist in der Erläuterung zu lesen: „*Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund einer unzureichenden Trassenführung können entfallen.*“ (S. 14 Erläuterungsbericht).

Verkehrssicherheit wäre auch durch Verlangsamung des Verkehrs und gute Beschilderung herstellbar. Ein Überholverbot wirkte ebenfalls hervorragend und kann auch laut RAL bei Haltesichtweiten von 300 m angewendet werden. In Kombination beider Maßnahmen wäre die Verkehrssicherheit ohne Baumfällungen herstellbar.

Auch folgende Formulierung ist befremdlich: „*Durch die bestandsorientierte, gestreckte Linienführung entsteht ein gefälliger Gesamteindruck*“ (S. 58 Erläuterungsbericht).

Das gefällige Aussehen einer Straße sollte nicht entscheidend sein. Die bisherige Fahrbahnbreite ist vollkommen ausreichend, eine Sanierung der Oberfläche (bei Bedarf, derzeit nicht erkennbar nötig) würde sehr viel Material sparen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der gesamten Strecke erhöht den Anreiz, andere Verkehrsmittel als das Auto zu wählen.

Der geplante Straßenausbau wird abgelehnt, da er eine vollkommen unpassende Förderung des PKW-Verkehrs und hoher Geschwindigkeit beinhaltet.

3. Weitere Kritikpunkte an den Planungen im Detail

Die Varianten für die Planung sind nicht ausreichend ermittelt.

Es fehlt eine Variante, bei der nur die Oberfläche saniert wird (bei Bedarf!) und ein schmaler Radweg mit Leitplanke möglichst dicht angefügt wird.

Eine Alternative wäre, den Radweg an die Grenze zum Nadelwald zu verschieben und den wertvollen Laubbaumbestand zwischen Straße und Radweg an einigen Stellen zu erhalten.

In den vorgestellten Varianten fehlt eine Materialabschätzung, was jedoch aus ökologischen Gründen dringend erforderlich wäre. Vorrang in der Variantenprüfung muss der Klimaschutz vor allen anderen Zielen haben.

Der BN lehnt den Straßenausbau wegen mangelhafter Variantenprüfung ab.

Der Pendlerparkplatz hat bisher etwa eine Fläche von knapp 1000 m² (Luftbild).

Nach BN-Abschätzungen würde der neue Pendlerparkplatz dreimal so groß als bisher. Die geplante neue Fläche liegt weiter von der Autobahn entfernt und ist damit naturschutzfachlich wertvoller als die Fläche, die bisher genutzt wurde und die praktisch im Bankett der Autobahn liegt und Baumbeständen ist.

Der BN teilt nicht die Einschätzung, dass - wie in den vergangenen Jahrzehnten - der Verkehr weiter zunimmt und der Bedarf an Parkplätzen ständig steige. Der

BN erwartet eher kleineren Stellplatzbedarf. Kleinwagen müssen und werden künftig Vorteile haben, individuelles Verkehrsaufkommen wird durch lenkende Maßnahmen verringert werden.

Die gesamte Fläche des Parkplatzes muss aus Sicht des BN unversiegelt bleiben, Rasengitter wären ausreichend. Es sollten Bäume zwischen die 84 (oder 83? Oder 150 laut Verkehrsgutachten? Die Unterlagen sind hier widersprüchlich!) Parkplätze gepflanzt werden, um die Erwärmung der Fläche zu begrenzen.

Eine Versiegelung der Zufahrtswege zum Pendlerparkplatz lehnt der BN ab. Die Fahrgassen müssen offen bleiben, 6 m Asphaltband sind hier sicher nicht nötig.

4. Ökologische Folgen des Straßenbaus

a. Zerschneidungswirkung und Auflichtung

Die bisherige Staatsstraße 2240 hat laut Unterlagen und den Daten aus Baysis meist eine Fahrbahnbreite von 6-6,5 m. Dazu ist ein schmales Bankett ausgebildet, eine breite Mulde beidseits fehlt. Damit bleibt die Gesamtbreite entlang der Strecke meist im Bereich von 8-10 m, ein deutlicher Streifen zwischen Fahrbahn und Waldrand wird regelmäßig gemäht.

Mit den vorliegenden Planungen samt Radweg ergäbe sich auf dem Großteil der Strecke eine Breite von 17-18 m, damit läge eine Erhöhung des Querschnitts um 70-100 % vor!

