BUND Naturschutz in Bayern e.V. · Pettenkoferstr. 10 a/I · 80336 München

BUND Naturschutz in Bayern e.V.

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

Landesfachgeschäftsstelle
München
Pettenkoferstr. 10 a/I
80336 München
Tel. 089 548298-63
Fax 089 548298-18

fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Regierung von Schwaben
86145 Augsburg

Vorab per Fax: 0821 327-12432
Das Original folgt mit der heutigen Post.

Ihr Zeichen	
Ihre Nachricht	
Unser Zeichen	VE-BS-B12_Buchloe-Kempten (23/2020)
Datum	30.07.2020

Bundesstraße 12; Kempten (A 7) – Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A 96); Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die Erweiterung auf 4 Fahrstreifen im Planungsabschnitt 6 Untergermaringen-Buchloe von Abschnitt Nr. 640 Station 2,500 bis Abschnitt Nr. 660 Station 2,307 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 10+200)
Hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an dem oben genannten Verfahren und nehmen wie folgt Stellung:

1) Vorgezogenes Raumordnungsverfahren nötig

Es hätte vor dem Planfeststellungsverfahren zwingend ein förmliches Raumordnungsverfahren für das Gesamtvorhaben B12-Ausbau Buchloe–Kempten gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG durchgeführt werden müssen.

Bei dem Gesamtvorhaben handelt es sich um ein überörtliches raumbedeutsames Vorhaben, das auch erheblich ist. An den Begriff der „Erheblichkeit" ist dabei kein allzu strenger Maßstab zu stellen, vgl. Strunz, Die befriedigende Wirkung des Raumordnungsverfahrens, BayVBl. 2012, S. 746 ff. Der unbestimmte Rechtsbegriff der Erheblichkeit bedarf dabei der inhaltlichen Ausfüllung. Es ist davon auszugehen, dass die Landesplanungsbehörden bei raumbedeutsamen Konflikten mit überörtlicher Bedeutung für eine Lösung von Wertkonflikten besser geeignet sind als die Fachplanungsbehörden, vgl. zum Ganzen Strunz, Die befriedigende Wirkung des Raumordnungsverfahrens, BayVBl. 2012, S. 746 ff.; einem Landesplaner wird es leichter fallen, die in einem Konflikt widerstreitenden Werte sachgerecht zu gewichten, weil er nicht einem speziellen Fachbereich angehört.

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft,
München
IBAN:
DE27 7002 0500 0008 8440 00
BIC:
BFSWDE33MUE

gedruckt mit Ökofarben auf 100 % Recyclingpapier

Nach der Auslegungshilfe zur Bestimmung des Anwendungsbereichs von Raumordnungsverfahren (ROV) im Sinne des Art. 24 Abs. 1 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes vom 25. Juni 2012 (BayLplG) sind folgende Aspekte zu prüfen.

a) Größe
b) Standort
c) Auswirkung

Zu 1: Größe

Der auch in den Planfeststellungsunterlagen als Gesamtprojekt dargestellte 4-streifige Gesamtausbau zwischen Kempten und Buchloe hat eine Länge von 51 km und ist damit das zweitlängste Verkehrsprojekte des Bundesverkehrswegeplans in Bayern im vordringlichen Bedarf. Eine längere Strecke im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hat nur noch der Ausbau der A8 zwischen München und Siegsdorf. Daher ist der B12-Ausbau Buchloe-Kempten allein schon von seiner Größe her ein herausragendes Projekt.

Zu 2: Standort des Vorhabens

Die Trasse selbst führt durch zahlreiche im Regionalplan ausgewiesene wertvolle Naturräume. Ein 4-streifiger Ausbau der B12 erhöht die Zerschneidungswirkung im Vergleich zum heutigen Ausbaustandard noch einmal immens.
Folgende Gebiete sind direkt betroffen:

- Landschaftliches Vorbehaltsgebiet Wertachtal und Wertachschlucht
- Landschaftsschutzgebiet „Gebiet um den Elbsee"
- Landschaftliches Vorbehaltsgebiet Illervorberge (Kempter Wald)
- Landschaftsschutzgebiet Bruckmoos
- Landschaftliches Vorbehaltsgebiet Tälder der Günz, Leubas und Mindel mit Umgebung
- Regionaler Grünzug nordöstlich von Kempten

Zudem durchschneidet die B12:

- Das ABSP-Schwerpunktgebiet Jungmoränenlandschaft der Iller-Vorberge in mehreren Teilbereichen
- Das ABSP-Vorranggebiet Kirnachtal
- Das ABSP-Schwerpunktgebiet Elbseegebiet
- ABSP-Schwerpunktgebiet Wertachtal
- ABSP-Scherpunktgebiet Kammolch und Gelbbauchunke zwischen Buchloe und Kaufbeuren
- Diverse im ABSP ausgewiesene Gewässer-Biotopverbundachsen
- Diverse im ABSP ausgewiesene Feuchtgebiet-Biotopverbundachsen
- Diverse im ABSP ausgewiesene Trocken-Biotopverbundachsen

Zudem werden weitere ABSP-Gebiete angeschnitten.

