



Staatliches Bauamt Würzburg
Postfach 55 20 • 97005 Würzburg.....

Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg (B26n) e.V.

Herr Koser

Buchenstr. 33

97854 Steinfeld

mit der Bitte, Kenntnis zu nehmen und mit freundlichen Grüßen.



Staatliches Bauamt Würzburg
Postfach 55 20 • 97005 Würzburg

Hochbau
Straßenbau
Universitätsbau

KOPIE

Regierung von Unterfranken
Sachgebiet 32
Peterplatz 9
97070 Würzburg

Einwand vom
11.11.2021

Unser Zeichen
P-4354

Bearbeiter
P1500

Würzburg, 15.06.2028

☎ 0931-392-3404

☎ 0931-392-3144

b26n.plafe@stbawue.bayern.de

**Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 if. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)
i.V.m. Art. 72 if. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG)
sowie gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);
Neubau der B 26n zwischen Karlstadt und dem Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt/
Werneck (Bauabschnitt 1), MSP 6, Abschnitt 100, Station 4,367 bis B 26a,
Abschnitt 100, Station 1,631 (Bau km 8+330 bis Bau-km 16+120)
Anhörungsverfahren**

Anlage

1. Erwidernng zu den „Naturschutzfachliche Einwendungen zu den
Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der Bundesstraße 26n“ von Schreiber
Umweltplanung, Bramsche
2. Ergebnisse der Feldhamsterbausuche 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den mit Schreiben vom 11.11.2021 von der Bürgerinitiative Bürger und Kommunen
gegen die Westumgehung Würzburg (B26n) e.V. vorgebrachten Einwendungen nehmen
wir nachfolgend Stellung:

Zur Überprüfung der Reduktion der Umweltauswirkungen durch die Reduktion des Querschnittes:

Zunächst stellt sich bei der Einwendung die Frage, wie eine "signifikante" Reduktion
definiert ist.

Amtssitz
Staatliches Bauamt Würzburg
Postfach 5520 97005 Würzburg
Weißenburgstr. 6 97082 Würzburg
☎ 0931-392-00
☎ 0931-392-2777

Dienstgebäude
Kroatengasse 4-5
97070 Würzburg

E-Mail und Internet
poststelle@stbawue.bayern.de
www.stbawue.bayern.de

Klar ist in jedem Fall, dass eine Reduktion der Fahrstreifen von 2x2-streifig auf 2/3-streifig eine deutliche Flächeneinsparung bedeutet und damit auch eine reduzierte Beeinträchtigung der Umwelt einhergeht.

Der Regelquerschnitt wurde von 31 m auf 11,5 bzw. 15 m reduziert, wodurch allein im Bereich der Fahrbahn eine Halbierung der versiegelten Fläche erreicht werden konnte.

Zum Klimaschutz:

Das Thema Klimakrise wird derzeit intensiv diskutiert. Auch die Ratifizierung und Überarbeitung des Klimaschutzgesetzes zeigen, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. Das Thema Klima wurde im Rahmen der Erstellung der umweltfachlichen Unterlagen umfangreich bearbeitet. Die Maßnahmen, die sich aus dem Artenschutz und der Eingriffsregelung ergeben, wirken sich ebenfalls klimawirksam aus. So werden beispielsweise 6,6 Hektar Waldflächen aufgewertet, 8,3 Hektar Hecken- und Gebüschstrukturen geschaffen sowie insgesamt 5,9 Hektar Gehölze (in geschlossener und aufgelockerter Pflanzweise) angepflanzt. Zusätzlich werden etwa 2,8 Hektar Grünland extensiviert (Maßnahmen 3.3 A und 3.4 A). Gerade Gehölze leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduktion von Schadstoffen in der Luft. Außerdem wirken sie als CO₂-Senken, was bedeutet, dass durch diese Biotope CO₂ wieder in den Boden zurück geführt wird.

Den Anforderungen des neuen Klimaschutzgesetzes wird darüber hinaus durch eine zusätzliche Unterlage als Fachbeitrag zum Klimaschutz (Berechnung der THG-Emissionen für Bau und Betrieb sowie Landnutzungsänderung) Rechnung getragen, die aufgrund der Novelle des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2021 erstellt wurde. Dieser ist auf der Homepage der Regierung von Unterfranken unter dem Link https://www.regierung.unterfranken.bayern.de/service/planfeststellung/aktuelle_verfahren/32-4354-2-3-18/index.html einsehbar.

Zur Berücksichtigung der Schutzgüter:

Dem Einwand, die Belange der Schutzgüter wären durch die Planungen nur unzureichend berücksichtigt, kann insgesamt nicht gefolgt werden. Im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens für den 1. Bauabschnitt der B 26n werden alle Schutzgüter gemäß der geltenden Gesetze und Verordnungen umfangreich abgearbeitet.

Zu 1. Einwendungen gegen den 1. Bauabschnitt

Zu 1.1 Das Schutzgut Mensch als "Verlierer"

In der Einwendung wird beschrieben, dass das Schutzgut Mensch durch den Bau und Betrieb des ersten Bauabschnitts der B 26n beeinträchtigt werden würde. In Bezug auf das Teilschutzgut Erholen ist festzustellen, dass die Trasse beispielsweise Wander- und Radwege kreuzt, die zu Erholungszwecken genutzt werden. Diese sind jedoch weiterhin nutzbar.

Die Bauwerke werden an dieser Stelle durch Gestaltungsmaßnahmen landschaftsbildgerecht eingegrünt, sodass der Erholungswert des jeweiligen Wander- oder Radweges erhalten bleibt. Viele Wander- und Radwege verlaufen derzeit weitgehend durch offene, strukturarme Offenlandschaft.

Um den Erholungswert der Flächen zu steigern, werden entsprechende Maßnahmen, wie beispielsweise Hecken- und Gebüschpflanzungen, welche die Landschaft gliedern und zu einem höheren Erholungswert beitragen, umgesetzt. Der Landschaftsraum wird dadurch optisch strukturiert und die Artenvielfalt erhöht. Auch Maßnahmen, die aus dem Artenschutz resultieren, steigern den Erholungswert von Flächen. Die Anlage von Blühstreifen und die Extensivierung von Wiesenflächen sowie die Aufwertung von Waldlebensräumen trägt ebenfalls zu einer erhöhten Erholungseignung bei. Belastungen im Nahbereich der Trasse stehen insofern einer Aufwertung der Erholungsfunktionen im weiteren Umfeld der Trasse gegenüber.

In Bezug auf das Teilschutzgut Wohnen lässt sich grundsätzlich festhalten, dass es keine direkte Betroffenheit durch Überbauung von Wohnflächen gibt. Für die lärmbedingten Auswirkungen der Straße sind gemäß der 16. BImSchV für Außenbereichswohnanlagen insbesondere Grenzwerte mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bei Neubauvorhaben anzusetzen. Wohnbebauung im Außenbereich ist damit wie ein Dorf-, Kern- und Mischgebiet zu schützen. Die Ausdehnung bspw. des Tag-Geräuschpegels von 64 dB(A) reicht i.d.R. bis maximal 30 – 40 m von der Fahrbahn der B 26n in die Landschaft hinein. Dementsprechend sind aufgrund der vergleichsweise weit entfernt gelegenen Siedlung und Außenbereichswohnanlagen keine schutzbedürftigen Wohnfunktionen innerhalb der 64/54 dB(A)-Kulisse vorhanden.

Das Verkehrsgutachten prognostiziert zudem eine Reduzierung des „innerörtlichen“ Verkehrs der B 26 zwischen den Anschlussstellen Arnstein Ost / Schwebenried und Anschlussstelle Arnstein West / Müdesheim von ca. 2.000 Fahrzeugen am Tag (östliche B 26) und ca. 3.000 Fahrzeugen am Tag (westliche B 26). Die reduzierten Verkehrszahlen gehen mit einer teils deutlich geringeren Lärm- und Luftbelastung einher, werten die innerörtlichen Wohn- und Wohnumfeldfunktionen auf und stehen der durch Trassenplanungen verursachten Mehrbelastungen entgegen. Die erheblichen Auswirkungen, die außerhalb des unmittelbaren Planbereichs auf das Teilschutzgut Wohnen festgestellt werden konnten, stehen den positiven Wirkungen des Straßenbauvorhabens gegenüber.