Ein Radweg mit 2,5 m Breite +1,75 m Sicherheitsabstand am Bestand würde die Breite nur um 4,25 m erhöhen, die Endbreite läge dann im Bereich von 12,5-14,5 m (45-50% Zuwachs Verkehrsfläche).

Eine Radwegführung hinter den Laubbäumen könnte die Zerschneidungswirkung mindern, ein Radweg mit Leitplanke direkt an der Fahrbahn und in der Breite verringert auf 2 m (wegen geringer Nutzung) würde weitere Einsparungen bringen.

Die Barrierewirkung einer Straße ist abhängig von der Breite der Fahrbahn und der gefahrenen Geschwindigkeit (Glitzner I. et al: Literaturstudie zu Anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen von Strassen auf die Tierwelt, Endbericht, Wien).

Daher wird jede Verbreiterung mit gleichzeitiger Erhöhung der reell gefahrenen Geschwindigkeit vom BN abgelehnt.

- Höhere Kollisionsgefahr durch längeren Aufenthalt im Straßenbereich
- Überflugbarriere durch unterbrochene Sichtbeziehung von Wald zu Wald (Fledermäuse, Vögel)
- Isolierung von Habitaten für wenig mobile Kleintiere (Eidechsen, Insekten, Spinnen)
- Barrierewirkung ist durch Überhöhen und Einschneiden der Fahrbahnoberfläche deutlich verstärkt, es entstehen regelrechte Fallen.

Der BN lehnt eine weitere Zerschneidung und Verstärkung der bisherigen Trennlinien im Vogelschutzgebiet und Bannwald ab, dies widerspricht

auch den Vorgaben der Biodiversitätsstrategie (unzerschnittene verkehrsarme Räume).

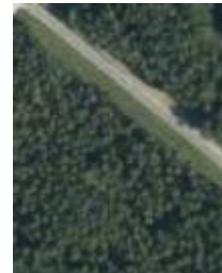
Durch breite Trassen wird die Oberfläche stark erwärmt. In den geschlossenen Waldbestand führt mit einer asphaltierten Straße eine regelrechte „Hitzelinie“ hinein, Randbäume werden durch Sonneneinstrahlung direkt geschädigt.

Schmale Straßen ermöglichen dagegen, dass die Kronen der Bäume sich beinahe berühren und das Sonnenlicht möglichst wenig in den Waldbestand eindringt. Hierzu tragen auch Baumstreifen zwischen Radweg und Straße bei.



Bild aus Bayernatlas: bisherige Straßenbreite ST 2240

Bild aus Bayernatlas: Verbreiterte Straße mit Radweg Feucht-Winkelhaid ST 2239



In der Biodiversitätsstrategie für Bayern ist unter Maßnahmen und Ziele zu lesen: (https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/bayerns_naturvielfalt/biodiversitaet/doc/biodiv_strategie_endfass06_2009_ba.pdf, S. 14 ff)

- „Vorbildliche Berücksichtigung der Belange der biologischen Vielfalt auf staatlichen Flächen, im Wald im Rahmen der vorbildlichen Waldbewirtschaftung nach Art. 18 BayWaldG
- [...]
- Abmilderung der Zerschneidungs- und Barrierewirkung insbesondere von Verkehrswegen, Siedlungs- und Gewerbeflächen und Fließgewässerverbauungen.“

Winn

Altdorf



Bereits jetzt ist die Straße als Trennung zwischen dem östlichen unzerschnittenen Raum mit 50-100 qkm und dem westlichen, kleineren Gebiet (<50 qkm) eingetragen. Ziel ist es, diese Trennungen zu mildern und zu verringern.

Der BN lehnt eine Verbreiterung der Fahrbahn ab, da dies den Vorgaben in der Biodiversitätsstrategie Bayern zur vorbildlichen Waldbewirtschaftung und zur Abmilderung der Barrierewirkung von Straßen widerspricht.

b. FFH – Gebiet, Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen

Der Verlust der Biotopbäume (mindestens 3, können aber auch mehr werden) wird in den Unterlagen mit je 3 Fledermauskästen und je 3 Vogelkästen als ausgeglichen angesehen.