Mindestens genauso entscheidend ist allerdings, dass die B12 Buchloe–Kempten die Verbindungsachse zwischen den Metropolen München und Augsburg und deren Verdichtungsräumen mit den Urlaubs- und Naherholungsregionen im südlichen Ost- und Oberallgäu ist.

Zu 3: Auswirkungen des Vorhabens

Insbesondere sind gem. Art. 24 Abs. 2 S. 2 BayLplG die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten, einschließlich der überörtlich raumbedeutsamen Belange des Umweltschutzes, zu prüfen.

Auswirkungen auf Naturschutz, Landschaftspflege, Landschaftsbild

Der 4-streifige Ausbau der B12 in seiner Gesamtheit führt zu einer deutlich höheren Erreichbarkeit der sensiblen Naturräume in den Allgäuer Alpen.
Während man heute bei normaler Verkehrslage für den Abschnitt Kempten–Kaufbeuren ca. 40 Minuten benötigt (bei viel Schwerlastverkehr teilweise auch länger), würde die Reisezeit bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h auf ca. 25 Minuten verkürzt.
Neben dieser realen Reisezeitverkürzung kommt es zusätzlich zu einer deutlichen subjektiven Reisezeitverkürzung, da künftig nicht mehr hinter langsam fahrenden LKW hinterhergefahren werden muss, was vielen PKW-Fahrern als äußerst lästig erscheint.
Die Tagesausflugsziele in den Allgäuer Alpen rücken also sowohl objektiv als auch subjektiv deutlich näher an die Metropolen Augsburg und München heran. Bisher war der Fokus des Ballungsraumes München noch nicht so stark auf das Allgäu gerichtet. Dies wird sich mit dem 4-streifigen Ausbau der B12 deutlich ändern.

Das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellte Verkehrsgutachten mit DTV-Zahlen ist zur Beantwortung dieser Fragestellung nicht hilfreich. Es sind Betrachtungen für verschiedene Spitzenlasttage notwendig. Dies muss in einem Raumordnungsverfahren erfolgen.

Bereits in der Vergangenheit (auch schon vor der Corona-Krise) waren deutliche Überlastungstendenzen in zahlreichen Gebieten der Allgäuer Alpen v. a. durch den Tagesausflugsverkehr festzustellen.

Mit ca. 30 Mio. Tagesgästen pro Jahr im Allgäu im Jahr 2013 (DWIF 2013: Tagesreisen der Deutschen) ist das Allgäu schon heute eine der höchstbelasteten Tagesreisedestinationen Deutschlands. Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Corona-Krise das Urlaubs- und Ausflugsverhalten dauerhaft weiter ändern wird und der Tagesausflugstourismus noch weiter zunehmen wird.

V. a. der Tagestourismus führt heute schon zu erheblichen Beeinträchtigungen von geschützten Biotopen, Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten, FFH- und SPA-Gebieten. Die Verkehrssituation führt heute schon zu zahlreichen Verstößen gegen die entsprechenden Schutzgebietsverordnungen. Die Kapazitäten von Parkplätzen sind oft erschöpft. Ruhegebiete in den Schutzgebieten werden nicht gemieden. Es kommt zu erheblichen Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Arten.

Abb. 1: zugeparkte Wiese mitten im Landschaftsschutzgebiet Hörnergruppe und direkt angrenzend an das FFH-Gebiet Nagelfluhkette.

Abb. 2: Wegen Überfüllung geschlossener Eistobel. Der Eistobel ist Teil des FFH-Gebiets Allgäuer Molassetobel.

Im Bayerischen Alpenraum soll nach Landesentwicklungsprogramm die Vielfalt, Eigenart und Schönheit seiner Landschaften sowie die natürliche Vielfalt seiner wildlebenden Tier- und Pflanzenarten durch Sicherung und Entwicklung ihrer Lebensräume und deren Vernetzung erhalten bleiben (LEP 2.3). Ob dieser landesplanerische Grundsatz durch einen 4-streifigen Ausbau der B12, der die Erreichbarkeit dieser Räume von den Metropolen München und Nürnberg weiter deutlich erhöht, noch gewährleistet werden kann, muss in einem Raumordnungsverfahren geklärt werden.

Für mindestens folgende touristisch interessante Schutzgebiete würde eine ausgebaute B12 die Erreichbarkeit zu den Metropolen Augsburg und München und deren Verdichtungsräumen deutlich erhöhen:

- NSG Hoher Ifen
- NSG Allgäuer Hochalpen
- NSG Hochmoore im Kemptener Wald
- NSG Aggenstein
- NSG Bannwaldsee
- NSG Ammergebirge
- LSG Großer Alpsee
- LSG Hörnergruppe
- LSG Allgäuer Hochalpenkette
- LSG Grünten/Großer Wald
- LSG Niedersonthofener See
- LSG Werdensteiner Moos
- LSG Illerschleife
- LSG Grüntensee
- LSG Schwarzenberger Weiher
- LSG Attlesee-Kögelweiher
- LSG Hohenfreyberg-Eisenberg
- LSG Landschaftsteile im Bereich der Stadt Füssen und der Gemeinden Weissensee, Eisenberg und Pfronten
- LSG Forggensee und benachbarte Seen
- LSG Faulenbacher Tal, Lechtal, Schwanseetal und Alpseegebiet
- LSG Elbseegebiet
- LSG Wertachschlucht
- FFH Gebiet Oberes Weißachtal
- FFH Gebiet Allgäuer Molassetobel (incl. Eistobel)
- FFH Gebiet Nagelfluhkette
- FFH Gebiet Hörnergruppe
- FFH Gebiet Hoher Ifen
- FFH Gebiet Allgäuer Hochalpen

