

Abs.: BUND Thüringen, Trommsdorffstr. 5, 99084 Erfurt

Thüringer Landesverwaltungsamt
Abteilung III – Bauwesen und RO
Referat 350
Weimarplatz 4
99423 Weimar

Landesverband
Thüringen e.V.

Fon 0361/5550310
Fax 0361/5550319

bund.thueringen@bund.net
www.bund-thueringen.de

Erfurt, 16.10.2013

Stellungnahme des BUND Thüringen zur Fortschreibung im Raumordnungsverfahren
"Neubau der B19n zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda 2013"

Aktenzeichen: 350.13-8154-030.45/11-WAK

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken für die erneute Möglichkeit eine Stellungnahme zum ROV der B19n abgeben zu können.

Wir haben unsere Stellungnahme wie folgt untergliedert:

- 1 Vorbemerkung
- 2 Grundsätzliches / BUND-Position
- 3 Bewertung der ROV-Unterlagen zum Naturschutz
- 4 Bewertung der Verkehrssituation
- 5 Hinweise zu rechtlichen Aspekten
- 6 Resumee

1 Vorbemerkung

Gestatten Sie uns vorab eine Bemerkung persönlicher Art: Die Mitarbeiter des BUND Thüringen sind enttäuscht, dass insbesondere die Hinweise zum Schutzgut Natur und Landschaft, die Hinweise auf Fehler und Fehlstellen aus der vorherigen Stellungnahme bisher nicht ansatzweise berücksichtigt wurden. Eine besonders geforderte naturschutzfachliche („Ökosternchen“) Würdigung ist bis jetzt nicht erkennbar.

Insbesondere die gegebenen Hinweise im Zusammenhang mit der VK4 unserer Stellungnahme vom 3.3.2011 werden vom BUND Thüringen komplett aufrecht gehalten und sind inhaltlich voll auf die jetzt vorgelegte Variante V4 übertragbar. Aus den dem BUND Thüringen vorliegenden Stellungnahmen der Töbs des Jahres 2011 kann man ablesen, dass aus Sicht des Naturschutzes die VK4 (jetzt modifizierte V4) eindeutig die schlechteste Variante darstellt.

Wir möchten die Dringlichkeit der naturschutzfachlichen Problematik an dieser Stelle nochmals betonen und weisen dabei besonders auch auf den Inhalt und die Argumentationen der Stellungnahmen der Arbeitsgruppe Artenschutz (3.3.11), Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten (7.4.11), Wartburgstiftung (23.3.11), Naturparkverwaltung Thüringer Wald (3.3.11), Landesjagdverband Thüringen (16.3.11), Verband für Angeln und Naturschutz (18.5.11), Thüringer Landesforstverwaltung (30.3.11), etc. hin.

In dieser Stellungnahme konzentrieren wir uns folglich auf die zusätzlich zur Verfügung gestellten Texte und Karten, insbesondere auf:

1. Einschätzung zur Variante 4 (V 4) – Fledermäuse und Vögel – Kurzbericht, Thomas Faulstich (26.4.13)
2. Ergänzungsunterlage: Variante 4 einschließlich Vergleich zu VK 4 (ohne Ortsumfahrung Wutha-Farnroda)
3. Verkehrserhebung Juni 2013, INVER Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
4. DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH Berlin im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen Neubau der B 19n Etterwinden – Wutha-Farnroda, VKE 5370, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung

Durch die geplante Baumaßnahme in einem sich positiv entwickelnden Kultur- und Landschaftsraum werden Funktionen des Tourismus, der Erholung, Kultur und die auf die besonderen Eigenheiten zurück zu führenden Potenziale in krasser Weise abgewürgt:

Die Gestaltung von Jägerhof und Schloss und Park Wilhelmsthal zeigt positive Entwicklungen (vgl. Besucherzahlen Tag d. offenen Denkmals 2013 und der Kulturveranstaltungen im Schloss 2011ff). Wilhelmsthal wird ganzjährig mit seinem Außenpark (vgl. Gutachten zur Betroffenheit des Kulturraumes Wartburg-Wilhelmsthal durch die Errichtung von Windkraftanlagen auf dem Milmesberg, Thüringer Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie) als Naherholungsgebiet intensiv freizeithlich, touristisch und kulturell genutzt.

Auch die Hohe Sonne (vgl. u.a. Walderlebnistage 2013) und die Wartburg fügen sich mit den diversen Parks im Stadtgebiet von Eisenach, dem Waldpark Wartburg und dem Außenpark

Wilhelmsthal in ein zukünftig zu entwickelndes Gesamtensemble ein, dessen historisch gewachsene Dimension derzeit zunehmend erkannt und gewürdigt wird.

