



**BUND**  
**Naturschutz**  
**in Bayern e.V.**

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

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

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

Per Fax 0981 53-1206

Regierung von Mittelfranken  
91511 Ansbach

Unser Zeichen USt-Mfr-NbgL-NbgS-A 6-AK Nbg-Ost  
Datum 02.11.2016

Sachbearbeitung:  
Anita Bitterlich

**Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost im Zuge der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg (Abschnitt 360, Station 1,344, bis Abschnitt 380, Station 0,275) einschließlich Umgestaltung der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach im Zuge der BAB A 9 Berlin - München (Abschnitt 640, Station 5,232, bis Abschnitt 660, Station 1,170) im Bereich der Stadt Nürnberg und der gemeindefreien Gebiete Feuchter Forst und Fischbach (Landkreis Nürnberger Land)**

### **Stellungnahme/Einwendung des BUND Naturschutz in Bayern e.V.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V. nimmt zum o. g. Verfahren wie folgt Stellung:

**Der Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost wird abgelehnt.**

Das geplante Projekt würde zu einem erheblichen Eingriff in das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald, geschützt auch als Bannwald, mit einem dauerhaften Waldverlust von über 15 ha führen. Es würde etliche Verbotstatbestände auslösen, darunter eine hohe Beeinträchtigung des Grauspechtes, hohe Beeinträchtigung des Schwarzspechtes, hohe Beeinträchtigung des Sperlingskauzes, hoher Beeinträchtigung des Habichts, hohe Beeinträchtigung der Hohltaube, Beeinträchtigung des Uhus und Beeinträchtigung des Baumpeipers, sowie mögliche weitere relevante Beeinträchtigungen geschützter Vogelbestände.

Die Eingriffe sind nach Einschätzung des BN nicht ausgleichbar, die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfüllen das gesetzlich gebotene Ziel der Wiederherstellung der Funktionen des Naturhaushaltes nicht. Die Prüfung der Summationswirkungen ist unzureichend. Trotzdem kommt der Gutachter der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis: *„Im Ergebnis sind die verbleibenden Beeinträchtigungen bezüglich des VOGELSCHUTZGEBIETES „NÜRNBERGER REICHSWALD“ erheblich.“*

Die vom Antragsteller angeführten „Zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ sind zum Teil nicht belegt und für einen erheblichen Eingriff in das Vogelschutzgebiet nicht ausreichend.

Eine Alternativenprüfung wurde lediglich für verschiedene bauliche Varianten durchgeführt, während sachlich gebotene Alternativenprüfungen wie z.B. Ausbau des Bahnnetzes oder Geschwindigkeitsreduzierungen/Templimit in größerem Umfang unterblieben. Damit ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

## **Begründung**

### **1. Naturschutz: Natura 2000 hat Vorrang**

#### **1.1 Lage im Europäischen Vogelschutzgebiet, teilweise Bannwald und in einem der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume**

Das Autobahndreieck befindet sich im Vogelschutzgebiet 6533-471.03 „Nürnberger Reichswald“ und zählt damit zum Netzwerk Natura 2000. In der Kartierung zur Fauna wurden 8 Fledermausarten nachgewiesen, für 5 weitere Arten wurden Hinweise gefunden und der Lebensraum ist für 4 weitere Arten geeignet. Die Fledermäuse wären durch einen Ausbau bedeutend beeinträchtigt. Aufgrund der Beeinträchtigung der Habitate von Grauspecht, Habicht und weiteren Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie steht in der UVP als Ergebnis eine erhebliche Belastung (s. S. 45 des Erläuterungsberichts: „Auch bei der modifizierten Variante 3 B liegen die Eingriffe über der Erheblichkeitsschwelle“) und daher wird das Vorhaben abgelehnt.

Das Autobahnkreuz liegt im Nürnberger Reichswald, dessen Fläche seit Jahrzehnten durch Rodungen in den Randgebieten und im Inneren immer weiter verkleinert wird. Die bestehenden Autobahnen und die Kreuze stellen bereits einen riesigen Eingriff in den Wald und eine Zerschneidung des Waldgebietes dar. Ein weiterer Verlust von Waldfläche ist nicht hinnehmbar.