- FFH Gebiet Grünten
- FFH Gebiet Werdensteiner Moos
- FFH Gebiet Aggenstein
- FFH Gebiet Kienberg
- FFH Gebiet Wertachdurchbruch
- FFH Gebiet Pfrontener Wasenmoos
- FFH Gebiet Weissensee
- FFH Gebiet Falkenstein, Alatsee, Faulenbacher- und Lechtal
- FFH Gebiet Ammergebirge
- FFH Gebiet Bannwaldsee
- FFH-Gebiet Halbtrockerasen am Forggensee
- FFH Gebiet Kalktuffsümpfe und Niedermoore im Ostallgäu
- SPA Gebiete Hoher Ifen und Piesenkopf
- SPA Gebiet Allgäuer Hochalpen
- SPA Gebiet Wertachdurchbruch
- SPA gebiet Ammergebirge

Dazu kommen zahlreiche weitere kleine Natura 2000-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Auch wenn der Klimaschutz in der Auslegungshilfe zur Bestimmung des Anwendungsbereichs von Raumordnungsverfahren (ROV) nicht explizit genannt ist, so ist beim Klimaschutz doch als Teil des Umweltschutzes von einem zentralen Belang auszugehen, da der Klimaschutz eines der vier zentralen Leitbilder des aktuellen Landesentwicklungsprogramms ist.
Zu prüfen ist also, ob das Vorhaben mit den in der Regional- und Landesplanung aufgestellten Zielen zum Klimaschutz konform geht.
Ebenso ist zu prüfen, ob das Vorhaben dazu beiträgt, die Sektorziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Bereich Verkehr zu erreichen.

Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur

Durch die erheblichen Fahrzeitverkürzungen ist davon auszugehen, dass die durch die B12 als Ganzes erschlossenen Räume (OA, OAL, KE, KF) als Wohnstandorte für Pendler attraktiver werden. Durch die erheblichen Preisunterschiede auf den Wohnungsmärkten zwischen den Metropolen und dem Allgäu ist mit einem erheblichen neuen Siedlungsdruck auf das Allgäu zu rechnen, was zu weiterem Flächenverbrauch führt.

Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur

Bereits heute gibt es auf zahlreichen Straßen im Anschluss an die B12 v. a. auf den Zuwegen zu touristischen Hot-Spots erhebliche Überlastungstendenzen v. a. an Tagen mit hohem Tagestouristenaufkommen (z. B. B19 südl. Sonthofen; Ortsdurchfahrt Immenstadt etc.).
Im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens ist zu prüfen, welche Auswirkungen ein kompletter 4-streifiger B12-Ausbau auf das anschließende Straßennetz hat.

Auswirkungen auf weitere Belange:

Auch auf zahlreiche weitere Belange sind erhebliche Auswirkungen zu erwarten.

2) Artenschutz:

Erhebliche Verstärkung von Barriere-Effekten durch den Ausbau:

In den Antragsunterlagen (u. a. der saP) wird immer wieder ausgeführt, dass „keine erheblichen Veränderungen durch bestandorientierten Ausbau bei der Barrierewirkung festzustellen sind." Dieser Feststellung widersprechen wir deutlich.
Durch die Verbreiterung der Fahrbahntrasse auf fast das Doppelte, durch die Geschwindigkeitszunahme und die induzierte höhere Verkehrsbelastung steigt die Barrierewirkung für alle Tierarten (von den Insekten bis zu den Säugetieren) erheblich!

a) Amphibien:

Die Kartierungen und Bewertungen in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zu den Amphibien sind mehr als mangelhaft.

Im nördlichen Teil östlich der B12 und im südlichen Teil beidseitig der B12 liegt das im Arten- und Biotopschutzprogramm bezeichnete ABSP-Schwerpunktgebiet „Kernvorkommen Kammmolch und Gelbbauchunke zwischen Kaufbeuren und Buchloe".

Kammolch, Gelbbauchunke, Kreuzkröte, Zauneidechse und Laubfrosch besiedeln insgesamt ca. 128 ABSP-Objekte in diesem Schwerpunktgebiet.