Durch eine zusätzliche aktive Zu- bzw. Durchführung von Verkehr wird unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Schönheit und Eigenart der Landschaft, kulturhistorischer Kleinode und des insbesondere während der Weimarer Klassik geprägten Kulturraumes eine zukunftsweisende Gestaltung durch das überdimensionierte Bauvorhaben im Keim erstickt.

Schutzgüter wie geologisch-hydrologische Strukturen, Kleinklima, Wasserhaushalt, Flächenverbrauch, Fauna und Flora werden massiv und unwiederbringlich in Mitleidenschaft gezogen.

Gesetzliche Mindeststandards (z.B. das Verschlechterungsverbot nach WHG, FFH-Verträglichkeit) können auch bei hohem technischen Aufwand selbst in einer Abwägung zum voraussichtlichen Nutzen nicht eingehalten werden.

In weiten Teilen sind die im ROV bisher vorgelegten Unterlagen nicht mit ausreichend validen Zahlen, Fakten und Daten hinterlegt, Fehlschlüsse oder Falschfolgerungen abgeleitet und Methoden fehlerhaft angewendet worden.

Der Verlauf der Trasse V4 führt auf einer Länge von 1,5 km und einem Abstand von ungefähr 500 m vom Waldrand am Fischbachtal zu einer buchstäblichen Durchschneidung des Kohlberges. Eine weitere zusätzliche Belastung des Gebietes resultiert aus dem Bau eines 1,2 km langen Überholstreifens im Abschnitt Kohlberg auf einer noch verbleibenden Strecke von etwa 6,5 km.

In Wilhelmsthal wird der Bereich zwischen Hirschstein und Denkmalensemble durch bis zu 30m tiefe und ca. 200m breite Einschnitte komplett morphologisch überformt.

2 Grundsätzliches / BUND-Position

Auch nach Begutachtung dieser Unterlagen und erneuter Analyse der inhaltlichen Darlegungen und Darstellungen lehnt der BUND Thüringen den Bau der B19n ab. Im Ergebnis fordert der BUND Thüringen den Untersuchungsraum für das Vorhaben neu zu fassen und mit einer klaren Zielstellung zu versehen. Andernfalls ist komplett auf die Umsetzung des Vorhabens zu verzichten (vgl. auch Anmeldung von Fernstraßen-Alternativen B19n Etterwinden - Wutha-Farnroda durch den BUND Thüringen, 31.7.13).

Aufgrund unzureichender Datenbasis, Mängeln im methodischen Vorgehen und der hohen Wertigkeit der Schutzgüter des betrachteten Planungsraumes erscheint eine rechtskonforme Realisierung der vorgelegten Variante V4 nicht möglich. Im Folgenden werden die Gründe und Widersprüche detailliert dargelegt.

3 Bewertung der ROV-Unterlagen zum Naturschutz

Hinweise zum Vorgehen im Verfahren und zum Bewertungsprozess

Es bleiben die Hinweise bestehen, dass faunistische und floristische Arterfassungen nicht ausreichend gründlich durchgeführt wurden. Artenspektren im Betrachtungsraum, die aus Sicht des BUND Thüringen nicht ausreichend systematisch erfasst und untersucht wurden, oder zu denen Aussagen gänzlich fehlen umfassen:

- Limnologische Untersuchungen
- Arthropodische, entomologische (insbesondere coleopterologische, apidologische und orthopterologische) Untersuchungen
- Vertebratische, dabei besonders herpetologische und ornithologische Untersuchungen
- Malakologische Untersuchungen
- Mykologische Untersuchungen

Die Zahl der erfassten Arten liegt auch nach Vorlage der „Ergänzungsunterlage und dem Kurzbericht – Einschätzungen zur Variante 4 – Fledermäuse und Vögel“ (26.4.13) immer noch unter den zu erwartenden und in vergleichbar vielfältigen Lebensräumen festgestellten Artenzahl.

„Die vergleichende Gegenüberstellung der prognostizierten Auswirkungen auf die Schutzgüter sowie ein schutzgutübergreifender Vergleich werden verbal-argumentativ für eine belastbare qualitative und nachvollziehbare Bewertung der alternativen Variante 4 vorgenommen. Auf eine flächenscharfe Betrachtung wird aufgrund des Planungsmaßstabes verzichtet.“ (Ergänzungsbericht, S.6). Dieses Vorgehen wird seitens der BUND Thüringen als ungeeignet eingeschätzt, um bei den formulierten Zielvorgaben des ROV der Berücksichtigung besonderer ökologischer Wertigkeit, zu geeigneten belastbaren Ergebnissen zu gelangen.

