



**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-Wuerzburg-Kitzingen-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 (UVPg);  
Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 7 (Fulda – Würzburg) im Abschnitt südlich Anschlussstelle Würzburg/Estenfeld – Autobahnkreuz Biebelried (Bau-km 660+200 bis Bau-km 668+450 linke Fahrbahn / 669+350 rechte Fahrbahn)**

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 die Belastung der Luft mit Schadstoffen unumgänglich.

## **2. Massive Eingriffe, mangelhafter Ausgleich und Gefährdung von Arten**

### **2.1 Verlust wertvoller Lebensräume**

Gemäß UVP-Bericht beansprucht die gesamte Verkehrsflächenerweiterung (inklusive PWC-Anlage und Regenrückhaltebecken) mit ihrem Straßenkörper eine Fläche von rund 38 ha. Zudem werden 34 ha durch das Baufeld, Baustraßen und Lagerflächen temporär beansprucht. Es kommt zu einer Nettoneuversiegelung von rund 13,2 ha. Damit verbunden ist ein temporärer und dauerhafter Verlust von Lebensraum für Zauneidechse (rund 5,7 ha), Feldhamster (15,03 ha dauerhaft, weitere 8,09 ha temporär) und Haselmaus (20,2 ha). Zahlreiche Vogelarten der Feldflur (zum Beispiel Feldlerche) sowie waldbewohnende Vogelarten (unter anderem Schwarzspecht, Grünspecht, Mittelspecht) werden durch

betriebsbedingte Immissionen beziehungsweise Lebensraumverluste beeinträchtigt. Ebenso betroffen sind mindestens 13 Fledermausarten durch den Verlust von Waldflächen (rund 1,2 ha), Jagd- und Leitstrukturen sowie Höhlenbäumen. 16 Quartierbäume mit 12 Höhlen und weiteren 60 Habitatstrukturen gehen verloren.

## **2.2 Keine Angaben zur Schlingnatter**

Die saP macht keine Aussagen darüber, ob ein Vorkommen der Schlingnatter untersucht wurde. Im Ausbauabschnitt Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck – nördlich Tank- und Rastanlage Riedener Wald ist diese nachgewiesen. Ein Vorkommen im Ausbauabschnitt Anschlussstelle Würzburg/Estenfeld bis Autobahnkreuz Biebelried ist daher anzunehmen. Entsprechende Untersuchungen sind daher nötig.

## **2.3 Mangelhafter Ausgleich für Offenlandarten**

Rund 14 ha flächige Gehölzpflanzungen sind als Kompensation gemäß Unterlage 9.4 (Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriffen und Kompensation) geplant (bei der Angabe zur Ansaat von 27 ha Laubbaum-Hochstämmen handelt es sich wohl um einen Fehler?). Damit geht ein weiterer Verlust von Offenland - und damit weiterer Lebensraum für Feldhamster, Feldlerche und Co. verloren. Dies wird scheinbar nicht ausgeglichen!

Zudem wird die berechnete nötige Ausgleichsfläche für den Verlust an Feldhamsterlebensraum um 1 ha reduziert, da vier bestehende Unterführungen „optimiert“ werden würden. Weiterhin wird der Ausgleich um 0,78 ha für Zuleitungsstrukturen verringert. Dies ist nicht schlüssig, da der Lebensraumverlust durch eine Durchlassoptimierung nicht ausgeglichen wird! Zudem ist die Funktionalität der Unterführungen, die zudem offensichtlich weiter durch landwirtschaftliche Maschinen, SpaziergängerInnen, etc. genutzt werden sollen, nicht belegt.

## **2.4 Lage der Ausgleichsflächen für Offenlandarten nicht bekannt**

Die Lage der artenschutzrechtlichen Ausgleichsflächen für die Maßnahmen für den Feldhamster konnten den Planunterlagen nicht entnommen werden. Lediglich großzügige Suchräume sind angegeben. 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

## **2.5 Kein enger räumlicher Zusammenhang**

In Hinblick auf Haselmaus, Zauneidechse und Feldhamster ist bereits klar, dass zumindest teilweise kein enger räumlicher Zusammenhang zwischen allen betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten und der entsprechenden Maßnahme herzustellen ist, da nicht alle Individuen aus dem Eingriffsbereich die Maßnahmenflächen selbstständig erreichen können. Dies führt zu einer weiteren Schädigung der Populationen, was insbesondere das Überleben des vom Aussterben bedrohten Feldhamsters zusätzlich in Frage stellt.

## **2.6 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 Realisierung 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.

## **2.7 Stärkung der Feldhamsterpopulationen unterbleibt**

Trotz der prekären Situation für den Feldhamster sind keine weiteren Durchlässe für den Feldhamster geplant. Nur die bestehenden verkehrlich genutzten Unterführungen BW662b, BW665b, BW667a und BW667b sollen „verbessert“ werden, wobei alleine die Verlängerung der Unterführungen durch den Ausbau der A 7 um circa 1/3 die Durchquerbarkeit für Feldhamster (und Fledermäuse) reduzieren. Ob diese Unterführungen von Feldhamstern bisher genutzt wurden 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.

## **2.8 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 Vergrämungsmaßnahmen (2.5V) 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 (laut saP „unmittelbare Nähe“ – Was heißt das?), ist nicht sichergestellt, dass die Hamster auch in diese Richtung abwandern und die Ausgleichsfläche finden.

## **2.9 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.

## **2.10 Summationseffekte nicht berücksichtigt**

Summationseffekte durch die weiteren Ausbauabschnitte der A 7 zwischen dem Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck und dem Autobahnkreuz Biebelried sowie 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 491 Tonnen CO<sub>2</sub>-

Äquivalente pro Jahr. Angegeben ist jedoch nur der Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Estenfeld (südlich) und dem Autobahnkreuz Biebelried. Es sind aber die Auswirkungen für den gesamten Ausbauabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck und dem Autobahnkreuz Biebelried inklusive aller Brücken (auch wenn bereits fertiggestellt) in Summation zu berücksichtigen.

Für den Sektor Verkehr werden Treibhausgasemissionen von 1.259 t CO<sub>2</sub>-eq / Jahr (inklusive Vorläuferkette Verbrennermotoren) zuzüglich 501 t CO<sub>2</sub>-eq / Jahr aus der Vorläuferkette Stromerzeugung alleine im vorliegenden Planungsabschnitt angegeben. Insgesamt ist für den gesamten sechsstreifigen Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck und Autobahnkreuz Biebelried über eine Länge von 30,9 km gemäß UVP-Bericht sogar von 481 t CO<sub>2</sub>-eq / Jahr (inklusive Vorläuferkette Verbrennermotoren) zuzüglich 1.783 t CO<sub>2</sub>-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 rund 13,2 ha nettoneuversiegelt werden. Diese Fläche steht zukünftig nicht mehr als CO<sub>2</sub>-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. Im Übrigen ergibt Tabelle 8, Kap. 4.5, UVP-Bericht, eine negative Bilanz zwischen Inanspruchnahme (21,57 ha) und Kompensationsmaßnahmen (6,53 ha).

Klar ist, 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 CO<sub>2</sub>-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