In der saP (S. 83) ist klar formuliert, dass die Aufhängung von Kästen nicht ausreicht. In unmittelbarer Nähe müssten Waldbereiche aus der Nutzung genommen werden, die zukünftige Biotopbäume beinhalten.

Da die Wälder entlang der hier geplanten Trasse nur unwesentlich Laubbäume mit möglichen Höhlen und entsprechenden BHD enthalten, ist dieser Ausgleich vor Ort nicht möglich.

Laubbäume existieren hier ausschließlich als Straßenbegleitgrün. Die Einzelbäume entlang der Straße, die ein hohes Alter und Höhlen aufweisen, sind daher alle ohne Ausnahme zu erhalten. Notfalls bleibt die Straße an dieser Stelle schmal und der Radweg müsste um diese Baumgruppen herumgeführt werden.

Der BN fordert die Beachtung der Vorgaben bzgl. Ausgleich und Ersatz für den Eingriff im Rahmen des Radwegebaues.

Eine Wiederholung der Fällungen, wie sie im Bereich der Straße auf Höhe Diepersdorf leider erfolgt ist, muss unbedingt unterbleiben. Ein Erhalt der Nisthilfen über 5 Jahre wäre nicht ausreichend, da aufgrund des jungen Laubholzbestandes in diesem Zeitraum keine neuen Höhlenbäume entstehen.

Der BN lehnt die Fällung der Biotopbäume ab, da in diesem Waldgebiet sehr wenig Biotopbäume vorhanden sind (Kiefernwald auf Sand) und die Laubbaumgruppen im Straßenraum einzigartig auf großer Fläche sind. Sie sind nicht ausgleichbar.

Im Bereich der neuen Zufahrt zum Pendlerparkplatz würde ein Grünstreifen für die Abbiegespur benötigt (S. 68 Erläuterung). Dieser Grünstreifen enthält 5 Bäume. Diese wären in der unmittelbaren Nähe zu ersetzen, sie fehlen in der Planung vollständig. Der geplante Ausbau der Straße ist nicht ausgeglichen, wie behauptet wird.

Die Strecke wird auf Höhe des Egelsees von Amphibien gequert. Es fehlt die Erfassung der Amphibienpopulation. Ein Einbau eines Kleintiertunnels wurde nicht mal erwogen. Damit ist der Ausbau der Straße nicht genehmigungsfähig.

Die Umsiedlung von Zauneidechsen in den Bereich der Stromtrasse würde dort zu einer kurzzeitigen „Überbevölkerung“ führen, da bereits Tiere im Bereich der Trasse optimale Bedingungen vorgefunden haben und dort vorkommen. Nach einiger Zeit würde die Population wieder sinken und die Gesamtzahl der Eidechsen wieder dem Lebensraum entsprechend sich einstellen.

Eine Umsiedlung rettet also nur kurzfristig die Einzeltiere, ist aber für die Population nicht dauerhaft wirksam.

Der BN lehnt die geplante Ausbaumaßnahme ab, weil der Eingriff nicht ausgeglichen würde.

Neu entstehende Quartiere sind durch die Erhöhung des Risikos bei Querung der Fahrbahn entlang der Straßenböschungen schwierig zu erreichen. Effektiv würde sich wieder einmal der besondere Lebensraum der Zauneidechsen verkleinern und würde verstärkt zerschnitten.

Der BN lehnt die unnötige Versiegelung von Zauneidechsen-Lebensräumen ab, die Gesamtfläche für diese Tierart verringert sich im Bereich der Straße und der Austausch der Individuen der Population wird durch die Verbreiterung der Straße erschwert.

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist unter Punkt 7 die Summation aufgeführt. Es wird dabei aufgeführt, dass auf Pläne hinzuweisen ist. In der gesamten Untersuchung wird jedoch weder auf die räumlich nahe gelegenen geplanten Eingriffe entlang der Straße hingewiesen noch auf die Eingriffe, die im größeren Umfeld dieser Straße demnächst umgesetzt werden oder bereits im Bau sind:

Geplant

- Ausbau der Lau 7 (3 ha)
- Gewerbegebiet Letten (8 ha)
- Umspannwerk bei Ludersheim (Luftbild und TenneT etwa 4 ha Waldbedarf, Variante 3)
- Stromtrasse P53 und Zuleitung zum Umspannwerk
- Erneuerung der Ursprungleitung
- Sandentnahme (50 ha, 2021 vorläufig gestoppt, Vogelherd)
- ICE Werk (45 ha)