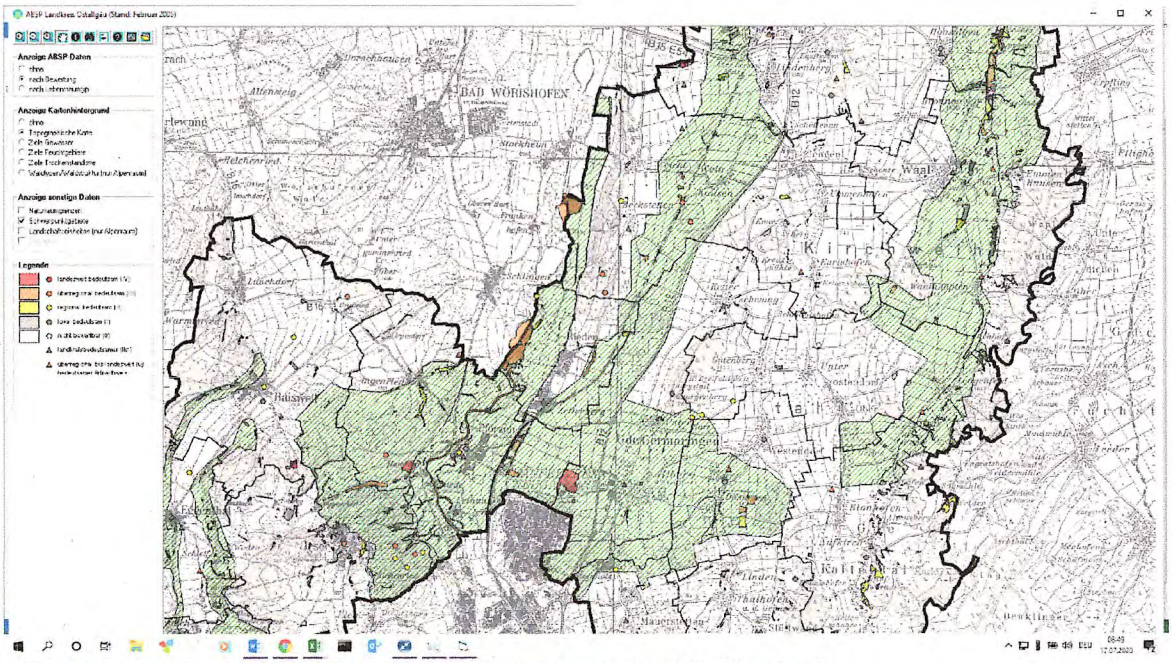

Abb. 3: Grün markiert ist das ABSP-Schwerpunktgebiet Kammolch und Gelbbauchunke

In der saP wird nur auf einen kleinen Bruchteil der Vorkommen eingegangen (jeweils nur ein Nachweis/potenzieller Nachweis).

Auf Grund aktueller Abfragen gehen wir davon aus, dass es sich beim gesamten Talraum zwischen Kaufbeuren und Buchloe östlich und westlich der B12 um ein Schwerpunktgebiet Kammolch, Gelbbauchunke und Laubfrosch handelt.

Im Planungsgebiet sind zahlreiche Vorkommen und Funde von Gelbbauchunke, Laubfrosch und Kammmolch westlich und östlich der B12 örtlichen Gebietskennern des BUND Naturschutz bekannt:

- Bereich Dürrenwald: Kammolch + Laubfrosch
- Kiesgruben zwischen Weinhausen und Beckstetten: Kammolch + Laubfrosch
- Entlang der Bahnlinie Kaufbeuren–Buchloe Kammolch
- Waldgebiet Bannholz westlich und östlich der B12: Kammolch und Gelbbauchunke
- Feuchtwiesen bei Sternwarte Lindenberg (östl. B12): Laubfrosch
- Weiher Nördlich Schöttenau: Laubfrosch
- Weiher bei Koneberg: Kammolch
- Koneberger Wald: Geeignete Habitate (Feuchte Wegspuren etc.) für Gelbbauchunke unweit der Vorkommen Bannholz (wurde in den vergangenen Jahren nicht explizit untersucht).

Es ist davon auszugehen, dass es an zahlreichen weiteren Standorten östlich und westlich der B12 Amphibienvorkommen von Kammmolch, Gelbbauchunke und Laubfrosch gibt.

Von der UNB sind in diesem Bereich auch explizit Naturschutzmaßnahmen (z. B. Zielart Laubfrosch bei renaturierter Kiesgrube südl. Lindenberg) geplant.

Die Amphibienvorkommen östlich und westlich der B12 sind systematisch zu erfassen. Als Abgrenzung des Wirkraumes sind die unten dargestellten maximalen Wanderdistanzen heranzuziehen.

Im Anschluss an diese Erfassungen ist zwingend ein Konzept nötig, wie das bekannte ABSP-Schwerpunktgebiet im Rahmen einer Lebensraumvernetzung wieder mit dem Vorkommen östlich der B12 zu verbinden sind.

Die o. g. FFH-Anhang-Arten haben alle einen Wanderkorridor, der die Planung umfasst:

Hauptwanderzeiten und maximale Wanderdistanzen in Niedersachsen vorkommender Lurcharten