Im Maßnahmenplan findet sich der Punkt 11E, Ausweisung eines bisher im LSG gelegenen Waldstücks bei Schönberg. Hierbei findet jedoch der dortige Verkehr keine Beachtung. Nach mehreren Monaten Bauzeit an der sogenannten Himmelgarten-Kreuzung von Frühjahr 2016 bis Oktober 2016 sind sicher einige Arten dort bereits beeinträchtigt worden. Das Waldstück ist eingerahmt von Verkehr. Damit ist es sicher weniger wert, als es im Maßnahmenkatalog herausgestellt wird.

Eine Ausweisung eines bestehenden Waldgebietes als Vogelschutzgebiet kann nicht als Ausgleich für die erhebliche Beeinträchtigung eines bestehenden Vogelschutzgebietes hergenommen werden.

### **2. Verkehrsplanung**

#### **2.1 Widerspruch zu den Zielen des BVWP 2030:**

Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen durch Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger (BVWP 2030 Referentenentwurf, S. 5)

Dieses Ziel wird nicht beachtet, es erfolgte keine Alternativenprüfung für andere Verkehrsträger. Ein Ausbau der Bahnstrecke, engere Taktung oder bessere Verbindungen zu Messezentrum und Veranstaltungen durch öffentlichen Nah- und Fernverkehr wurde nicht geprüft.

Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs und Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume.

Auch dieses Ziel wird nicht beachtet. Für über 10 km neue Straßenlänge werden verbraucht:

- ca. 10,4 ha Netto-Neuersiegelung (ca. 6,9 ha Wald und ca. 5,5 ha unbewaldete Flächen einschließlich bestehende Straßenböschungen, ca. 2,0 ha Entsiegelung)
- ca. 10,8 ha (ca. 9,4 ha Wald und ca. 1,4 ha unbewaldete Flächen): Überbauung von Wald sowie Überbauung von Offenlandflächen, bei denen der BNT-Wert  $\geq 4$  ist (Überschüttungen ohne Versiegelung)
- ca. 4,7 ha Wald vorübergehende (bauzeitliche) Flächeninanspruchnahme
- ca. 15,13 ha Wald dauerhaft im Vogelschutzgebiet = Habitatverlust!

(siehe Landschaftsplanerischer Begleitplan Textteil, entnommen aus Tabelle 2 S. 17 ff)

Im Erläuterungsbericht werden verschiedene Ausbauvarianten miteinander verglichen. Die modifizierte Variante 3 B wird als die Vorzugsvariante ermittelt, da sie bezüglich des Eingriffs in Natur und Landschaft die günstigste Lösung darstellt. Trotzdem bleibt auch bei dieser Variante ein Flächenbedarf von 11,44 ha (S. 43, Tab. 1). Als eine Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs kann dieser Wert nun sicher nicht verstanden werden! Vor allem eine vollständige Neuversiegelung von 12,4 ha steht einer Entsiegelung von nur 2 ha gegenüber, davon 1,7 ha direkt an den ehemaligen Rampen. Dort kann sicher kein naturnaher Lebensraum entstehen. Für jede Versiegelung muss zwingend eine Fläche entsiegelt und vollständig renaturiert werden, die größer ist als die neu versiegelte Fläche. Eine Umwandlung von Freiflächen in Wald ist kein Ausgleich für eine vollständige Versiegelung. Wenn Bayern nicht in den nächsten Jahrzehnten unter Beton verschwinden möchte, sollten der Flächenverbrauch nicht nur schön gerechnet sondern tatsächlich gesenkt werden!

## **2.2 Ausbau erzeugt Verkehr**

Rudolf Pfeleiderer schreibt in seinem Bericht *Das Phänomen Verkehr* (2009), abrufbar unter: [http://www.verkehrswissenschaftler.de/berichte/bericht\\_2.htm](http://www.verkehrswissenschaftler.de/berichte/bericht_2.htm):

*"Es sind in erster Linie die hohen Geschwindigkeiten, die den Verkehr, wie wir ihn heute kennen, erzeugt haben."*

Zu Fuß schafft ein Mensch 5 km pro Stunde, mit dem Auto in Stadtnähe etwa 50 km/h im zeitlichen Durchschnitt. Menschen sind über Jahrzehnte hinweg gleich lang unterwegs, aber nicht gleich weit!