Zur Verkehrszunahme entlang der B 26, St 2437, St 2438, St 2299 und MSP 1:

Zur Darstellung der Verkehrsentwicklung zwischen Müdesheim und Birkenfeld entlang der B 26, St 2437 und St 2299 werden folgende Straßenabschnitte betrachtet:

1. B 26 zw. Müdesheim und Halsheim
2. B 26 zw. Halsheim und Binsfeld
3. B 26 zw. Binsfeld und Thüngen
4. St 2437 zw. Thüngen und Retzbach
5. St 2437 Mainbrücke Retzbach
6. St 2299 zw. Zellingen und Billingshausen
7. St 2299 zw. Billingshausen und Birkenfeld

In der Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019 werden im Status Quo - Modell 2015 folgende Verkehrsstärken ausgewiesen:

1. 4700 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
2. 4200 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
3. 4400 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
4. 2600 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
5. 7700 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
6. 1800 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
7. 1500 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Hin zum Prognosebezugsfall 2035 verändern sich die Verkehrsstärken nur geringfügig:

1. 5000 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
2. 4300 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
3. 4600 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
4. 2900 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
5. 8100 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
6. 1800 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
7. 1600 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Mit Umsetzung des Bauabschnitts (BA) 1 der B 26n kommt es auf allen betrachteten Straßenabschnitten zu einer Verkehrszunahme gegenüber dem Prognosebezugsfall, wobei dies nur Leichtverkehr ist, kein Schwerverkehr:

1. 6900 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
2. 6300 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
3. 6500 Kfz/24h, davon 500 SV/24h
4. 4000 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
5. 9500 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
6. 2200 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
7. 2000 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Mit 6300 - 6900 Kfz/24h liegt die Verkehrsstärke auf dem betrachteten Abschnitt der B 26 unter der durchschnittlichen Belastung einer Bundesstraße (vgl. Straßenverkehrszählung 2021 (SVZ 2021): DTV-Mittelwert Bundesstraßen Bayern: 9.377 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 899 Kfz/24h). Auf den betrachteten Abschnitten der St 2437 und St 2299 liegt die Verkehrsstärke mit 2000 - 4000 Kfz/24h im Bereich der durchschnittlichen Belastung einer bayerischen Staatsstraße (vgl. Straßenverkehrszählung 2021 (SVZ 2021): DTV-Mittelwert Staatsstraßen Bayern: 3.765 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 215 Kfz/24h). Lediglich die Mainbrücke Retzbach wäre mit 9.500 Kfz/24h deutlich stärker belastet, was für eine Flussquerung aufgrund der Bündelungswirkung naheliegend ist.

Mit weiterem Baufortschritt der B 26n werden zwischen Müdesheim und Birkenfeld Entlastungen gegenüber dem Prognosebezugsfall prognostiziert:

BA 2:

1. 2900 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
2. 2300 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
3. 2300 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
4. 2100 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
5. 7600 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
6. 1800 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
7. 1500 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

BA 3 (mit A7-Ausbau):

1. 2700 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
2. 1900 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
3. 2100 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
4. 1800 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
5. 7300 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
6. 1800 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
7. 1500 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

BA 4:

1. 1700 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
2. 1000 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
3. 1000 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
4. 800 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
5. 6500 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
6. Ost, bei Zellingen: 1000 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h;
West, bei Billingshausen: 2100 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
7. 1400 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Mit Realisierung des BA 4 resultiert eine Verkehrszunahme auf der St 2299 bei Billingshausen, die zukünftig als direkter Zubringer zur B 26n dient.

Zur Darstellung der Verkehrsentwicklung zwischen Roden und Zellingen entlang der St 2438, St 2437 und St 2300 werden folgende Straßenabschnitte betrachtet:

1. St 2438 zw. Roden und Urspringen
2. St 2437 östlich von Duttenbrunn
3. St 2300 in Zellingen

In der Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019 werden im Status Quo - Modell 2015 folgende Verkehrsstärken ausgewiesen:

1. 2400 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
2. 1400 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
3. 4000 Kfz/24h, davon 100 SV/24h

Hin zum Prognosebezugsfall 2035 verändern sich die Verkehrsstärken nur geringfügig:

1. 2600 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
2. 1100 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
3. 4000 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Mit Umsetzung des Bauabschnitts (BA) 1 der B 26n kommt es auf allen betrachteten Straßenabschnitten zu einer Verkehrszunahme gegenüber dem Prognosebezugsfall, wobei dies nur Leichtverkehr ist, kein Schwerverkehr:

1. 3100 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
2. 1900 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
3. 4600 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Mit 1900 - 4600 Kfz/24h liegt die Verkehrsstärke auf den betrachteten Abschnitten im Bereich der durchschnittlichen Belastung einer bayerischen Staatsstraße (vgl. SVZ 2021: DTV-Mittelwert Staatsstraßen Bayern: 3.765 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 215 Kfz/24h).

Mit Realisierung des BA 2 der B 26n sind zwischen Roden und Zellingen Entlastungen gegenüber dem BA 1 zu erwarten. Die Verkehrsstärken liegen jedoch zum Teil über denen des Prognosebezugsfalls:

1. 3000 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
2. 400 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
3. 4100 Kfz/24h, davon 100 SV/24h

Mit weiterem Baufortschritt der B 26n werden zwischen Roden und Zellingen Entlastungen gegenüber dem Prognosebezugsfall prognostiziert:

BA 3 (mit A7-Ausbau):

1. 2600 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
2. 400 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
3. 3700 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

BA 4:

1. 1800 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
2. 400 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h
3. 2000 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Zur Darstellung der Verkehrsentwicklung zwischen Thüngen und Karlstadt entlang der B 26 sowie im Bachgrund entlang der MSP 1 werden folgende Straßenabschnitte betrachtet:

1. B 26 zw. Thüngen und Stetten
2. B 26 in Karlstadt (Arnsteiner Straße)
3. MSP 1 zw. Aschfeld und Münster

In der Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019 werden im Status Quo - Modell 2015 folgende Verkehrsstärken ausgewiesen:

1. 2300 Kfz/24h, davon 300 SV/24h
2. 3800 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
3. 2400 Kfz/24h, davon 100 SV/24h

Hin zum Prognosebezugsfall 2035 verändern sich die Verkehrsstärken nur geringfügig:

1. 2400 Kfz/24h, davon 400 SV/24h
2. 3700 Kfz/24h, davon 200 SV/24h
3. 2900 Kfz/24h, davon 200 SV/24h

Mit Umsetzung des Bauabschnitts (BA) 1 der B 26n kommt es auf allen betrachteten Straßenabschnitten zu einer Verkehrszunahme gegenüber dem Prognosebezugsfall, wobei dies meist nur Leichtverkehr ist, kein Schwerverkehr:

1. 3200 Kfz/24h, davon 400 SV/24h
2. 4400 Kfz/24h, davon 300 SV/24h
3. 3300 Kfz/24h, davon 200 SV/24h

Mit 3200 - 4400 Kfz/24h liegt die Verkehrsstärke auf dem betrachteten Abschnitt der B 26 unter der durchschnittlichen Belastung einer Bundesstraße (vgl. SVZ 2021: DTV-Mittelwert Bundesstraßen Bayern: 9.377 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 899 Kfz/24h). Auf den betrachteten Abschnitten der MSP 1 liegt die Verkehrsstärke mit 3300 Kfz/24h über der durchschnittlichen Belastung einer Kreisstraße (vgl. SVZ 2021: DTV-Mittelwert Kreisstraßen Bayern: 1.636 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 83 Kfz/24h, DTV-Mittelwert Kreisstraßen Landkreis Main Spessart: DTV = 1.157 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 63 Kfz/24h).

Mit weiterem Baufortschritt der B 26n werden bei Karlstadt und im Bachgrund zum Teil deutliche Entlastungen gegenüber dem Prognosebezugsfall prognostiziert:

BA 2:

1. 900 Kfz/24h, davon 100 SV/24h
2. 3400 Kfz/24h, davon 100 SV/24h
3. 800 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

BA 3 (mit A7-Ausbau):

1. 900 Kfz/24h, davon 100 SV/24h
2. 3300 Kfz/24h, davon 100 SV/24h
3. 800 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

BA 4:

1. 1100 Kfz/24h, davon 100 SV/24h
2. 3100 Kfz/24h, davon 100 SV/24h
3. 700 Kfz/24h, davon < 50 SV/24h

Zur Lärmbelastung für den Waldkindergarten:

Die Schallimmissionen durch das Fahrzeugaufkommen auf der B 26n im Bereich des Waldkindergartens wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (Unterlagen 17.1 und 17.2) detailliert ermittelt. Dabei wurde im Bereich des Waldkindergartens die Straßendeckschichtkorrekturwerte für einen lärmtechnisch optimierten Belag des Straßendeckschichttyps SMA LA 8 (Pkw: DSD,SDT,FzG ($v > 60$ km/h) = -2,8 dB bzw. Lkw: DSD,SDT,FzG ($v > 60$ km/h) = -4,6 dB) oder eines gleichwertigen Belags auf einer Länge von ca. 1.945 m berücksichtigt (Station Bau-km 14+175 bis Bauende Bau-km 16+120).