Art	Wanderperioden der Alttiere	Abwanderungen der Jungtiere	maximale Wanderdistanzen
Feuersalamander (*Salamandra salamandra*)	April/Mai: Juli bis Okt.	August	wenige hundert Meter
Bergmolch (*Triturus alpestris*)	März/April: Juni bis Sept.	Juli bis September	500 – 600 m
Kammmolch (*Triturus christatus*)	Feb./März: Juni bis Nov.	Juni bis September	500 – 1000 m
Fadenmolch (*Triturus helveticus*)	März/April: Mai bis Juli	Juni bis Oktober	400 m
Teichmolch (*Triturus vulgaris*)	Feb. bis April: Juni/Juli	Juli bis Oktober	wenige hundert Meter
Geburtshelferkröte (*Alytes obstreticans*)	April: Aug. bis Okt.	August bis Oktober	2 km
Rotbauchunke (*Bombina bombina*)	April/Mai: Mai bis Okt.	Juli bis Oktober	1000 m
Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)	April/Mai: Juni bis Aug.	Juni bis Oktober	4 km
Knoblauchkröte (*Pelobates fuscus*)	März/April: Mai	Juli bis Oktober	500 – 800 m
Erdkröte (*Bufo bufo*)	März/April: Mai bis Sept.	Juni bis August	mehrere km
Kreuzkröte (*Bufo calamita*)	April: Mai/Juni	Juni bis Oktober	mehrere km
Wechselkröte (*Bufo viridis*)	April: Mai bis Sept.	Juli bis September	8 – 10 km
Laubfrosch (*Hyla arborea*)	April/Mai: Mai bis Okt.	Juli/August	> 10 km
Moorfrosch (*Rana arvalis*)	März: Mai bis Okt.	Juni bis September	1000 m
Springfrosch (*Rana dalmatina*)	Feb. bis April: Mai bis Okt.	Juli/August	1,5 km
Grasfrosch (*Rana temporaria*)	Feb./März: April bis Nov.	Juni bis September	8 – 10 km
Teichfrosch (*Rana* kl. *esculenta*)	März/April: Sept./Okt.	September/Oktober	2 km
Kleiner Wasserfrosch (*Rana lessonae*)	März/April: Juni bis Sept.	Juli bis September	15 km
Seefrosch (*Rana ridibunda*)	März bis Mai: Sept./Okt.	Juli bis Oktober	mehrere km

Abb. 4: Wanderdistanzen von Amphibien: Quelle: https://www.bsh-natur.de/uploads/Merkbl%C3%A4tter/069%20-%20Amphibienwanderungen.pdf

Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen wird die Zerschneidungswirkung im Vergleich zum heutigen Ausbaustandard noch mal deutlich intensiviert (mehr Verkehr, höhere Geschwindigkeiten, fast doppelt so breites Straßenband).

Wir gehen im Falle der Umsetzung der heute vorliegenden Planung von Verbotstatbeständen nach §44 BNatSchG aus.

Neben den FFH-Anhang-Arten ist das ganze Gebiet wegen der Zahlreichen Kleingewässer und Kiesgruben auch von anderen Amphibien (Frösche, Kröten, Molche) besiedelt. Auch für diese Arten würde die Zerschneidungswirkung durch das Vorhaben noch mal deutlich erhöht.

b) Vögel:

Eisvogel und Wasseramsel:
Im Bereich der Gennach bei Lindenberg brüten sowohl Eisvogel als auch Wasseramsel und nutzen die Gennach als ihr Nahrungshabitat. Schon heute besteht ein Kollisionsrisiko dieser Vögel mit dem Straßenverkehr, da die B12 heute schon direkt entlang der Gennach geführt ist, bzw. die B12 kreuzt. Durch den geplanten Ausbau (höhere Geschwindigkeiten, breitere Straße) erhöht sich dieses Risiko noch mal deutlich.
Auch hier gehen wir von Verbotstatbeständen nach §44 BNatSchG aus.

Die entsprechenden Arten sind in der saP nicht betrachtet worden.

Feldlerche, Kiebitz und andere Bodenbrüter:
Durch den Fahrbahnanbau, die höheren Geschwindigkeiten und die Verkehrszunahme nimmt die Habitateignung für die Feldlerche und andere Bodenbrüter weiter ab. Die Annahme der saP, dass es bei der Habitateignung fixe Schwellenwerte (z. B. bei 20.000 Kfz) gibt, ist fachlich nicht begründbar und entspricht nicht dem derzeitigen Stand der Wissenschaft.

Die Aussage, dass sich die betroffenen Brutpaare bei Störung innerhalb ihrer Reviere neu orientieren können und keine vorhabenbedingte Abnahme der Brutpaarzahl zu erwarten ist, ist fachlich nicht nachvollziehbar. Es wird festgestellt, dass es zur Abnahme von Habitateignung kommt. Diesen Verlust der Habitateignung ohne entsprechende Ausgleichsmaßnahmen einfach hinzunehmen, entspricht nicht der fachlichen Praxis, wie sie auch bei anderen Straßenbaumaßnahmen angewandt wird.

Da keine Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche und andere Bodenbrüter vorgesehen sind gehen wir bei der aktuellen Planung von Verbotstatbeständen nach §44 BNatSchG aus.

c) Greifvögel

Gerade bei Greifvögeln entsteht wegen höherer Geschwindigkeiten im Vergleich zu jetzt ein erheblich höheres individuelles Tötungsrisiko. Viele Raumvögel (v.a. Mäusebussard, aber auch Rotmilan nutzen die B12 auch heute schon intensiv, um von Fahrzeugen getötete Tiere aufzusammeln.
Dabei kommt es auch heute schon regelmäßig zu Kollisionen mit Greifvögeln.
Sowohl das Tötungsrisiko v.a. für Kleinsäuger als auch für Greifvögel steigt mit einer höheren Geschwindigkeit, mit einer Verkehrszunahme und mit einer Verbreiterung der Fahrbahn.