Leider werden Vergleiche, welche die V4 positiv darstellen sollen, zu einer virtuellen Vorbelastung (z.B. VK4) gezogen. Richtig ist aber, dass der konkrete Betrachtungsraum derzeit weitgehend unvorbelastet ist. Dadurch wird ein Zerrbild erstellt, das bei der verbal-argumentativen Vorgehensweise zusätzliche Fehlurteile impliziert. Z. B. Ergänzungsbericht, S.7 „Demgegenüber reduziert sich die Verlärmung von bisher unbelasteten Erholungsräumen durch die V 4 gegenüber der VK 4 vor allem durch den längeren Tunnel.“, oder auf Seite 8: „Flächenüberformung ist bei der V 4 mit 17,4 ha gegenüber der VK 4 mit 22,7 ha als deutlich günstiger zu bewerten“, oder auf Seite 11 zum Schutzgut Boden, etc. etc.

Die ermittelten Daten neuerer Verkehrszählungen und daraus gezogene Schlussfolgerungen (siehe Kapitel „Bewertung der Verkehrssituation“) entsprechen nicht den prognostizierten Angaben im ROV.

Erhebliche Konfliktpotentiale resultieren aus den hohen bis sehr hohen Raumwiderständen, die sich aus den entsprechenden Beeinträchtigungen von Schutzgütern unterschiedlichster Art ergeben und die nur unvollständig wieder gegeben werden. Die in der Raumwiderstandskarte ausgewiesene Abgrenzung von Bereichen mit hohem Raumwiderstand kann nicht durchgängig begründet nachvollzogen werden.

Zunehmende Lärm-, Staub- und Schadstoffimmissionen würden sich in negativer Weise auf die Gesundheit, Freizeit, Wohnqualität, Tourismus, Wohnbebauung, Gewerbe und die Naturgüter auswirken. Damit insbesondere auf die Gesamtvitalität der Lebenstramstrukturen. Der Raum ist kaum vorbelastet. Entlastungen sind nur teilweise wirksam, da nicht vollständig (z.B. durch kompletten Rückbau von Trassen) entlastet werden kann.

Die Schutzgüter Klima, Luft, Boden und Wasser würden signifikant den negativen Wirkungen, hervorgerufen durch die gesamte Bauphase des Projektes und später durch den zusätzlichen Lkw- und Pkw-Verkehr, ausgesetzt sein.

Die Möglichkeit der Nutzung vorhandener Strecken und Bauwerke (u.a. Nullvariante) wurde insgesamt zu wenig geprüft. Die zugrunde gelegten Kriterien sind intransparent und können von uns nicht auf Validität überprüft werden.

Eine Aufstellung und Bewertung der zum massiven Entzug von land- und forstwirtschaftlicher Fläche führenden Planung ist nicht vorhanden.

Es fehlen Begründungen in der Ergänzungsunterlage, die unsere Stellungnahme erschweren: (Seite 2) „Bei der Modifizierung wurden folgende Aspekte aus dem ROV im Rahmen der Optimierung nicht weiter verfolgt:

- Weitere nördliche Verschiebung des westlichen Tunnelportals in den Bereich westlich des Hirschsteins mit Beibehaltung der alten Trasse der B 19 bis nördlich der Einmündung der L 3020 (Wartburgkreis). (...).
- Keine Durchschneidung des LSG „Thüringer Wald“ und des gleichnamigen Naturparks (Thüringer Landesverwaltungsamt, Referat 410 - Naturschutz).“

Diese Prämissen würden die Verträglichkeit des Eingriffes aus naturschutzfachlicher Sicht erheblich entschärfen. Eine Begründung auf Basis der Großräumigkeit der Schutzgebiete ist nicht geeignet.

Die Begründung des Baugrundes für V4 (Ergänzungsunterlage, Seite 3) ist nicht nachvollziehbar. Diese Argumentation ist ohne quantitative Bewertung irreführend, da bei allen Querungen des Thüringer Waldes annähernd gleiche geologische Strukturen gequert werden müssen.

Beobachtungen des BUND Thüringen belegen, dass die B19 beim LKW-Verkehr stark durch Maut-Ausweichverkehr geprägt ist. Eine systematische Erhebung und abgeleitete verkehrsrechtliche Maßnahmen dazu sind heute schon möglich und erforderlich. Die gemäß der Ergänzungsunterlage, Seite 4 vorgeschlagene Sperrung der hohen Sonne kann dann beurteilt werden, wenn ausreichende Daten vorliegen. Möglicherweise ist die Sperrung für LKW-Fernverkehr bereits ausreichend.

Aussagen zur aktuellen Kostenschätzung, Bauunterhaltung und zu Folgekosten (z.B. Tunnelfeuerwehr, etc.) fehlen.

Die vorgelegte Dokumentation zum ROV ist nicht immer ausreichend nachvollziehbar. Eine systematische Dokumentenlenkung im Sinne eines Managementsystems würde bei der Bearbeitung deutlich unterstützen.