Den Berechnungen liegen die prognostizierten Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2035 aus der Verkehrsuntersuchung zu Grunde. Für die Berechnungen auf den Neu- und Ausbauabschnitten (hier zutreffend) wurde jeweils der Zustand mit den höchsten zu erwartenden Emissionen bei Realisierung aller 4 Bauabschnitte untersucht (Worst Case-Szenario). Dies ist für den Bereich Waldkindergarten der Ausbauzustand mit Realisierung der 4 Bauabschnitte.

Hier werden auf dem Streckenabschnitt B 26n AS Schraudenbach/AS Arnstein-Ost 16.200 Kfz/24 h und auf dem Abschnitt B 26n AS Arnstein-Ost/AS Arnstein-Mitte 14.700 Kfz/24 h prognostiziert.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der nach 16. BImSchV zu Grunde gelegte Immissionsgrenzwert für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime von 57 dB(A) tags unter Berücksichtigung der lärmtechnisch optimierten Straßendeckschicht mit einem berechneten Beurteilungspegel von 56,8 dB(A) tags eingehalten wird. Im Nachtzeitraum wird kein erhöhter Schutzanspruch zu Grunde gelegt.

Die relativ zum Höhenniveau des Waldkindergartens höher gelegene Straßentrasse bewirkt dabei tendenziell niedrigere Beurteilungspegel, da die Schallausbreitung auf Grund der abschirmenden Wirkung der Brückenplatte bzw. der Reflexionen auf der Fahrbahnoberfläche bevorzugt nach oben erfolgt.

Zur Lärmbelastung in Arnstein:

Die Ermittlung der Schallimmissionen durch das Fahrzeugaufkommen auf den Neu- und Ausbauabschnitten sowie auf den angrenzenden Verkehrswegen außerhalb des Planbereichs wurde basierend auf der Verkehrsuntersuchung durchgeführt und ist Gegenstand der Unterlage 17.

Für die Berechnungen wurde jeweils der Streckenabschnitt mit den höchsten zu erwartenden Emissionen bei Realisierung aller 4 Bauabschnitte untersucht (Worst Case-Szenario).

Die Ergebnisse der Schallimmissionsprognose zeigen, dass für die Bereiche Karlstädter Straße in Arnstein sowie Julius-Echter-Straße in Heugrumbach im Prognosenullfall eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu verzeichnen ist. Im Prognoseplanfall ist eine Reduktion des Verkehrsaufkommens und somit eine Pegelminderung zu erwarten.

Für den Bereich der Ortsdurchfahrt von Müdesheim (Werntalstraße) wird ebenfalls eine deutliche Reduktion des Fahrzeugaufkommens prognostiziert, woraus sich auch hier eine geringere Lärmbelastungen im Prognoseplanfall ableitet.

Zur Verkehrsprognose im Werntal:

In vielen Ortsdurchfahrten, insbesondere im Werntal, werden mit Umsetzung der B 26n Verkehrsentlastungen prognostiziert.

Mit Umsetzung des Bauabschnitts 1 werden Verkehrszunahmen in einzelnen Ortsdurchfahrten (z. B. Halsheim, Binsfeld, Thüngen, Stetten) prognostiziert. Diese kehren sich mit weiterem Baufortschritt der B 26n in Verkehrsentlastungen um.

Der Verkehr durch das Werntal wird ab Umsetzung des Bauabschnitts 2 auf der B 26n gebündelt. Diese Bündelung betrifft auch den kleinräumigen Verkehr, was insgesamt zur Entlastung des bestehenden Straßennetzes im Werntal führt.

Mit Realisierung des gesamten Bauvorhabens B 26n kommt es auch zu Verkehrsverlagerungen von den Autobahnen A 3 und A 7 auf die B 26n und das nachgelagerte Verkehrsnetz.

Diese Verkehrsverlagerung hat jedoch keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im Werntal. Die Entlastungen im Werntal werden mit fortschreitender Umsetzung der B 26n (Bauabschnitte 2, 3 und 4) immer deutlicher.

Zu 1.2 Schutzgut "Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt" als Verlierer:

Die Erfassung der Fauna im Rahmen Planungen für den im vorliegenden Planfeststellungsverfahren gegenständlichen 1. Bauabschnitt der B 26n erfolgte nach anerkannten Methodenstandards (z. B. Südbeck et al. 2005 und Albrecht et al. 2014) (siehe auch U19.1.4.1).

Die negativen Folgen für die Natur und die Umwelt werden gemäß der derzeit geltenden Gesetze, wie beispielsweise dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV), dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), sowie dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) kompensiert.

Dabei wird im Zuge der Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen eine Kompensationsleistung von 1.915.193 Wertpunkten erzielt, woraus sich ein rechnerischer Überschuss von 613.465 Wertpunkten ergibt. Neben den artenschutzrechtlichen Anforderungen gemäß § 44 BNatSchG und den Vorgaben der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG i. V. m. der BayKompV berücksichtigt das Maßnahmenkonzept die landschaftlichen Eigenarten der Bezugsräume, sodass das Landschaftsbild entsprechend der örtlichen Gegebenheiten ebenfalls neugestaltet bzw. wiederhergestellt wird.

Die Entwicklung eines Feldschwirlhabitats in der Niederung des Schwabbachs trägt beispielsweise zum Erhalt der offenen, extensiv genutzten Auenlandschaft in der Talniederung bei. Durch die Herrichtung hochwertiger, trockenwarmer Ausgleichslebensräume für einzelne seltene und gefährdete Pflanzen, Falter und Heuschrecken sowie für Segetalarten auf Ackerstandorten werden auch die Ansprüche nicht artenschutzrechtlich relevanter Arten und Lebensräume im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt.

Zur Anlage 1 und 2:

Auf die Kartierungen von Herrn Torsten Ruf (Anlage 1 und 2 des Einwandes) wird im Detail noch Stellung genommen. Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

Die Insektengruppen Heuschrecken und Tagfalter wurden im Untersuchungsgebiet auf den besonders geeigneten Flächen ausreichend kartiert. Die Untersuchungsflächen und -tiefe wurde mit der zuständigen Naturschutzbehörde (hNB) intensiv abgestimmt. Die Ergebnisse sind in das Maßnahmenkonzept mit eingeflossen, sodass alle vorkommenden und wertgebenden Arten im Zuge des Planfeststellungsentwurfes berücksichtigt werden.

Die Funde aus der Kartierung von Herrn Torsten Ruf (2021) werden in das Maßnahmenkonzept für die Zauneidechse und Schlingnatter integriert. Die Beeinträchtigungen des Lebensraums dieser Arten werden ausgeglichen.

Als Maßnahme für die Zauneidechse und Schlingnatter ist Folgendes vorgesehen:

- 1.20 V Vergrämung Zauneidechse
- A/CEF Schaffung von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse

Zur Anlage 3:

Die Ausführungen des Büros Schreiber Umweltplanung (Anlage 3) werden in einer gesonderten Stellungnahme behandelt, die als Anlage diesem Schreiben beigelegt ist.

Zu 1.3 Schutzgut Boden als Verlierer:

Zum Flächenverbrauch:

Die Fläche ist im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in § 2 Abs. 1 explizit als Schutzgut genannt. Dem folgend wurde das Schutzgut Fläche in der Umweltverträglichkeitsprüfung vollumfänglich behandelt.

Für das Schutzgut Fläche lassen sich folgende Zielsetzungen ableiten:

- Beschränkung der Neuversiegelung / Flächenneuanspruchnahme auf das unbedingt erforderliche Maß
- Nutzung von verkehrlich vorgeprägten Flächen für die Erschließung
- Entsiegelungen
- Nutzung von Brachflächen

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächenanspruchnahme in Abwägung mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit wie möglich zu begrenzen.

Dem wurde in der Planung vollumfänglich Rechnung getragen.

Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche ergeben sich anlagebedingt durch einen dauerhaften Flächenverbrauch der Trasse sowie der Nebenflächen. Baubedingt kann es daneben temporär zu einer Inanspruchnahme von Fläche durch Baustellenzufahrten und Baustelleneinrichtungsf lächen kommen. Betriebsbedingt sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche zu erwarten.

Für das Gesamtvorhaben der Bundesstraße B 26n wurde im Raumordnungsverfahren ein Flächenverlust von 350 ha, davon eine Flächenversiegelung von 145 ha ermittelt.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde mit der landesplanerischen Beurteilung das Vorhaben zur Schonung von Flächen von einer ursprünglich zweibahnig-vierstreifigen auf eine einbahnig-zweistreifige Trassierung mit abschnittweisem Überholfahrstreifen reduziert. Durch den kleineren Querschnitt kann der Flächenbedarf deutlich verringert werden. Der Regelquerschnitt wurde von 31 m auf 11,5 bzw. 15 m verkleinert, wodurch alleine im Bereich der Fahrbahn eine Halbierung der versiegelten Fläche erreicht werden konnte.