Wir gehen daher von Verbotstatbeständen nach §44 BNatSchG aus.

d) Fledermäuse

Es ist davon auszugehen, dass an geeigneten Strukturen (z.B. an den Waldrändern des Bannholzes) regelmäßig Fledermäuse die B12 überfliegen. Wir gehen davon aus, dass in diesen Bereichen mit dem Ausbau ein erheblich erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse besteht. Dies ist in den bisherigen Planungen nicht berücksichtigt.

Wir gehen daher von Verbotstatbeständen nach §44 BNatSchG aus.

3) Waldschutz

Die Waldflächen des Bannholzes sind nach Art. 1 Abs. 2 Nr. 6 BayWaldG als „Wald mit besonderer Bedeutung als Lebensraum und für die biologische Vielfalt" ausgewiesen. Als solcher dient das Bannholz „aufgrund seiner außergewöhnlichen standörtlichen Voraussetzungen oder seiner Struktur dem Erhalt schützenswerter Lebensräume und seltener Arten." Gerade die dort vorkommenden Gelbbauchunken und Kammolche unterstreichen diese Bedeutung.
Eine Rodung des Waldes verbietet sich daher!

4) Wasserschutzgebiet

Das Wasserschutzgebiet von Weinhausen soll mit dem Planfeststellungsbeschluss aufgelöst werden.
In Zeiten des Klimawandels und zunehmender lang anhaltender Trockenperioden ist davon auszugehen, dass der Bedarf an Wasserschutzgebieten immer weiter zunimmt. Auf Grund der Nutzungsdichte ist es heute extrem schwierig neue Wasserschutzgebiete auszuweisen. Aus Vorsorgegesichtspunkten verbietet es sich, das bestehende Wasserschutzgebiet für ein Straßenbauprojekt aufzulösen.

5) Bedarf:

Auch wenn das Projekt im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, muss der Bedarf des Projektes doch massiv in Zweifel gezogen werden.

a) Leistungsfähigkeitsgrenze nicht erreicht
In den Antragsunterlagen wird folgende Aussage ohne Begründung in den Raum gestellt: „Ebenso kann die bestehende Bundesstraße bereits das heutige Verkehrsaufkommen nicht mehr leistungsfähig abwickeln."

Diese Aussage ist nicht haltbar. Auf der B12 gibt es praktisch nie Staus. Durch den kürzlich umgesetzten 3-spurigen Ausbau in weiten Abschnitten ist ein zügiges Vorankommen jederzeit gewährleistet.

b) Verkehrssicherheit
Einem Defizit bei der Verkehrssicherheit kann auch mit anderen Maßnahmen als einem autobahngleichen Ausbau begegnet werden. Auch heute noch ist es das Ziel der bayerischen Straßenbauverwaltung zahlreiche 2-streifige Bundesstraßen 3-streifig auszubauen. Wenn ein 3-streifiger Ausbau grundsätzlich ein unüberwindbares Sicherheitsdefizit darstellen würde, dann dürfte dieser Straßentypus in der RAL nicht

mehr aufgeführt sein. Alternativen zu Verbesserung der Verkehrssicherheit siehe unter Alternativen.

c) Bevölkerungsprognosen überzogen

Wir halten die der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegten Bevölkerungsprognosen für völlig überzogen. So wurde z. B. für Marktoberdorf bis 2030 ein Zuwachs von + 16 % prognostiziert.

Die reale Entwicklung in den vergangenen Jahren sieht allerdings völlig anders aus:
Marktoberdorf 2002: 18462; 2010: 18199; 2018: 18300
Es gibt auch keine Anzeichen, warum sich an dieser Bestandsentwicklung etwas Grundsätzliches ändern sollte.

d) Verstoß gegen den sparsamen und wirtschaftlichen Einsatz von Steuermitteln

Die von Praxis und Wissenschaft entwickelten Haushaltsgrundsätze umfassen ein Regelwerk von 10, die öffentliche Verwaltung bindenden Vorschriften. Einer dieser Haushaltsgrundsätze lautet: „Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit"

Erst kürzlich wurde der dreistreifige Ausbau in diesem Abschnitt abgeschlossen. Der vorhandene Oberbau befindet sich daher auch in einem guten Zustand.

Ein dreistreifiger Ausbau wurde vor Beginn der entsprechenden Ausbaumaßnahmen als ausreichend erachtet.
Dass ohne relevante Verkehrsmengensteigerungen in der Zwischenzeit ein vierspuriger Ausbau als notwendig erachtet wird, ist aus verkehrlichen Gründen nicht begründbar. Auf dem Trassenverlauf gibt es keine Kapazitätsprobleme. Auch die Prognosezahl von ca. 22.000 KFZ kann mit dem bestehenden Ausbaustand problemlos abgewickelt werden.

Der Ausbau stellt daher u.E. einen Verstoß gegen den Grundsatz zum sparsamen und wirtschaftlichen Einsatz von Steuermitteln dar.

6) Umweltverträglichkeitsprüfung unvollständig

a) Die UVP beschäftigt sich nicht mit dem Schutzgut Klima (Klimaschutz)

Seit der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU müssen sich UVPs und UVP-Berichte auch unter der Überschrift „Schutzgut Klima" mit den Themen Klimawandel und globaler Klimaschutz befassen. Dies erfolgt in dem vorliegenden UVP-Bericht nicht.

