



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

Regierung von Unterfranken
Peterplatz 9
97070 Würzburg

Ihre Nachricht
Unser Zeichen USt-Ufr-Schweinfurt-Wuerzburg-A7-Sechsstreifiger-Ausbau
Datum 25.03.2024

**Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i. V. m. Art. 72 ff. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) sowie gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP);
Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 7 (Fulda – Würzburg) im Abschnitt nördlich Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck – nördlich Tank- und Rastanlage Riedener Wald (Bau-km 638+000 bis Bau-km 646+000)**

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.

Des Weiteren wird die Übersendung der Gegenäußerung des Vorhabenträgers beantragt.

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

1. Ausbau behindert Mobilitätswende

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 Mobilitätswende einzuleiten, werden den Bürgerinnen und Bürgern Straßenausbaumaßnahmen als Problemlösung vermittelt, die zudem auf dem Rücken von Natur, Landschaft und Landwirtschaft ausgetragen werden.

Der BUND Naturschutz fordert daher als einzig sinnvolle Alternative einen umfassenden und zügigen Ausbau des ÖPNV. Nur mit einem Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV ist eine nachhaltige Lösung möglich. Zudem sind Güter auf der Schiene zu transportieren. Für diesen Umstieg muss sich auch die Politik einsetzen, um nachhaltige Lösungen zu bewirken. Dies ist auch in Hinblick auf den Klimawandel, die Biodiversitätskrise, den Flächenfraß und der Belastung der Luft mit Schadstoffen unumgänglich.

2. Massive Eingriffe, mangelhafter Ausgleich und Gefährdung von Arten

2.1 Verlust wertvoller Lebensräume

Durch das Ausbauvorhaben werden alleine im vorliegenden Ausbauabschnitt circa 59,7 ha Fläche durch Versiegelung oder Überbauung dauerhaft beansprucht, 30,1 ha zusätzlich temporär. Es kommt zu einer Nettoneuversiegelung von 13,5 ha Fläche. Damit verbunden ist ein temporärer und dauerhafter Verlust von Lebensraum für Feldhamster, Haselmaus, Zauneidechse und Schlingnatter. Zahlreiche Vogelarten wie Feldlerche, Rohrweihe, Gartenrotschwanz sowie waldbewohnende Vogelarten (unter anderem Schwarzspecht, Grünspecht, Mittelspecht) werden durch betriebsbedingte Immissionen beziehungsweise Lebensraumverluste beeinträchtigt, ebenso betroffen sind insbesondere waldbewohnende Fledermausarten (vor allem Bechsteinfledermaus und Braunes Langohr) durch den Verlust von zusammenhängenden Waldflächen und durch den

Verlust von Höhlenbäumen. 49 Quartierbäume mit 32 Spaltenstrukturen und 122 Baumhöhlen sollen gefällt werden. 18,8 ha Hamsterfläche gehen verloren, die Haselmaus verliert ihren Lebensraum auf einer Fläche von 42,4 ha. Ein Ausgleich soll laut Planunterlagen für Zauneidechse, Schlingnatter und Haselmaus aber nur durch Aufwertungsmaßnahmen in bestehenden Lebensräumen erfolgen, die sich damit insgesamt reduzieren.

28,3 ha Gehölze (Hecken, Einzelbäume, etc.) werden neu angelegt. Damit geht ein Verlust von Offenland - und damit weiterer Lebensraum für Feldhamster, Feldlerche und Co - verloren. Dies wird scheinbar nicht ausgeglichen!

Nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotope sind in einem Umfang von 23,39 ha betroffen. Teilweise wird der geschützte Landschaftsbestandteil „Streuobstwiesen im neuen Berg, im Stengigrangen und am Gumpertsbrunnen (OT Zeuzleben, Werneck)“ durch das Ausbauvorhaben beeinträchtigt.