Um negative Auswirkungen auf die Umwelt weiter zu reduzieren, werden außerdem für die B 26n die Entwurfselemente der Entwurfsklasse EKL 2 zugrunde gelegt. Durch die Entwurfselemente der Entwurfsklasse EKL 2 ist eine optimierte, geländenähere Trassierung in Lage und Höhe möglich.

Durch die Reduzierung des Flächenbedarfes für die B 26n reduziert sich auch der Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen.

Für den 1. Bauabschnitt der B 26n ergibt sich durch Neuversiegelung insgesamt eine Flächeninanspruchnahme von ca. 25 ha. Hinzu kommt eine Flächeninanspruchnahme durch Überbauung in Form von z.B. Böschungen im Umfang von 41 ha.

Zur Reduzierung des Querschnittes:

Die durch die B 26n im 1. Bauabschnitt versiegelte und damit für andere Nutzungen verloren gehende Fläche umfasst 25 Hektar. Weitere 41 Hektar werden durch Straßennebenflächen (z. B. Böschungen) so verändert, dass sie ebenfalls nicht mehr für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

Grund und Boden sind ein nicht vermehrbare Gut und haben auch eine wichtige Funktion für den Naturhaushalt. Ein weiterer Grundsatz des Landesentwicklungsplans Bayern ist jedoch auch: "Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden." (vgl. Kap. 4.2 LEP Bayern 2020) Es unterliegt daher der Abwägung, eine nachhaltige und flächenschonende Erschließung des ländlichen Raumes durch Infrastrukturvorhaben mit den Flächenverfügbarkeiten abzugleichen.

Im Zuge des Raumordnungsverfahrens erfolgte unter Berücksichtigung der Raumwiderstände die Entwicklung einer Trassenvariante über die nahezu unbesiedelte, vergleichsweise strukturarme Hochebene nördlich des Werntals. Die Planungsprämisse der Umgehung hochwertiger ökologischer Strukturen, wie geschlossener Wälder und Kernlebensräume des Trockenbiotopverbunds, wurden mit der Feintrassierung im Zuge des Straßenvorentwurfs fortgeführt. Zudem wurden im Zuge der Entwicklung der Trassenvarianten bereits größtmögliche Abstände zu den Ortschaften eingerichtet, um die direkte Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen wie auch die Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen weitestmöglich zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde aber auch mit der landesplanerischen Beurteilung das Vorhaben zur Schonung von Flächen von einer ursprünglich zweibahnig-vierstreifigen auf eine einbahnig-zweistreifige Trassierung mit abschnittsweisem Überholfahrstreifen reduziert.

Durch den kleineren Querschnitt kann der Flächenbedarf reduziert werden. Diese Planungsänderung wurde bereits in den Bundesverkehrswegeplan und die Linienbestimmung zur B 26n aufgenommen. Um negative Auswirkungen auf die Umwelt weiter zu reduzieren, werden für die B 26n die Entwurfselemente der Entwurfsklasse EKL 2 zugrunde gelegt.

Durch die Entwurfselemente der Entwurfsklasse EKL 2 ist eine optimierte, geländenähere Trassierung in Lage und Höhe möglich. Durch die Reduzierung des Flächenbedarfes für die B 26n reduziert sich auch der Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen.

Zu den Abwägungen für die Planung der B 26n:

Mit dem Neubau der Bundesstraße B 26n werden folgende raumordnerische Ziele verfolgt, die vollumfänglich nach Umsetzung des 4. Bauabschnittes erreicht werden:

- Schaffung einer neuen Verbindung vom Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck (A 7 / A 70) bis westlich des Autobahndreiecks Würzburg-West
- Verbesserung der Erschließung des autobahnfern liegenden Landkreises Main-Spessart (Karlstadt, Lohr a. Main, Gemünden)
- Bündelung von Verkehr, der heute auf dem Netz der Bundes- und Staatsstraßen quer durch die Landkreise fährt
- Entlastung von Ortsdurchfahrten im Raum, insbesondere im Werntal
- Entlastung des Stadtgebietes Würzburg vom unerwünschten Abkürzungsverkehr*

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Zentrales Planungsinstrument hierfür ist der Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP.

Der BVWP wird ca. alle 10 bis 15 Jahre vom Bundesverkehrsministerium aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Der aktuelle BVWP 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett verabschiedet. Der BVWP stellt das verkehrsträgerübergreifende Gesamtkonzept der Bundesregierung dar und besitzt keinen Gesetzescharakter. Er bildet jedoch die Basis für den Gesetzesentwurf zur Änderung der Ausbaugesetze für Straße und Schiene mit den dazugehörigen Bedarfsplänen.

Der Deutsche Bundestag beschließt die Aufnahme der BVWP-Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Mit Verabschiedung der jeweiligen Ausbaugesetze und der zugehörigen Bedarfspläne liegt ein verbindlicher Beschluss vor, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Die aktuellen Fassungen der Ausbaugesetze wurden am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag beschlossen und traten Ende Dezember 2016 in Kraft.

Das Straßenbauprojekt „B 26n, westlich AD Würzburg-West (A 3) — Karlstadt — AK Schweinfurt/Werneck (A 7)“ wurde 2016 erneut in den Bundesverkehrswegeplan und anschließend den Bedarfsplan aufgenommen.

Von der Projektanmeldung, der eine Alternativenprüfung vorausging, bis zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan durchlief die Maßnahme das streng geregelte Verfahren, in dem mit Hilfe von vier Bewertungsmodulen alle angemeldeten Projekte verglichen und anschließend selektiert wurden. Die Module sind im Einzelnen die Nutzen-Kosten-Analyse, die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, darunter auch Betrachtungen zum Klimaschutz, die raumordnerische Beurteilung und die städtebauliche Beurteilung. Sowohl die Wirtschaftlichkeit als auch die Umweltaspekte des Projektes Neubau der B 26n wurden somit umfassend geprüft und bewertet.

Die Umweltwirkungen bei der Realisierung der Maßnahme wurden in einem gesonderten Umweltbericht nach den Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung dargestellt und mit dem BVWP-Entwurf veröffentlicht. In diesem Rahmen wurden gemäß § 19b Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz insbesondere auch alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet.

Somit ist die Entscheidung für den Bau der Bundesstraße B 26n das Ergebnis langwieriger Abwägungen in einem demokratischen Prozess.

Zu 1.4 Schutzgut "Wasser" als Verlierer:

Im Zuge des Baus der B 26n wird es zur Neuversiegelung von Flächen kommen. Das auf diesen Flächen anfallende Regenwasser wird jedoch über die Böschungen und Mulden zur Versickerung gebracht. Das Wasser geht also nicht verloren oder wird aus dem Gebiet abgeleitet, sondern steht, abzüglich der Verdunstung über die dunkle Straßenoberfläche, weiterhin zur Verfügung. Das Wasser ist, wenn es von der zukünftigen Straße abgeleitet wird, durch Schadstoffe verschmutzt, die jedoch durch die Bodenoberfläche, über die es versickert, gebunden werden und somit nicht die Qualität des Grundwassers beeinträchtigen.

Die Behauptung, einer bestehenden Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers, kann daher nicht nachvollzogen werden.

Gemäß den auf umfassenden Untersuchungen beruhenden Beurteilungen der zuständigen Fachbehörde ist die Zielerreichung für das Kriterium Menge für den Grundwasserkörper „Muschelkalk - Arnstein“ nicht gefährdet, d. h. sämtliche Kriterien des § 4 Abs. 2 Grundwasserverordnung werden eingehalten. Der mengenmäßige Zustand wird als gut bewertet.

Wie in den Unterlagen dargestellt ist, gehen durch das Vorhaben rd. 4.493 m³/a an Grundwasserneubildung verloren. Im Vergleich zu der für den Grundwasserkörper insgesamt anzusetzenden Grundwasser-neubildungsrate von 134.000.000 m³/a entspricht dies lediglich 0,0034 % der jährlichen Grundwasserneubildung und ist damit mengenmäßig vernachlässigbar. Ergänzend ist noch darauf hinzuweisen, dass der ermittelte Wert quasi eine Worst Case-Abschätzung darstellt, da die vollständig versiegelte Fläche zu 100 % als Verlust angesetzt wurde. Tatsächlich wird aber ein Teil des von den versiegelten Flächen abfließenden Wassers in den Böschungen und Mulden versickert.