*"Das Verkehrswachstum entsteht dadurch, dass mit den zunehmenden Geschwindigkeiten die pro Ortsveränderung zurückgelegten Strecken immer länger werden."*

Je schneller man von A nach B kommt, umso weiter kann man in derselben Zeit fahren (Von A nach B und weiter nach C)

*"Staubeseitigung ist also – im Gegensatz zu einer weit verbreiteten Meinung – kein Beitrag zum Umweltschutz."*

Durch die Staubeseitigung sinkt vielleicht im Staubereich die Abgasbelastung, da die Fahrzeuge bei Staufahrten sehr stark emittieren. Jedoch auf die gesamte Fahrzeit bezogen sind bei

schnellerem Verkehr ohne Stau die Fahrzeuge weiter unterwegs, mehr Fahrzeuge passieren die Engstelle, um dann noch viele Kilometer zu fahren. Damit wird klar, dass durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit (in diesem Fall durch Reduktion von Staus und Einfädel-Vorgängen) der Verkehr induziert wird.

Im Erläuterungsbericht zum aktuellen Planfeststellungsverfahren findet sich gleich das passende Beispiel dafür, dass Ausbau den Verkehr induziert:

*"Ausnahme bildet die BAB A6 westlich des Autobahnkreuzes. Durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A6 westlich des AK Nürnberg-Ost ist dort die Belastung um fast 12 % angestiegen."* (Erläuterungsbericht zum Umbau, S. 21)

### **2.3 Verkehrsentwicklung spricht gegen einen Ausbau: Verkehrssystemmanagement statt Ausbau an dieser Stelle**

*"Die Entwicklung der Ergebnisse an den Dauerzählstellen auf den vier auf das Autobahnkreuz zulaufenden Strecken zeigt, dass in den letzten Jahren (2000 - 2013) keine größere Verkehrszunahme eingetreten ist. [...] Östlich des Autobahnkreuzes stagniert die Belastung auf der BAB A6 wie auch südlich der BAB A9 weitgehend. Auf der BAB A9 nördlich der AS Nürnberg-Fischbach stieg die Belastung um 5,9 %."* (Erläuterungsbericht zum Umbau, S. 21f)

In den eigenen Planungsunterlagen gehen die Planer grundsätzlich von keiner Verkehrssteigerung aus. Durch intelligente Leitsysteme über die benachbarten Autobahnen könnten Staus durchaus effektiv vermieden werden. Durch rechtzeitige Geschwindigkeits-Reduktion werden Staus ebenfalls reduziert.

*"Ohne konsequenten Einsatz von Verkehrssystemmanagement wird die Staubeseitigung durch Ausbaumaßnahmen wegen zunehmender Verkehrsmengen nicht funktionieren."* (Stellungnahme des BUND zum BVWP 2030, S. 4)

### **2.4 Vordringlicher Bedarf und Begründung für die Ausnahmegenehmigung nach § 34 BNatSchG**

*"Von den in § 34 Abs. 3 und 4 genannten Gründen sind hinsichtlich des öffentlichen Interesses neben der „Gesundheit des Menschen“ auch „solche sozialer oder wirtschaftlicher Art“, einschließlich verkehrlicher Belange für das Vorhaben ausschlaggebend. Die wirtschaftlichen Interessen oder solche sozialer Art, einschließlich verkehrlicher Belange können dann berücksichtigt werden, wenn durch das Vorhaben weder prioritäre Lebensräume noch prioritäre Arten betroffen sind. Für das geprüfte Vorhaben besteht keine Betroffenheit von prioritären Lebensräumen oder prioritären Arten. Somit ist neben der Vermeidung von Unfällen v.a. der verkehrliche Belang, wie in Kap. 2.1 und in Ziffer 2.6 Unterlage 1 aufgeführt, als Grund überwiegend öffentlichen Interesses ausschlaggebend."* (19.3.1 Textteil zur FFH-Ausnahmeprüfung, S. 22)

Es kann nicht dargelegt werden, wie die Gesundheit des Menschen sich verbessern sollte. Verkehrsunfälle sind zwar häufig, die Gesundheit der Fahrer aber immer seltener ernsthaft gefährdet durch viele technische Neuerungen. Bleiben also die Abgase. Fließender Verkehr könnte vielleicht geringfügig Abgase einsparen, erhöhter Verkehr erzeugt jedoch Lärm, Abgase und Stau in der Stadt. Eine wesentliche Verbesserung für die Gesundheit wäre eine Förderung des Nah- und Fernverkehrs auf der Schiene.