2.2 Lage der Ausgleichsflächen für Offenlandarten nicht bekannt

Den vorliegenden Planunterlagen konnten keine Angaben zu den genauen Standorten der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen für Offenlandarten (insbesondere Feldhamster) entnommen werden. Lediglich großzügige Suchräume sind angegeben. Die Lage der Ausgleichsflächen für Feldhamster und Feldlerche (9.1ACEF/FCS/9.4ACEF) befindet sich laut Planunterlagen noch in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde. Eine Beurteilung der Maßnahmen ist daher nicht möglich. Damit wird auch nicht nachgewiesen, dass gerade Eingriffe in den Lebensraum des Feldhamsters ausgeglichen sind und die Ausgleichsflächen in einer Region liegen, die noch von Feldhamstern besiedelt und auch den jeweiligen Teilpopulationen zuordenbar sind:

Gemäß (FABION GbR 2019) teilt sich der vom geplanten Bauvorhaben betroffene Feldhamsterlebensraum in folgende vier Teilvorkommensgebiete auf, die jeweils eigene Teilpopulationen darstellen:

- Werneck-Mühlhausen, Zeuzleben und Stettbach
- Schraudenbach - Vasbühl
- Unterpleichfeld bis Werneck-Mühlhausen (westlich B19)
- Werneck-Rundelshausen bis Euerbach

Gemäß LPP, S. 53, sind Ergebnisse weiterer Abstimmungen mit Naturschutzbehörden der Anlage 2 zur Unterlage 1 zu entnehmen. Diese Anlage ist aber in den Planunterlagen nicht auffindbar.

2.3 Kein enger räumlicher Zusammenhang

In Hinblick auf Feldhamster, Haselmaus und Zauneidechse wird in Kauf genommen, dass zumindest teilweise kein räumlicher Zusammenhang zwischen allen betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten und der entsprechenden Maßnahme herzustellen ist, da nicht alle Individuen aus dem Eingriffsbereich die Maßnahmenflächen 9.1ACEF/FCS, 9.2AFCS, 9.3AFCS, 9.4ACEF, 12.1ACEF/FCS, 12.2ACEF/FCS, 12.3AFCS, 13ACEF/FCS, 15ACEF/FCS und 22AFCS selbstständig erreichen können. Dies führt zu einer weiteren Schädigung der Populationen, was insbesondere das Überleben des vom Aussterben bedrohten Feldhamsters zusätzlich in Frage stellt.

2.4 Fehlender Nachweis der Dauerhaftigkeit des Ausgleichs

Auch ist völlig unklar, wie die Dauerhaftigkeit der Ausgleichsflächen auf Privatgrund (pik) gesichert werden soll. Der Eingriffsverursacher muss die erforderlichen Rechte an diesen Grundstücken jedoch nachweisen. § 15 Abs. 4 BNatSchG regelt die Unterhaltung und rechtliche Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Sicherung dient der Gewährleistung, dass bei Realisie-

rung des Eingriffs die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen tatsächlich umgesetzt sind und für den entsprechenden Zeitraum andauern. Bei Inanspruchnahme fremder Grundstücke Privater 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.

2.5 Stärkung der Feldhamsterpopulationen unterbleibt

Trotz der prekären Situation für den Feldhamster ist nur eine unsichere „Aufwertung“ einer bestehenden (wohl auch verkehrlich genutzten) Unterführung geplant (9.2A_{FCS}), wobei alleine die Verlängerung der Unterführung durch den Ausbau der A 7 um circa 1/3 die Durchquerbarkeit für Feldhamster (und Fledermäuse) reduzieren. Ob diese Unterführung von Feldhamstern bisher genutzt wurde und/oder die vorgesehenen Maßnahmen zu einer Verbesserung führen, ist nicht belegt. Neue hamstertaugliche Durchlässe sind nicht vorgesehen. Es wird damit die Möglichkeit vertan, die Barrierewirkung der A 7 für den Feldhamster und andere Kleintiere zu reduzieren. Nach MAMMEN & MAMMEN (2011) sollen Abstände zwischen Durchlässen für Feldhamster maximal 250 m betragen.

Der nicht nachhaltige Umgang mit dem vom Aussterben bedrohten Feldhamster wird auch bei der Stettbacher Brücke (eigenes Verfahren) deutlich. Hier wird eine Ausgleichsmaßnahme „Feldhamsterkorridor“ aus der Planfeststellung Talbrücke Stettbach beeinträchtigt, um diese nachher wieder herstellen zu müssen (22A und 9.3a).