In Straßenabschnitten in denen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten das anfallende Straßenwasser mittels Straßenmulden gesammelt werden muss, wird das Oberflächenwasser nach entsprechender Regenwasserbehandlung in die Vorfluter eingeleitet. Bei der Versickerung der Straßenabflüsse über Bankett und Böschung finden die gleichen Reinigungsprozesse bei der Boden- bzw. Filterpassage statt (Filtration partikulärer Stoffe, Sorption gelöster Stoffe und Fällungsprozesse). Aus diesem Grund werden für die Versickerung die gleichen Ablaufkonzentrationen (= Sickerwasserkonzentrationen) wie bei Retentionsbodenfilteranlagen angesetzt (vgl. FGSV 2021, Kap. 4.2).

Für Chlorid kann weder in Retentionsbodenfilteranlagen noch bei der Versickerung ein Rückhalt erzielt werden. Auch ohne Annahme einer Rückhaltewirkung für Chlorid wurde rechnerisch nachgewiesen, dass die Konzentrationserhöhung im Grundwasser durch die Versickerung tausalzbelasteter Straßenabflüsse weniger als 1 mg/l beträgt und die resultierende Konzentration damit mit knapp 28 mg/l weit unterhalb des Schwellenwertes der GrwV von 250 mg/l liegt.

Zu 1.5 Schutzgut „Klima/Luft“:

Zum Schutzgut Klima:

Obschon das Raumordnungsverfahren zur B 26n bereits im Jahr 2011 abgeschlossen wurde, ist das Projekt auch im Jahr 2016 unter der Bezeichnung „B 26 n AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt“ im „Vordringlichen Bedarf“ und unter der Bezeichnung „B 26 n Karlstadt – A 3“ im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ im Bundesverkehrswegeplan für 2030 enthalten.

Der Klimawandel und die Energiewende sind bedeutende Themen unserer Zeit. Daher wurde z. B. auch der Aspekt Klima in der Planung bereits bei Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan und danach in der Planung berücksichtigt. Die Energiewende spielt dagegen eine untergeordnete Rolle bei der Planung, da auch für Elektrofahrzeuge und Teile des ÖPNV eine Straßeninfrastruktur erforderlich ist.

Der Naturschutz und das Klima wurden weiterhin ausreichend in der Unterlage 9 und 19 behandelt und die Maßnahmen zu Vermeidung und Ausgleich hinreichend dargelegt. Die Lebensräume, die durch den Bau der B26n zerstört werden, werden durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG (sog. CEF-Maßnahmen) vorgezogen und im räumlichen Zusammenhang ausgeglichen. So werden beispielsweise 6,6 Hektar Waldflächen aufgewertet, 8,3 Hektar Hecken- und Gebüschstrukturen geschaffen sowie insgesamt 5,9 Hektar Gehölze (in geschlossener und aufgelockerter Pflanzweise) angepflanzt.

Aufgrund der Novelle des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2021 wurde eine zusätzliche Unterlage als Fachbeitrag zum Klimaschutz erstellt, die auf der Homepage der Regierung von Unterfranken unter dem Link https://www.regierung.unterfranken.bayern.de/service/planfeststellung/aktuelle_verfahren/32-4354-2-3-18/index.html einsehbar ist.

Zu Frischluftentstehungsgebieten:

Im Erläuterungsbericht wird nicht beschrieben, dass es zu einer vollständigen Abriegelung des Kaltluftabflusses kommt, sondern dass dieser eingeschränkt möglich ist. Querriegel von Kaltluftbahnen kommen auch natürlicherweise vor. Wälder, Erhebungen oder Baumreihen können beispielsweise als Riegel in Bezug auf den Luftaustausch wirken. Wichtig ist nur, dass Kaltluftbahnen, die in Zusammenhang mit Lasträumen (städtische Gebiete, versiegelte Flächen) stehen, erhalten bleiben, denn durch einen Verlust zu vieler Kaltluftleitbahnen in einen Lastraum kann es in diesem Bereich zu einer Stauung warmer Luft kommen. Dies ist im vorliegenden Fall jedoch nicht zu befürchten, auch in Bezug auf das Klima.

Die Kaltluftbahn im Bereich des Schwabbachs ist nicht zwingend notwendig für die Kühlung der Stadt Arnstein und daher ist auch eine Reduktion des Kaltluftstroms nicht mit erheblichen Auswirkungen verbunden. Darüber hinaus werden an anderer Stelle Maßnahmen umgesetzt, um die Kühlung der Luft zu verstärken. Die Gehölzpflanzungen im Bereich des Beßlerholz beispielsweise erhöhen die Transpiration und fungieren als Kaltluftentstehungsgebiete. Die kühle Luft wird über den Schwabbach südlich der B 26n in die Stadt geführt.

Zu 1.6 Schutzgut "Landschaft" als Verlierer:

Bei der Planung der Straße wurde großer Wert darauf gelegt, die Trasse möglichst gut in das Landschaftsbild einzubinden.

Aufgrund des welligen Geländes und fehlender verdeckender Strukturen wäre die B 26n ohne weitere gestalterische Maßnahmen insbesondere in den Offenlandbereichen weithin sichtbar. Hier wird durch die Begrünung der Böschungen eine Reduktion der Beeinträchtigung erzielt. Durch ausgeprägte Einschnittslagen kann die B 26n teilweise im Gelände „versteckt“ werden. Dammböschungen hingegen werden nach Möglichkeit mit lebensraumtypischen Gehölzen (Maßnahmen 4.3 G – Geschlossene Gehölzpflanzung und 4.4 G – Aufgelockerte Gehölzpflanzung) bepflanzt, um diese landschaftsbildgerecht einzubinden.

Durch die Feintrassierung konnte zudem bereits im Zuge des Vorentwurfs sichergestellt werden, dass die im Trassennahbereich vorhandenen Denkmäler erhalten bleiben.

Eine Unterbrechung der Wegebeziehungen, insbesondere auch der Rad- und Wanderwege, wird im Zuge des landwirtschaftlichen Wegekonzepts i. V. m. den Brückenbauwerken und Unterführungen vermieden. Auch die naturnahe Verlegung des Schwabbachs orientiert sich an der bezugsraumtypischen Habitatausstattung und zielt damit auf die landschaftsbildgerechte Gestaltung des Umfelds der B 26n ab. Die Gestaltung der Talbrücken wird dezent umgesetzt, sodass die zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes möglichst gering gehalten wird. Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild werden zudem durch entsprechende Maßnahmen kompensiert. So bewirken die auf Rebhuhn und Feldlerche abzielenden Maßnahmen eine Anreicherung der offenen Ackerlandschaft (Bezugsraum 1) mit naturnahen Saumstrukturen, wobei sich insbesondere die Blühstreifen belebend auf das Landschaftsbild auswirken.

Die Talniederungen sind aufgrund ihrer historisch gewachsenen Funktion als Verbindungskorridore zwischen den Ortschaften seit jeher durch Verkehrswege geprägt. Hierbei sind die St 2294 sowie die St 2277 zu nennen, welche durch die Niederungsräume verlaufen und hier zu einer deutlichen Vorbelastung führen.

Zu 2 Einwendungen gegen das Gesamtprojekt:

Zu 2.1 Ziele nach BVWP / Autobahnnetz bei Würzburg:

Mit der B 26n werden folgende raumordnerische Ziele verfolgt:

- Schaffung einer neuen Verbindung vom Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck (A7/A70) bis westlich des Autobahndreiecks Würzburg-West
- Verbesserung der Erschließung des autobahnfern liegenden Landkreises Main-Spessart (Karlstadt, Lohr a.Main, Gemünden)
- Bündelung von Verkehr, der heute auf dem Netz der Bundes- und Staatsstraßen quer durch die Landkreise fährt
- Entlastung von Ortsdurchfahrten im Raum, insbesondere im Werntal
- Entlastung des Stadtgebietes Würzburg vom unerwünschten Abkürzungsverkehr

Die B 26n hat nicht das Ziel, die Bundesautobahnen A 3 und A 7 vom Verkehr zu entlasten.