Gebaut/Genehmigt

- ST2239 Feucht-Penzenhofen (4,5 ha Bannwald, 2015).
- Lau 13 Radweg (ungefähr 1,8 ha sind gefallen, Januar 2023)
- Sandabbau bei Leinburg und entlang des Röthenbachs, Birkensee und Seelach (etwa 12 ha)

Der BN fordert, dass die Eingriffe im Vogelschutzgebiet zeitlich über +/- 15 Jahre (Wald! Sehr lange Entwicklungszeiten) aufgelistet werden, räumlich im gesamten Vogelschutzgebiet und eine Summationsprüfung vorgenommen wird.

Laut Uhl et al. (Rudolf Uhl, Holger Runge und Marcus Lau: Ermittlung und Bewertung kumulativer Beeinträchtigungen im Rahmen naturschutzfachlicher Prüfinstrumente) muss sichergestellt werden, dass die Prüfung auf kumulative Auswirkung aufgrund von mehreren unerheblich eingestuften Eingriffen gründlich durchgeführt wird. „Mit dem Erfordernis der Einbeziehung kumulativer Pläne und Projekte in die FFH-Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL gilt dies auch für die schleichende Beeinträchtigung durch nacheinander genehmigte, jeweils für sich genommen das Gebiet nicht erheblich beeinträchtigende Pläne oder Projekte.“ (S. 15)

Der BN lehnt die Ausbaupläne aufgrund fehlender, gründlicher Untersuchung der Summationswirkung im Vogelschutzgebiet-Gebiet ab.

Der BN erwartet für die unzähligen als „unerheblich“ bewerteten Eingriffe im gesamten Vogelschutzgebiet eine umfassende Prüfung und laufende Datenerhebungen zum Zustand der Vogelarten im Gebiet. Solange diese Daten nicht vorliegen, darf nicht weiter in das Vogelschutzgebiet eingegriffen werden.

Als Ausgleichsmaßnahme wird der naturnahe Umbau von Nadelholzforsten und Anlage eines standortgerechten Laubwaldes (8.1A-8.3A) mit 1,43 ha angegeben. Der Waldumbau wird derzeit von den Forstämtern bereits gefördert und flächendeckend im Gebiet umgesetzt. Als Ausgleichsmaßnahme ist dies nicht ausreichend für die Rodung von 3,11 ha Wald.

Die Vor- und Unterpflanzung von Waldrändern ist kein Ersatz für gerodeten Waldbestand. Damit entstehen sicher ökologisch wertvolle Waldränder, jedoch kein Altbaumbestand, auch nicht in 80 Jahren!

Die Aufwertung von Nadelforsten ist ein erklärtes Ziel der Bayerischen Staatsforsten, die diese Maßnahme bis 2032 auf der gesamten Fläche umsetzen will. Der Klimawandel und die Verantwortung des Staates für eigene Waldflächen und für vorbildliches Wirtschaften bewirken diese Unterpflanzungen. Ebenso erhalten private Waldbesitzer Förderungen für den Waldumbau.

(80 %, Richtlinie für Zuwendungen zu waldbaulichen Maßnahmen im Rahmen eines forstlichen Förderprogramms (WALDFÖPR 2020).

Dies erfolgt vollkommen unabhängig von Planungen jeglicher Art und darf nicht in die Ausgleichsberechnungen einbezogen werden.

1,3 ha Ausgleich für Wald durch Aufwertung strukturarmer Nadelholzforsten zu Eichenwäldern sieht der BN nicht als ausreichend an für 3,11 ha Waldverlust im Bannwald.

Aufforstung ist nur in der Größe von 0,5144 ha geplant. Diese Fläche liegt noch dazu weit entfernt im Südlichen Reichswald und ist damit für das Vorhaben zu weit entfernt. Nur weil der Bannwald so großräumig ist, kann nicht jeder Ausgleich an den äußersten Waldzipfeln erfolgen. Dies beeinträchtigt die Wirkung des geschlossenen Bannwaldes für die Städte. Begründet wird die geringe Aufforstung mit bereits erfolgten Wald-Neugründungen im Rahmen des Straßenausbaus ST2239 Penzenhofen-Feucht.