Unter der Überschrift „Luft und Klima" wird gleich zu Beginn der UVP-Berichts ohne weitere Prüfung festgestellt: „Keine erheblichen Auswirklungen durch das geplante Ausbauvorhaben".

	Grundwasser)	und Grundwasservorkommen durch Eintrag von Schadstoffen
		Quantitative Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers
Luft und Klima	(keine erheblichen Auswirkungen durch das geplante Ausbauvorhaben)	
Landschaft	Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft	Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke
Kulturgüter	(keine erheblichen Auswirkungen durch das geplante Ausbauvorha-	

Abb. 5: UVP-Bericht, Seite 7, Tab. 1: Schutzziele und Untersuchungsgegenstände

Leitlinie für die Klimaschutz-Prüfung in der UVP-Studie muss das Bundes-Klimaschutzgesetz sein, das seit 18.12.2019 in Kraft ist.

Daher müssen die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetztes im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.
Das Bundes-Klimaschutzgesetzes sieht Sektorziele, u. a. für den Verkehr vor. D. h. die Verkehrsplanungen müssen dazu beitragen, diese Sektorziele zu erreichen, bzw. dürfen diesen nicht entgegenstehen.

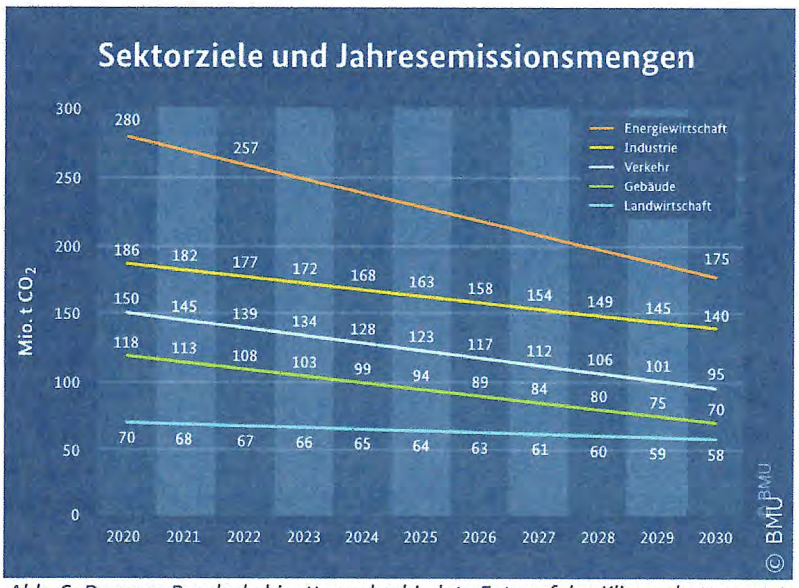

Abb. 6: Der vom Bundeskabinett verabschiedete Entwurf des Klimaschutzgesetztes sieht eine Reduktion der Klimagasemissionen zwischen 2020 und 2030 um über 36 % vor.

In den Planfeststellungsunterlagen wird nicht substantiell behandelt, ob und wie der geplante Straßenneubau dem Erreichen der Klimaziele im Verkehr dient oder entgegensteht.
Die Planfeststellungsunterlagen sind daher in dieser Frage unvollständig.

Wir gehen davon aus, dass durch die Zunahme der KFZ-Zahlen und den Geschwindigkeitsanstieg auch deutlich höhere Klimagasemissionen im Betrieb die Folge sind.
Außerdem ist mit den Baumaßnahmen ein erheblicher Klimagasausstoß (u.a. durch Maschinen und Baumaterialien) verbunden.

b) Summationsprüfung

Auch im Rahmen der UVP hätte eine Summationsprüfung durchgeführt werden müssen, dass das Vorhaben als Ganzes inkl. aller Abschnitte und Parkplätze umfasst.

Gem. § 29 UVPG hat sich in Verfahren zur Vorbereitung eines Vorbescheids und zur Erteilung einer ersten Teilgenehmigung oder einer sonstigen ersten Teilzulassung die Umweltverträglichkeitsprüfung vorläufig auf die nach dem jeweiligen Planungsstand erkennbaren Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens zu erstrecken und abschließend auf die Umweltauswirkungen, die Gegenstand der Teilzulassung sind. Dem jeweiligen Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung ist bei der Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen und beim UVP-Bericht Rechnung zu tragen. Dabei sollen bei allen Planungs- und Entscheidungsprozessen die Auswirkungen auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtigt werden. Es müssen daher bereits im Rahmen dieses Planvorhabens die weiteren Planungsabschnitte der B12 miteinbezogen werden.

Darüber hinaus müssen auch weitere Projekte, wie die geplanten Großparkplätze im Rahmen der UVP miteinbezogen werden. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 11.2.2015 – C-531/13 – klargestellt, dass nicht nur Projekte derselben Art kumulieren können, vgl. § 10 UVPG.