Beispielhaft für die Entlastung bei Würzburg wird im Folgenden die B 19 betrachtet:

Eine Verkehrsabnahme auf der B 19 durch Würzburg stellt sich - wenn auch in geringem Maße - bereits mit Realisierung des Bauabschnittes 1 der B 26n ein. Mit der Umsetzung weiterer Bauabschnitte und mit Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der A 7 wird diese Verkehrsabnahme immer stärker ausgeprägt:

- BA 1: -100 bis -400 Kfz/24h (Plan 05 der Verkehrsuntersuchung)
- BA 2: -200 bis -700 Kfz/24h (Plan 07 der Verkehrsuntersuchung)
- BA 3: -600 bis -3400 Kfz/24h (Plan 10 der Verkehrsuntersuchung) (mit Ausbau der A 7)
- BA 4: -2400 bis -5800 Kfz/24h (Plan 13 der Verkehrsuntersuchung) (mit Ausbau der A 7)

Diese Entwicklung zeigt, dass die Verkehrsabnahme auf der B 19 durch Würzburg nicht vorrangig eine Folge des Ausbaus der A 7 ist, sondern sehr wohl auch auf die verkehrliche Wirkung der B 26n zurückzuführen ist.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass mit dem Projekt B 26n nicht nur das Ziel verfolgt wird, die Autobahnen um Würzburg sowie das Stadtgebiet von Verkehr zu entlasten. Vordergründig zielt das Projekt auf eine Erschließung des Raums, eine Bündelung des Verkehrs und eine Entlastung von Ortsdurchfahrten, insbesondere im Werntal, ab.

Zu 2.2 Leistungsstarke Verbindung nördlich von Würzburg und in Main-Spessart:

Eines der wichtigsten Ziele der Bundesstraße B 26n ist die Bündelung der heute diffus im Netz verlaufenden regionalen und überregionalen Verkehrsströme auf einer neuen leistungsfähigen Achse. Dies bringt neben der Verringerung der Reisezeit auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich, da die neue B 26n in Bezug auf Sicherheits- und Betriebsstandards gegenüber dem vorhandenen Straßennetz eine deutlich höhere Qualität aufweist.

Die Defizite im Bestandsnetz können ohne die B 26n nur sehr eingeschränkt verbessert werden. So ist die mit dem Neubau der B 26n einhergehende Entlastung der Ortsdurchfahrten der Stadt Arnstein von besonderer Bedeutung, um die dort bestehenden verkehrlichen Defizite dauerhaft zu beseitigen.

Seit der Verkehrsfreigabe der Bundesstraße 26a im Jahr 1982 endet die Bundesstraße nördlich von Arnstein stumpf und geht in die Staatsstraße 2277 über. Der Bundesstraßenverkehr der B 26a wird hier weiter über die St 2277 in die Stadt Arnstein geführt. Am nördlichen Ortseingang führt der Verkehr zunächst am Schulzentrum mit der Grund-, Mittel- und Realschule vorbei. Im weiteren Verlauf wird der Verkehr über eine Einbahnstraßenregelung aufgeteilt und durch die schmalen innerörtlichen Straßen von Arnstein geführt, darunter u. a. über die Ortsstraße „Schützenbergstraße“.

Mit der Realisierung des 1. BA werden diese Defizite behoben und die Verkehrsqualität sowie die Verkehrssicherheit in Arnstein erheblich verbessert.

Mit der B 26n wird daneben, wie im Folgenden in der Stellungnahme zum Kapitel 2.3 erläutert das raumordnerische Ziel der Verbesserung der Erschließung des autobahnfern liegenden Landkreises Main-Spessart u. a. mit den Städten Karlstadt, Lohr a. Main und Gemünden a. Main verfolgt.

Zu 2.3 Der Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf führt außerdem an:

Zu 2.3.1 Mittelzentren relativ autobahnfern:

Mit dem Neubau der Bundesstraße B 26n wird ein Ziel des Regionalplans umgesetzt. Im Regionalplan werden die zentralen Orte im Landkreis Main-Spessart als relativ autobahnfern eingestuft.

Im Regionalplan der Region Würzburg (2) wurde vom Regionalen Planungsverband Würzburg zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz die Bundesstraße B 26n als Ziel 3.2 der Verkehrsplanung aufgenommen.

Begründet wird diese Entscheidung unter anderem damit, dass ungeachtet der inzwischen erfolgten Ausbaumaßnahmen im regionalen Straßennetz sich die Notwendigkeit herausgestellt hat, verstärkt die Einbindung der Region insbesondere in das überregionale Autobahnnetz zu verbessern. Dies dient u. a. der Aufwertung des Standortfaktors Verkehrsanbindung, der nach wie vor mitentscheidend für die Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze ist. Die B 26n soll die Standortvoraussetzungen in weiten Teilen des Landkreises Main-Spessart verbessern, denn weite Teile des Landkreises Main-Spessart haben keinen angemessenen Anschluss an das Autobahnnetz. Die Einzugsbereiche vor allem der Mittelzentren Karlstadt und Lohr a.M. samt allen wesentlichen zentralen Orten liegen relativ autobahnfern.

Zentrale Aufgabe der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür wird eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes benötigt. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Achsen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 01.01.2020) sind in den Kapiteln 4 und 4.2 die das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen betreffenden fachlichen Ziele definiert. Danach kommt der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur besondere Bedeutung zu. Über die Bundesfernstraßen ist Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden. Um ihre Funktion dauerhaft weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Das vorliegende Bauvorhaben stellt in diesem Zusammenhang eine bedarfsgerechte Netzergänzung dar.

Gemäß den Grundsätzen des Regionalplans der Region Würzburg (2) soll das Straßennetz so verbessert, ergänzt und vervollständigt werden, dass es dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden, dem besseren Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen, der Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigung vor allem durch weitere Ortsumfahrungen sowie einer angemessenen Bewältigung des Schwerverkehrs dienen kann. Zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz ist, wie bereits erläutert, u. a. die Realisierung der B 26n als Ziel des Regionalplans konkret benannt (RP Region 2, Kap. B IX, Nr. 3).

Der Neubau der B 26n entspricht folglich den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Mit dem im vorliegenden Planfeststellungsverfahren gegenständlichen 1. Bauabschnitt der B 26n wird der Raum Karlstadt / Gemünden a.Main / Lohr a.Main besser an den Raum Schweinfurt und das dort gelegene Autobahnnetz (A 7, A 70, A 71) angebunden. Durch die neue leistungsfähige Straßenachse wird sich die Fahrtzeit in das Oberzentrum Schweinfurt reduzieren und gleichzeitig die Verkehrssicherheit steigen.

Zu 2.3.2 Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten:

Für die Ortsdurchfahrt Arnstein wird im Status Quo-Modell 2015 eine Verkehrsstärke von 6500 Kfz/24h ausgewiesen. Im Jahr 2035 sind 6800 Kfz/24h (Prognosebezugsfall) zu erwarten. Demnach ist die Verkehrsstärke hier ähnlich hoch wie in Rechtenbach (6400 Kfz/24h im Status Quo und 6200 Kfz/24h im Prognosebezugsfall) und Partenstein (6800 Kfz/24h im Status Quo und im Prognosebezugsfall). Die Verkehrsstärken liegen in all diesen Ortsdurchfahrten im Bereich der durchschnittlichen Belastung einer Bundesstraße im Landkreis Main-Spessart (vgl. Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021: Bundesstraßen Landkreis Main-Spessart: DTV = 6.033 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 430 Kfz/24h) und unter der durchschnittlichen Belastung einer Bundesstraße im gesamten Freistaat Bayern (vgl. SVZ 2021: DTV-Mittelwert Bundesstraßen Bayern: 9.377 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von SV = 899 Kfz/24h).

Die Aussage, dass die Entlastung eher kürzere Ortsdurchfahrten mit wenigen Anwohnern bei gleichzeitiger Mehrbelastung an längeren Ortsdurchfahrten mit mehr Anwohnern betreffe, kann mit Blick auf Plan 13 des Verkehrsgutachtens (Belastungsdifferenzen des Planfalls "BA4" zum Prognosebezugsfall) nicht nachvollzogen werden.

Die mit Umsetzung des Bauabschnitts 1 prognostizierten Verkehrszunahmen in einzelnen Ortsdurchfahrten (z. B. Halsheim, Binsfeld, Thüngen und Stetten) kehren sich mit weiterem Baufortschritt der B 26n in Verkehrsentslastungen um.

Zum Gesamtfazit:

Zur Genehmigungsfähigkeit der vorgelegten Planung:

Die Ermittlung des Eingriffs und der Kompensation in Bezug auf die Schutzgüter wurde vor dem Hintergrund der Bayerischen Kompensationsverordnung i. V. m. den Vollzugshinweisen Straßenbau (OBB StMI 2014) durchgeführt. Hierbei wurde zudem der Bezug zum Bundesnaturschutzgesetz gewahrt. Aufgrund des Wirkungsgefüges können Funktionen und Strukturen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes voneinander abhängen und sich gegenseitig voraussetzen. Somit muss auch nicht jeder Bestandteil im Einzelnen erfasst sein, um die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Systems abzubilden. Bestimmte, als planungsrelevant identifizierte Funktionen (wie in diesem Fall beispielsweise die Habitatfunktion oder die Biotopfunktion) indizieren somit andere und stehen stellvertretend für diese (Indikationsprinzip).