Die damals vorgesehenen Fläche A1 bei Feucht-Moosbach, ÖFK 190839 (Planfeststellung St2239) wurde teilweise aufgeforstet. Die Bäume sind schlecht gewachsen, es müsste nachgepflanzt werden. Die Fläche ist nicht ausreichend gewesen. Der westliche extensive Grünflächenbereich ist einmalig abgeschoben worden, heute wachsen darauf Kiefern, Pflege ist nicht erkennbar.



| Flächengröße in Hektar [ha] | Teilfläche |
|--|------------|
| Details | |
| Bezeichnung des Eingriffs | |
| L 2239, Ausbau Feucht - Penzenhofen | |
| Aktuelle Meldungen zu dieser Fläche | |
| Zielzustand | |
| Entwicklungsziel laut ÖFK: Wälder | |

1 Fläche A1 Feucht Moosbach für St2239, Ausschnitt AUF1 Datenbank LBV

Die Aufforstungen, die laut Erläuterung bereits erfolgt sind und angerechnet werden können (FINr 385, 386, 337), sind nicht im Ökokonto eingetragen und für den BN nicht erkennbar. Aufgeforstet wurde wohl ab 2015 (GoogleEarthPro). Fläche 337 war in der damaligen Planung (St2239) als Ausgleich vorgesehen, die anderen beiden Flächen nicht.

Es existiert eine große Aufforstungsfläche in der Umgebung (2013 und 2016, Daten aus Google Earth pro). Eine Zuordnung als Ausgleichsfläche erfolgt nicht, weder FINr 383,380, 381, 379, 391 und 388 sind im Kataster, noch die oben aufgelisteten 3 Flächen. Die zeitliche Zuordnung zum Bauprojekt St2239 von den Flächen 381 und 391 (damals als A3 bezeichnet) fehlt. Diese beiden Flächen weisen bereits 2012 einen Hoch-Waldbestand auf (Luftbild), anrechenbar wären damit nur 1,08 ha neue Waldgründung (für ST2239??), 3,252 ha waren laut Feststellungsbeschluss nötig.

Für den BN ist nur erkennbar: Ein Waldeigentümer hat eine Fläche von Grünland/Acker zur Waldnutzung geändert. Mit dem Straßenbau hat das formal keinen Zusammenhang. Damit fehlt praktisch vollständig der Bannwaldausgleich für St2239.

An das Ausbaivorhaben angrenzende Teile des nicht mehr benötigten Straßen- und Wegeverlaufes werden rekultiviert und auf einer Fläche von 1,189 ha (anrechenbar 1,091 ha) mit einer Ersatzaufforstung versehen. Der verbleibende Bannwaldverlust von 3,252 ha wird mit einer Neugründung von Bannwald auf 1,708 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche östlich von Moosbach (Ausgleichsmaßnahme A 1) und auf 1,550 ha südwestlich von Penzenhofen (A 3) jeweils angrenzend an bestehenden Bannwald ersetzt. Es ist somit sichergestellt, dass angrenzend an vor-

2 Textausschnitt aus Planfeststellungsbeschluss st2239 S. 34, vom 26.11.2012

Der BN erwartet, dass ein zeitnahe flächengleicher Bannwaldersatz bei jeglichem Eingriff erfolgt. Dies war in bisherigen Planungen nicht der Fall.

In der vorliegenden Planung liegt keine Bannwaldersatzpflanzung in passender Fläche vor. Der BN lehnt die Planung aufgrund zu hoher Eingriffe in den Bannwald und völlig unzureichendem Ausgleich ab.

Der BN erwartet zugängliche Informationen, wo genau welcher Ausgleich für ST2239 angelegt wurde und wo dabei ein Überschuss im Sinne des ÖFK entstanden sein soll. Aufforstungen ohne Bezug zu einem Bauprojekt und außerhalb des ÖFK dürfen nachträglich nicht als Bannwald-Ersatz anerkannt werden.

Die Netto-Neuersiegelung mit Böschungsbereichen beträgt 5,75 ha.

Der BN lehnt die Versiegelung von Fläche aufgrund der Flächensparziele der Regierung ab. Hier liegt kein sparsamer Umgang mit Boden vor. Für den Straßenbau darf keine weitere Fläche versiegelt werden, der Radwegbau muss sparsamer erfolgen.