2.6 Gefährdung des Feldhamsters durch zusätzlichen Verkehr und Vergrämung

Keine Beachtung findet das erhöhte Verkehrsaufkommen während der Baumaßnahmen durch Baustellen- und Umleitungsverkehr, der ja teilweise auch durch Feldhamsterlebensraum führt und so die Verluste erhöht. Auch vorgesehene Vergrämgungsmaßnahmen (5V) erhöhen den Verlust an Feldhamstern, da diese abwandern müssen und einer erhöhten Gefahr durch Beutegreifer und

Straßenverkehr ausgesetzt sind. Auch wenn die Ausgleichsfläche direkt angrenzen würde (gemäß saP ist jedoch eine Distanz von 50 m möglich), ist nicht sichergestellt, dass die Hamster auch in diese Richtung abwandern und die Ausgleichsfläche finden.

2.7 Massiver Verlust wertvoller Waldflächen

Mit dem Vorhaben ist ein dauerhafter Verlust an Wald durch Überschüttung und Versiegelung in einer Größenordnung von circa 17,22 ha verbunden. Diese betroffenen Flächen besitzen teilweise besondere Bedeutung für das lokale Klima, für das Landschaftsbild oder für die Erholung. Im Hinblick auf Art. 9 BayWaldG sind besonders die Ziele zur Waldarmut im Regionalplan Region Main-Rhön (3) und im Waldfunktionsplan Region Main-Rhön (3) von zentraler Bedeutung. Das Ziel B III 2.1 Z (Satz 2) im Regionalplan und das Ziel 1.1.4 (Satz 2) im Waldfunktionsplan machen eine Erhaltung der Waldfläche im westlichen Teil des Landkreises Schweinfurt unabdingbar. In Anbetracht der Zunahme von ausgeprägten Trockenphasen aufgrund der voranschreitenden Klimakrise ist jedoch die vorgesehene Neubegründung von Waldflächen nicht sichergestellt (18,1 ha bei Gänheim sowie 7,91 ha Wiederaufforstungs- und Rekultivierungsflächen). Zudem führt die Inanspruchnahme von Waldflächen zur Öffnung der betroffenen Wälder, was diese wiederum schneller austrocknen lässt. Weitere Waldverluste wären die Folge. Diese sind nicht ausgeglichen.

Sumpfwälder werden auf 1.427 m² dauerhaft überbaut und auf 287 m² temporär in Anspruch genommen. Diese sind aufgrund ihrer Ansprüche an Standort und Klima sowie der langen Entwicklungsdauer nicht wiederherstellbar. Gleiches gilt für die Bruchwälder, die mit 402 m² dauerhaft und 385 m² temporär beansprucht werden.

2.8 Verlust wertvoller Böden für Landwirtschaft

Durch das Vorhaben gehen großflächig landwirtschaftlich wertvollste Böden verloren. Dies führt zu einem hohen Verlust an wertvollen Anbauflächen. Zudem gehen Erträge bedingt durch den Klimawandel zurück. Schon jetzt importiert Deutschland Agrarprodukte und andere Verbrauchsgüter, für deren Produktion knapp 80 Millionen Hektar, also 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.“ Trotz dieser hohen Bedeutung werden dem Lebensraum Acker lediglich 2 Wertepunkte zugeordnet. Dies bildet die hohe und wichtige Funktion dieser hochwertigen Böden für die Lebensmittelproduktion und die Bedeutung für die Wasserspeicherung, aber auch für Offenlandarten, nicht ab. Nachbesserungen sind unabdingbar, da diese Flächen ansonsten Böden mit niedrigster Ertragsfunktion 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. Rund 20 Jahre gab es in der Region schon keine Überschüsse mehr bei der Grundwasserneubildung.

Dieser Flächenverbrauch widerspricht auch den politischen Zielsetzungen 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 zu senken, was auch den Beschluss des Bundesrates zum Flächensparen unterstützt. Die geplante Maßnahme ignoriert diese Ziele.