Der Planungsauftrag wurde daher nach den Gesetzen und Vorgaben umfassend und erschöpfend erfüllt. Die Entwicklung des Maßnahmenkonzepts erfolgte zudem mit frühzeitiger Beteiligung und fortlaufender Einbindung der Regierung von Unterfranken (Sachgebiete 51 - Naturschutz und 60 - Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) sowie mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Karlstadt, Außenstelle Lohr (AELF), dem Amt für ländliche Entwicklung Unterfranken (ALE), der Stadt Arnstein sowie dem Bayerischen Bauernverband. Die Schutzgüter Klima und Fläche werden umfangreich und erschöpfend im UVP-Bericht (Unterlage 19.2) behandelt.

Die Abschätzung der Beeinträchtigung ist durch Verweise auf wissenschaftliche Quellen untermauert. Alle durch die Straße ausgelösten Konflikte wurden im Rahmen der landschaftspflegerischen Betrachtungen und durch Entwicklung eines umfangreichen Maßnahmenkonzepts kompensiert, ausgeglichen oder vermieden.

Die Entscheidung, ob die Straße unter Berücksichtigung der zu erwartenden Auswirkungen genehmigungsfähig ist, obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Die vorgelegte Planung erfüllt alle Vorgaben, die zur Erteilung eines Planfeststellungsbeschluss durch die Regierung von Unterfranken notwendig sind.

Wie in den Erwiderungen zu einzelnen Punkten zu 1. erläutert, wurde der Prüfauftrag des Raumordnungsverfahrens erfüllt und umgesetzt.

Zur Erreichung der Ziele der Regionalplanung:

Wie bereits ausführlich ausgeführt, werden bereits nach dem Bau des 1. Bauabschnittes Teilziele aus dem BVWP und dem Regionalplan erfüllt. Mit der Realisierung des Gesamtprojektes Neubau der B 26n werden dann die raumordnerischen Ziele aus dem BVWP und dem Regionalplan erreicht.

Zum Klimawandel:

Im Rahmen der UVS werden die Schutzgüter Wasser, Luft und Klima bereits umfänglich behandelt. Das Thema "Klima" wird durch das neue Klimaschutzgesetz besonders hervorgehoben.

Obschon das Raumordnungsverfahren zur B 26n bereits im Jahr 2011 abgeschlossen wurde, ist das Projekt auch im Jahr 2016 unter der Bezeichnung „B 26 n AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt“ im „Vordringlichen Bedarf“ und unter der Bezeichnung „B 26 n Karlstadt – A 3“ im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ im Bundesverkehrswegeplan für 2030 enthalten.

Der Klimawandel und die Energiewende sind bedeutende Themen unserer Zeit. Daher wurde z. B. auch der Aspekt Klima in der Planung bereits bei Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan und danach in der Planung berücksichtigt. Der Naturschutz und das Klima wurden weiterhin ausreichend in der Unterlage 9 und 19 (welche aktuell aus dem Jahr 2021 sind) behandelt und die Maßnahmen zu Vermeidung und Ausgleich (auch der klimatischen Wirkungen des Vorhabens) hinreichend dargelegt. Die Lebensräume, die durch den Bau der B 26n zerstört werden, werden durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG (sog. CEF-Maßnahmen) vorgezogen und im räumlichen Zusammenhang ausgeglichen. So werden beispielsweise 6,6 Hektar Waldflächen aufgewertet, 8,3 Hektar Hecken- und Gebüschstrukturen geschaffen sowie insgesamt 5,9 Hektar Gehölze (in geschlossener und aufgelockerter Pflanzweise) angepflanzt. Gerade Gehölze leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduktion von Schadstoffen in der Luft. Außerdem wirken sie als CO₂-Senken, was bedeutet, dass durch diese Biotop CO₂ wieder in den Boden zurück geführt wird.

Die Planung der Trasse hat bereits vor einigen Jahren begonnen, die Maßnahmenentwicklung ist jedoch nach dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt worden.

Zusätzlich wurde aufgrund der Novelle des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2021 eine zusätzliche Unterlage als Fachbeitrag zum Klimaschutz erstellt, die auf der Homepage der Regierung von Unterfranken unter dem Link https://www.regierung.unterfranken.bayern.de/service/planfeststellung/aktuelle_verfahren/32-4354-2-3-18/index.html einsehbar ist.

Mit der ergänzenden Unterlage wird dem Berücksichtigungsgebot der nationalen Klimaschutzziele (§ 13 Klimaschutzgesetz) bei der Planung zur B 26n entsprechend Rechnung getragen.

Zur Gültigkeit der landesplanerischen Beurteilung:

Die Auffassung, dass die landesplanerische Beurteilung wegen einer wesentlichen Änderung der Grundlagen nicht mehr gültig wäre, wird nicht geteilt.

Wie bereits ausgeführt, wurde das Schutzgut Klima in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt.

Zu Anlage 1: Kartierbericht 2021 "Tagfalter, Widderchen, Heuschrecken":

Zu Einführung und Methodik:

Die Insektengruppen Heuschrecken und Tagfalter wurden gem. den Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag (Albrecht et al. 2015) durchgeführt. In dieser Leistungsbeschreibung sind Erfassungen dieser Artengruppen auf repräsentativen Probeflächen vorgesehen. Die Auswahl der Probeflächen wurde in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde durchgeführt.

Insgesamt wurden für die Tagfalter allgemeiner Planungsrelevanz 5 Begehungen ab Mai bis August angesetzt, wie in Albrecht et al. (2015) für besondere Lebensräume, z. B. Magerasen, vorgesehen ist. Die Heuschrecken wurden im Juli, August und September 2019, ebenso wie in Albrecht et al. (2015) vorgesehen, auf den gleichen Probeflächen wie für die Tagfalter allgemeiner Planungsrelevanz dreimal erfasst.

Dieses Vorgehen ist grundsätzlich für Erfassungen im Rahmen von Infrastrukturvorhaben anerkannt und für die allgemein planungsrelevanten Heuschrecken und Tagfalter, die nicht im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet sind, ausreichend. Eine Bewertung kann von repräsentativen Probeflächen auf andere Lebensräume im Untersuchungsgebiet übertragen werden.

Zu Ergebnisse:

Auf die Eignung der Erfassung und die Kartiерergebnisse wurde bereits eingegangen.

Die in Tabelle 3 gelb markierten Heuschreckenarten wurden so z.B. bei der Kartierung 2019, bis auf den Warzenbeißer, allesamt nachgewiesen.

Sie sind entsprechend im Kartiерergebnisbericht zu finden und wurden auch in der Maßnahmenplanung entsprechend bei der Planung von Hecken-, Saum- und Grünlandbereiche berücksichtigt.

Das erarbeitete Maßnahmenkonzept dient dazu, mit anerkannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen Verbotstatbestände gem. §44 BNatSchG zu verhindern. Ebenso wurde im Rahmen der Eingriffsregelung darauf geachtet, dass geeigneter Ausgleich für allgemein planungsrelevante Tagfalter- und Heuschreckenarten geschaffen wird. Der Einwand, die für die Maßnahme vorgesehenen Flächen seien bereits als artenreiches Extensivgrünland ausgebildet und deshalb für eine Aufwertung ungeeignet, greift nicht durch. Nach der naturschutzfachlichen Bestandsbewertung handelt es sich bei der Maßnahmenfläche 3.3.1 A gerade nicht um bereits hochwertig ausgeprägtes artenreiches Extensivgrünland, sondern um mäßig extensiv genutztes, artenarmes Grünland des Typs G211 mit einer Fläche von 1,23 ha und einem kurzfristig vorhandenen Aufwertungspotenzial. Zwar sind einzelne Zielarten bereits vorhanden, zugleich wird der Ausgangszustand aber als durch überwiegend intensive Beweidung geprägt beschrieben. Gerade daraus ergibt sich, dass die Fläche für eine gezielte Entwicklung trocken-warmer, artenreicher Grünlandstrukturen für Falter und Heuschrecken geeignet ist.

Auch hinsichtlich der weiteren Maßnahmenfläche wird die Eignung durch die Bestandsbewertung bestätigt. Für die Fläche 3.3.2 A ist ein Mesophiles Gebüsch / Hecke des Typs B112 erfasst, bei dem durch Gehölzentnahme ebenfalls ein kurzfristiges Aufwertungspotenzial besteht. Die Maßnahmen zielen damit nicht auf einen Eingriff in bereits voll funktionsfähige hochwertige Zielhabitate, sondern auf die gezielte Entwicklung und funktionale Verbesserung von Flächen, die nach der Bestandsaufnahme hierfür geeignet sind.