Auch wirtschaftliche Erwägungen führen nicht zu einem Grund für die Ausnahmegenehmigung. Schließlich gibt es Untersuchungen, die belegen, dass die Investition in den Straßenverkehr kurzfristig nur einige Bauunternehmer fördert:

Als weitere Begründung für die Ausnahme werden der verkehrliche Belang und die Vermeidung von Unfällen aufgeführt. Genannt wurde hier die Zufahrt nach Nürnberg über die B4 und die Großereignisse (Messe, Festivals), die Autofahrer in die Stadt ziehen. Diese Gäste sollten sich durch interessante Angebote bequem mit dem Zug und den Bahnen in die Stadt bringen lassen. Durch die Einbindung des ÖPNV in Nürnberg in die Planung hätte man hier sicher genügend Möglichkeiten finden können. Wer dennoch mit dem Auto zur Messe fährt, der steht nicht im Stau, er ist der Stau!

Unfälle werden durch rücksichtsvolles Fahren deutlich verringert. Dazu zählt auch, dass LKW-Fahrer z.T. völlig übermüdet fahren, da die Wirtschaft immer mehr und schneller Waren anfordert.

Damit besteht kein Grund, eine Ausnahmegenehmigung für den Umbau zu erteilen.

## **2.5 Zukünftiger Verkehr**

Selbst wenn man noch nicht im postfossilen Zeitalter denkt, werden sich die Straßen in wenigen Jahren mit autonom und teilautonomen Fahrzeugen füllen. Diese bieten bereits heute eine breite Bandbreite an Fahrtunterstützung. Durch diese technischen Hilfen werden LKW-Fahrer weniger auf den Vordermann auffahren, seitliche Fahrzeuge einem müden Blick nicht mehr entgehen und Autofahrer nach langer entspannter Fahrt konzentriert durch das Kleeblatt fahren. Das Klimaschutzabkommen muss ernst genommen werden, der Individualverkehr muss weniger, langsamer und abgasärmer werden. Diese Zukunft ist in einem Ausbau des Kreuzes nicht erkennbar.

## **Zusammenfassung**

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. lehnt den Umbau und damit Ausbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost ab:

- Das Europäische Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ und ein Teil des Bannwaldes werden weiter zerstört und zerschnitten. Durch die bestehenden Autobahnen und weitere Straßenführungen sind beide Schutzgebiete bereits stark geschädigt, weitere Verluste sind nicht hinnehmbar.
- Durch den Ausbau würde weiterer Verkehr erzeugt werden, der kurz- oder mittelfristig an anderer Stelle zu Problemen führen kann.
- Eine Verkehrsumlenkung auf die Schiene wird nicht einmal in Erwägung gezogen.
- Eine Geschwindigkeitsreduktion kombiniert mit intelligenten Verkehrsleitsystemen über die bestehenden Kreuze wird nicht im Vorfeld geprüft und eingesetzt.

- Ein Gesamtverkehrskonzept hinsichtlich einer starken Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstoßes ist nicht vorhanden. Neue Techniken (Stichworte: autonomes Fahren, Fahrassistenz und Spritspartechiken, langsamere E-Autos) sind als Alternative nicht untersucht oder berücksichtigt worden.
- Der Ausbau des Kreuzes zeigt, dass die Verkehrsplaner von einer Zukunft ausgehen, die dem vergangenen Verkehrswachstum und Fahrverhalten gleicht. Mit einem "weiter so" wird das 1,5°-Ziel des Klimaschutzvertrages nicht erreicht.

Mit freundlichen Grüßen

Tom Konopka  
Regionalreferent

Telefon 0911 81878-24  
tom.konopka@bund-naturschutz.de

gez.  
Heide Frobel  
1. Vorsitzende Kreisgruppe Nürnberg-Land