2.9 Summationseffekte nicht berücksichtigt

Summationseffekte durch die weiteren Ausbauabschnitte der A 7 (bis Biebelried) und andere Planungen (auch Bauleitplanung) sind nicht berücksichtigt. Dies ist jedoch nötig, um Aussagen zu den Auswirkungen auf den Erhaltungszustand von Arten (zum Beispiel Feldhamster) treffen zu können. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich der Feldhamster insgesamt in einem äußerst schlechten Erhaltungszustand befindet, nur noch voneinander isolierte Teilvorkommen bestehen (insbesondere die A 7 stellt eine unüberwindbare Barriere dar), und damit schon alleine durch die Reduktion seines Lebensraumes von einer weiteren Verschlechterung des Erhaltungszustandes ausgegangen werden muss. Dies behindert auch die Möglichkeit der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes.

3. Klimaschutz

Durch das Vorhaben kommt es gemäß UVP-Bericht zu einer Erhöhung der Lebenszyklusemissionen (Sektor 2, Industrie) von rund 667 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr. Angegeben ist jedoch nur der Abschnitt zwischen dem AK Schweinfurt/Werneck und der Tank- und Rastanlage Riedener Wald. Der Ausbau wird jedoch bis Biebelried fortgesetzt. Die Auswirkungen sind daher in Summation zu berücksichtigen.

Für den Sektor Verkehr werden Treibhausgasemissionen von 1.161 t CO₂-eq / Jahr (inklusive Vorläuferkette Verbrennermotoren) zuzüglich 462 t CO₂-eq / Jahr aus der Vorläuferkette Stromerzeugung alleine im vorliegenden Planungsabschnitt angegeben. Insgesamt ist für den gesamten sechsstreifigen Ausbau zwischen dem AK Schweinfurt/Werneck und AK Biebelried über eine Länge von

30,9 km gemäß UVP-Bericht sogar von 481 t CO₂-eq / Jahr (inklusive Vorläuferkette Verbrennermotoren) zuzüglich 1.783 t CO₂-eq / Jahr aus der Vorläuferkette Stromerzeugung auszugehen. Das zu Grunde liegende Gutachten Lohmayer führt hierzu zudem aus: *„Mit dem Verkehrsgutachten wird die verkehrliche Wirkung der Gesamtplanung für alle drei Bauabschnitte prognostiziert; Betrachtungen zur verkehrlichen Wirkung einzelner Bauabschnitte liegen nicht vor, womit Grundlagen für Treibhausgasbilanzen für einzelne Bauabschnitte für den Kfz-Verkehr nicht gegeben sind.“*

Im Bereich des Sektors 7 (Landnutzungsänderung) wird nicht berücksichtigt, dass insgesamt 13,5 ha nettoneuversiegelt werden. Diese Fläche steht zukünftig nicht mehr als CO₂-Speicher zur Verfügung. Auch ist nicht berücksichtigt, dass es schon durch die Umgestaltung der Flächen zur Freisetzung von Treibhausgasen aus dem Boden kommen wird. Die reine Gegenüberstellung von Eingriffs- und Kompensationsflächen ist nicht ausreichend.

Klar ist dennoch, dass es durch die Umsetzung der Ausbauplanung zu einer Erhöhung der Treibhausgasemissionen kommt, was im Widerspruch zum Bundes-Klimaschutzgesetz steht, welches gemäß § 13 einfordert, dass die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben:

Die Planung muss die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) beachten. Nach dessen § 13 besteht seit Ende 2019 für alle noch nicht abgeschlossenen Planungen und Entscheidungen Träger 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. Danach gebietet Absatz 1 allen Trägern öffentlicher Aufgaben, den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Das Berücksichtigungsgebot konkretisiert 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 gemäß § 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 Klimaschutzgesichtspunkte 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. Anhang IV, 4b; 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.

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.

Hierzu treffen die Planunterlagen jedoch keine Aussagen.

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. Das Vorhaben widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

Mit freundlichen Grüßen



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