Soweit auf Luftbilder oder eine frühere Weidenutzung verwiesen wird, vermag dies die fachgutachterliche Einstufung der Flächen nicht zu entkräften. Maßgeblich ist die naturschutzfachliche Bestandsbewertung im Verfahren. Danach dienen die vorgesehenen Maßnahmen gerade der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen nachgewiesener Arten trocken-warmer Lebensräume sowie dem Ausgleich geschützter Grünlandbestände und von Biotopfunktionen. Die Behauptung, die Maßnahmenflächen seien hierfür ungeeignet, ist vor diesem Hintergrund nicht belegt.

Zu Ergänzung Haselmaus:

Um erhebliche Beeinträchtigungen der Haselmaus zu vermeiden, werden die Vermeidungsmaßnahmen, welche bereits für die Art im Bereich der AS Arnstein geplant sind, auch für die Flächen südlich des Krebsbachtals übernommen.

Zu Ergänzung Quartierbäume Fledermäuse, höhlenbewohnende Vogelarten, totholzbewohnende Käferarten:

Bäume werden grundsätzlich außerhalb der Brutzeit der Vögel gefällt, sodass in Bezug auf die baumbewohnenden Vogelarten auch auf den Flurstücken 578/0 und 563/0, Gemarkung Heugrumbach keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Um erhebliche Beeinträchtigungen mit potenziell die Baumhöhlen nutzenden Fledermäusen zu vermeiden, werden die Maßnahmenblätter 1.2 V, 1.3 V und 1.4 V entsprechend ergänzt. Dies gilt ebenso für totholzbewohnende Käferarten.

Zu Ergänzung Kammmolch:

Ein Eingriff in das Motocrossgelände findet im Zuge des Vorhabens nicht statt. Winterquartiere des Kammmolchs liegen mit hoher Wahrscheinlichkeit nördlich der B 26n. Eine Wanderung in die südlich der B 26n liegenden Waldflächen ist auszuschließen. Eine Betroffenheit von Überwinterungsquartieren des Nördlichen Kammmolchs kann damit insgesamt ausgeschlossen werden.

Zu Ergänzung Feldhamster:

Aufgrund der Hinweises wurde eine Kartierung des Feldhamsters im Jahr 2021 durchgeführt. (s. Anlage)

Zusammenfassend lautet das Ergebnis: Feldhamsterbaue wurden nicht gefunden. Geeigneter Lebensraum ist für diese Art im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Demgemäß ist für den Feldhamster kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand gegeben.

Zu Ergänzung Rebhuhn:

Das Rebhuhn wurde in den Unterlagen ausreichend gewürdigt. Es wird auf die Maßnahme 2.2 ACEF Anlage von Rebhuhnstreifen/ Rebhuhnhabitaten verwiesen.

Zu Ameisen und Bienen-Ragwurz:

Die Fläche wird vor Baubeginn auf das Vorkommen von Orchideen überprüft. Bei Erfordernis werden entsprechende Vorkehrungen und Maßnahmen ergriffen.

Sowohl der Igel als auch Ameisen unterliegen nicht dem strengen Artenschutz des §44 BNatSchG. Die Beeinträchtigung des Lebensraums wird über die Eingriffsregelung ausreichend gewürdigt.

Zu Anlage 2: Kartierbericht Reptilien 2021:

Zu Einführung und Methodik:

Im Zuge der bereits durchgeführten Erhebungen durch den Vorhabenträger wurden nur wenige einzelne Individuen der Zauneidechse erfasst. Die Einwender haben nun im Zuge des Verfahrens eigene Erhebungen durchgeführt und an mehreren Stellen größere Populationen der Zauneidechse und der Schlingnatter nachgewiesen. Mit Erfassungen aus verschiedenen Jahren können grundsätzlich immer auch unterschiedliche Ergebnisse erzielt werden.

Die Funde aus der Kartierung von Ruf (2021) werden in das Maßnahmenkonzept für die Zauneidechse und Schlingnatter integriert. Die Beeinträchtigungen des Lebensraums dieser Arten werden ausgeglichen.

Als Maßnahme für die Zauneidechse und Schlingnatter ist Folgendes vorgesehen:

- 1.20 V Vergrämung Zauneidechse (LR unattraktiv 1 Jahr vor Baubeginn, Zaunstellung am abgewandten Rand der Baustelle des ehemaligen Lebensraumes)
- 2.10 A/CEF Schaffung von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse

Zu Ergebnisse:

Zur Erfassung der Zauneidechse wurde bereits vorstehend Stellung bezogen.

Die Funde aus der Kartierung von Ruf (2021) wurden außerdem in das Maßnahmenkonzept für die Zauneidechse und Schlingnatter integriert. Die Beeinträchtigungen des Lebensraums dieser Arten werden somit ausreichend ausgeglichen.

Die Schlingnatter wird bereits in den Unterlagen ausreichend gewürdigt.

Als Maßnahme für die Zauneidechse und Schlingnatter ist Folgendes vorgesehen:

- 1.20 V Vergrämung Zauneidechse (LR unattraktiv 1 Jahr vor Baubeginn, Zaunstellung am abgewandten Rand der Baustelle des ehemaligen Lebensraumes)
- 2.10 A/CEF Schaffung von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse

Blindschleichen unterliegen nicht dem besonderen Schutz, der sich aus dem Anhang IV der FFH-Richtlinie und dem § 44 BNatSchG ergibt. Das bedeutet auch, dass sie nicht dem besonderen Artenschutz unterliegen.

Mit den Maßnahmen, die im Rahmen des Artenschutzes und der Eingriffsregelung durchgeführt werden, kann zugleich ausreichend Ersatzlebensraum für die Blindschleiche geschaffen werden.

Weiterhin ist anzumerken, dass die Ringelnatter nicht dem besonderen Schutz, der sich aus dem Anhang IV der FFH-Richtlinie und dem § 44 BNatSchG ergibt, unterliegt.

Mit den Maßnahmen, die im Rahmen des Artenschutzes und der Eingriffsregelung durchgeführt werden, wird davon ausgegangen, dass auch Ersatzlebensraum für die Ringelnatter geschaffen werden kann.

Zu Ergebnisse ANUVA:

Wie bereits erläutert, entsprechen die im Jahr 2017 und 2018 durchgeführten Erfassungen im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Würzburg den Standards gem. den Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag von Albrecht et al. (2014) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Eine flächendeckende Erfassung aller planungsrelevanten Arten (insbes. Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) ist dabei nicht vorgesehen und auch nicht notwendig. Verschiedene Arten oder Artengruppen können nur auf Probeflächen und/oder Transekten erfasst werden, da der Aufwand für eine flächendeckende Erfassung nicht verhältnismäßig ist. Die Ergebnisse auf Probeflächen und/oder Transekten können auf das komplette Untersuchungsgebiet übertragen werden. Dabei ist es auch nicht unwahrscheinlich, dass sich Ergebnisse aus verschiedenen Erfassungsjahren unterscheiden, da grundsätzlich nicht zu erwarten ist, dass alle Arten einer Artengruppe in einem einzigen Untersuchungsjahr erfasst werden können.

Mit den vorhandenen Daten aus 2017 und 2018, die zum Zeitpunkt der Erstellung der artenschutzrechtlichen Prüfung vorhanden waren, war die Grundlage für eine ausreichende artenschutzrechtliche Bewertung, insbesondere des signifikant erhöhten Tötungsrisikos, gegeben.

Die Funde aus der Kartierung von Ruf (2021) werden außerdem in das Maßnahmenkonzept für die Zauneidechse und Schlingnatter integriert. Die Beeinträchtigungen des Lebensraums dieser Arten werden somit ausreichend ausgeglichen.

Als Maßnahme für die Zauneidechse und Schlingnatter ist Folgendes vorgesehen:

- 1.20 V Vergrämung Zauneidechse (LR unattraktiv 1 Jahr vor Baubeginn, Zaunstellung am abgewandten Rand der Baustelle des ehemaligen Lebensraumes)
- 2.10 A/CEF Schaffung von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse

Weiterhin ist anzumerken, dass die Ringelnatter nicht dem besonderen Schutz, der sich aus dem Anhang IV der FFH-Richtlinie und dem § 44 BNatSchG ergibt, unterliegt.

Mit den Maßnahmen, die im Rahmen des Artenschutzes und der Eingriffsregelung, durchgeführt werden, wird davon ausgegangen, dass auch Ersatzlebensraum für die Ringelnatter geschaffen werden kann.

Die Bürgerinitiative Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg (B26n) e.V. erhält eine Kopie dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Daniel Philipp
Bereichsleiter Straßenbau