Zur Summationswirkung gehört z. B. auch, welche nachgelagerten Planungen durch die Ausweisung von Gewerbegebieten entlang der autobahngleichen B12 zu erwarten sind. Es ist aufzuzeigen welche Gewerbegebietsplanungen mit dem Ausbau eine höhere Realisierungswahrscheinlichkeit haben. Zudem ist davon auszugehen, dass die neuen Anschlussstellen attraktiv für neue Gewerbegebiete werden. Außerdem ändert sich bei einer Vierstreifigkeit die rechtliche Situation in Zusammenhang mit dem Anbindegebot des Landesentwicklungsprogramms an den Abfahrten. So war beispielsweise an der Abfahrt Obereiberg schon ein größeres Gewerbegebiet geplant, das wegen Verstoß gegen das Anbindegebot nicht verwirklicht werden konnte.

c) FFH-Arten

Der UVP-Bericht verkennt, dass über die vier genannten FFH-Anhang-II-Arten hinaus weitere FFH-Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen (s. o. Artenschutz).

7) Alternativenprüfung

a) Verkehrssicherheit:

Für eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit kann ein Überholverbot auf den noch zweibahnigen Abschnitten sorgen. An besonderen Unfallschwerpunkten kann eine Geschwindigkeitsbegrenzung für mehr Verkehrssicherheit sorgen. Entscheidend für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist aber auch eine stärkere Kontrolle der jetzigen Geschwindigkeitsbegrenzungen, da heute oft mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird.

Um in den heute noch zweibahnigen Abschnitten (z. B. Kempten–Wildpoldsried) eine gewisse Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zu erlangen, sind auch hier 3-streifige Überholabschnitte denkbar.

b) Ausbau der Bahn/Elektrifizierung

Ziel der Bundesregierung ist es u.a. aus Gründen des Klima-, Arten- und Flächenschutzes, möglichst viel Personen- und Güterverkehrs auf die Bahn und die anderen öffentlichen Verkehrsmittel zu verlagern.
Als Alternative zum B12-Ausbau bietet sich der Ausbau der parallel verlaufenden Bahnstrecke an:

- **Elektrifizierung Bahnstrecke Buchloe–Kempten:** Mit dem Geld für vierspurige Allgäu-Autobahn könnte die parallel-verlaufende Bahnstrecke problemlos elektrifiziert werden. Dadurch können Emissionen eingespart werden und der Anschluss an die Großstädte verbessert werden.
- **Neue Bahnhöfe:** Im Zuge des Bahnausbaus können neue Haltepunkte in Aitrang, Ruderatshofen, Wildpoldsried, Betzigau, Kaufbeuren-Nord, Pforzen/Rieden erreichtet werden

Zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene ist eine Containerverladung im Bereich Kaufbeuren und Kempten (ggf. nur als Zubringerverkehr zu größeren Güterverkehrszentren wie München oder das geplante in Augsburg) zu prüfen.
Auch ein aktives Gleisanschlussprogramm von großen transportintensiven Firmen ist zu prüfen.

Mit solchen Verlagerungsmaßnahmen sind nicht nur die Klimaschutzziele besser zu erreichen, sondern sie stellen den Bedarf der Planung grundsätzlich in Frage.

c) Geringere Querschnitte
In der Alternativenprüfung fehlt eine Prüfung geringerer Querschnitte, wie dem RQ21, der bis zu 30.000 KfZ möglich ist.

8) Ausgleichsmaßnahmen

Die Kompensationsmaßnahmen liegen teilweise außerhalb des betroffenen Naturraums. Dies ist aus naturschutzfachlicher Sicht nicht nachvollziehbar, weil gerade der Planungsbereich zwischen Buchloe und Kaufbeuren erhebliches ökologisches Aufwertungspotenzial besitzt.

Anmerkungen zu einzelnen vorgesehenen Ausgleichsflächen:

11E: Dösingen
Die ehemalige Kiesgrube Dösingen ist als Ausgleichsfläche nicht geeignet. Sie besitzt heute schon einen vergleichsweise hohen Biotopcharakter. Neben anderen Amphibien wurden auch immer wieder Gelbbauchunken und Laubfrösche nachgewiesen.

E14: Korbsee:
Teile der in den Ausgleichs-Karten eingezeichneten geplanten Ökokontoflächen waren Teil eines Ausweisungsverfahrens für ein Naturschutzgebiet.
Das Naturschutzgebietsausweisungsverfahren wurde gestoppt.
Es wirkt sehr befremdlich, wenn nun Teilflächen des gestoppten Naturschutzgebiets als Ausgleichsflächen für Eingriffsprojekte verwendet werden.
Wir bitten darum, die Ökokontoflächen auf das Gebiet außerhalb des geplanten NSGs zu begrenzen.

Ziel einer sinnvollen Ausgleichsmaßnahme wäre es z. B. diesen Lebensraum im Rahmen einer Kette von Kleinbiotoben und Gewässern mit den Lebensräumen westlich der B12 zu vernetzen.

9) Lärm

Durch das Vorhaben kommt es wegen der Geschwindigkeitserhöhung und der Verkehrszunahme zu einer erheblichen Erhöhung des Lärmpegels für Anwohner und Erholungssuchende. Im Einwirkungsbereich der B12 befinden sich nicht nur entsprechende Wohnsiedlungen sondern auch regional bedeutsame Erholungsgebiete, wie der Georgenberg, der in der Betrachtung außen vor gelassen wurden.

Im Sinne eines aktiven Lärmschutzes wurde es versäumt, eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Frey
Regionalreferent für Schwaben

Gez.
Josef Kreuzer
Vorsitzender der BN-Kreisgruppe
Kaufbeuren-Ostallgäu