5. Radwegführung

Der BN begrüßt den Lückenschluss im Radwegebau. Allerdings ist die Strecke nur eine untergeordnete Verbindung, die noch dazu bei über 20 km Entfernung zwischen Lauf und Altdorf nur von sehr wenigen Radfahrern dauerhaft genutzt werden wird.

Laut der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen im Großraum Nürnberg beträgt der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr bei dieser Entfernung 1% ohne Radschnellweg und 2% mit Radschnellweg.

Der Radweg sollte dicht an der Fahrbahn geführt werden, abgetrennt mit Sicherheitseinrichtung (Leitplanke) wie unter der BAB-Brücke und bei der Eichen- gruppe südlich von Winn, laut ERA ist dies möglich. Wenn alte Laubbaumgruppen den Bereich ausfüllen, kann der Radweg auch hinter den Baumgruppen geführt werden.

Es ist durchgehend eine Breite von 2-2,5 m ausreichend. Die Straße in der Bau- phase über den Radweg zu führen, lehnt der BN ab.

In Planunterlage 19-1-1 steht, dass die Strecke anschließend rückgebaut wird (S. 25), im Erläuterungsbericht bleibt die Überbreite bestehen (S. 42) oder es wird kein Rückbau erwähnt (S. 16). Die Umleitungsstrecke kann über die Gemein- destraße zwischen Oberhaidelbach und Weißenbrunn bis Ernhofen geführt werden. Dies ist auch die Strecke, die Pedelec-Fahrer und Freizeitfahrer sicher bevorzugen. Übrigens handelt es sich dabei nicht nur um Wald- und Wirt- schaftswegen, wie im Bericht aufgeführt, sondern um angemessen breite Fahr- bahnen mit Asphalt, die auch von Anwohnern rege genutzt werden. Es besteht die Möglichkeit für Radfahrer, Wirtschaftswegen näher an der Straße zu nutzen. Erst ab Ernhofen verläuft die bisherige Ausweichroute ohne Befestigung über breite Forstwegen parallel zur Straße.

Auf S. 25 im Erläuterungsbericht ist an mehreren Stellen erkennbar, welchen Stellenwert der Radweg für die Planer hat. Auf Abbildung 12 ist ein Fußweg zu sehen, Radfahrer frei. Kein Radfahrer, der schneller als Schritttempo fahren will, benutzt einen solchen Weg. Südlich der Autobahn gibt es also keinen „Rad- weg“!

Der neue Weg muss auf der ganzen Strecke bis zum Ortseingang am Kreisver- kehr als Geh- und Radweg mit der blauen Beschilderung gleichberechtigt aus- geschildert werden. Falls dazu Fläche fehlt, muss diese Fläche dem Autover- kehr weggenommen werden.

Die Kreuzungen mit der Einmündung Weißenbrunn, Ernhofen und Im Erlet so- wie in Winn müssen für Radfahrer höhengleich und durchgehend gestaltet wer- den, um den klaren Vorrang des Fahrrades hervorzuheben. KFZ können beim Abbiegen und Einbiegen eine Schutz-Schwelle überfahren, die auf den vorfahrt- berechtigten Radverkehr hinweist. Eine Lösung mit Bordsteinkanten und zu- rückgesetzten „Hakenslagen“ lehnt der BN ab, diese Kreuzungen sind äu- ßerst störend für Radfahrer.

Der Mindestabstand beträgt nach BN-Informationen 1,75 m zwischen Radweg und Straße, dieser kann durch passive Schutzmaßnahmen (Leitplanke) unter- schritten werden. Welche Richtlinie ist „MS vom Juli 2020“ (S. 41 Erläuterungs- bericht), die angeblich den Abstand von 2,5 m fordert?

Der BN fordert einen Radweg, der dem Radfahrenden echte Vorfahrt und durchgängiges zügiges Fahren auf der gesamten Strecke ermöglicht. Die

maximale Breite von 2,5 m muss durchgehend angewendet werden. Alte Laubbäume müssen erhalten bleiben. Eine breite Entwässerungsrinne (vegetationsfrei) zwischen Radweg und Straße lehnt der BN wegen der Zerschneidungswirkung ab.

Mit freundlichen Grüßen



Tom Konopka, Regionalreferent, Telefon 0911 81878-24,
tom.konopka@bund-naturschutz.de