Zwischenfazit:

Die Relationen in Bezug auf die vorgelegten vermeintlichen Notwendigkeiten eines Baues der B19n einerseits und die Berücksichtigung der existierenden Schutzgüter andererseits stehen in einem krassen Missverhältnis.

Der BUND Thüringen käme in Folge der Ausführungen dieses Schreibens bei einem Variantenvergleich (vgl. Ergänzungsbericht S.14f) zu anderen Ergebnissen. Die dort getroffenen können so nicht Bestand haben und zeugen von Unkenntnis der tatsächlichen räumlichen Situation, bzw. sind methodisch ungeeignet.

Schutzgüter Klima und Luft

Klimatisch hoch bedeutsame Flächen repräsentieren die Kaltluftentstehungsgebiete im Einzugsgebiet der Siedlungen betreffend Mosbach, Eisenach und Wilhelmsthal. Kalt- und Frischluftbahnen sind gegenüber Zerschneidung bzw. Hemmung oder Umleitung des Kalt- und Frischluftflusses hochempfindlich. Darüber hinaus besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag. Bewertungen und Schlussfolgerungen diesbezüglich weisen Mängel auf. Es wurde bereits auf Staulagen hingewiesen. Systematische umweltmeteorologische Untersuchungen und Abschätzungen nach dem Stand der Technik z.B. auf Basis von VDI 3786 und VDI 3783 fehlen.

Schutzgut Boden

Die Ausführungen zur Pedologie sind spärlich und beschränken sich vorwiegend auf Aussagen zur Flächeninanspruchnahme und Bodenschutzwald. Eine fachgerechte Datenerhebung und sachgerechte Beurteilung der Befunde ist zu erwarten um zu geeigneten Schlussfolgerungen z.B. auf Basis des Bundesbodenschutzgesetzes zu gelangen.

Hydrologische und geologische Aspekte

Die Variante V4 verläuft in weiten Teilen durch Wasserschutzgebiete. Die Einschränkungen für den Güterverkehr in diesem Zusammenhang wurden nicht bewertet, sind aber erforderlich.

Die auf Seite 11 Ergänzungsbericht getroffene Aussage, dass auf den Grundflächen über den Tunneln beider Varianten keine grundwasserbedingten Auswirkungen auf die Vegetation zu erwarten sind, ist hydrogeologisch sowie ökologisch nicht haltbar. Auch beste hydrogeologische Voruntersuchungen und Abschätzungen behalten aufgrund möglicher kleinräumiger

geologischer Störungen, die teilweise auch erst durch den Eingriff herbeigeführt werden können, ein hohes Risiko dauerhafter Veränderungen des Grundwassers.

Tatsache ist, dass es keine verlässlichen Angaben zur hydrogeologischen Situation des Gebietes gibt. Sowohl das Rotliegende als auch der Buntsandstein werden in Abständen und Sperrschichten durchquert. Es ist allgemein bekannt und gilt wissenschaftlich als abgesichert, dass alle, in einem Gebiet vorkommenden Baumarten einen natürlichen Selektionsprozess als Anpassung an die hydrogeologischen Verhältnisse ihres Lebensraumes ausgesetzt sind. Eine Verringerung des Wasserangebotes durch ungewollte Grundwasserabsenkung oder Drainagewirkung würde einer Trockenlegung gleichkommen und hätte erhebliche Auswirkungen zur Folge!

Der BUND Thüringen sieht damit einen indirekten Eingriff mit unmittelbaren direkten Auswirkungen auf das Ökosystem am Rennsteig im FFH-Gebiet für nicht vermeidbar. Eine ständige Bedrohung der Grundwasservorkommen, Quellen und Bäche, stellen Havarien größerer Fahrzeuge, schlimmstenfalls eines Tanklastfahrzeuges, dar.

Nicht nachvollziehbar ist diesbezüglich die in der UVS, Ordner 1, Tabelle, Seite 119 getroffene Aussage, dass Stoffeinträge durch Unfälle (Öl, Schmierstoffe), Diesel wird erst gar nicht erwähnt, sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase als in ihren Wirkungen nicht entscheidungsrelevant eingestuft werden. Diese Aussage ist unrealistisch. Diese Einschätzung zur Gefährdung des Wassers als primär wichtigstem Schutzgut für Mensch & Natur sollte ausreichen, um massive Vorsorgemaßnahmen für Bau und Betrieb der B19n zu fordern. Betroffene Trinkwasserschutzgebiete erfordern dies. Eine entsprechende Bewertung ist nicht ausreichend begründet und anzuzweifeln.

Ergänzungsbericht, S. 9: „Auf den Grundflächen über den Tunneln beider Varianten sind keine grundwasserbedingten Auswirkungen auf Vegetationsbestände zu erwarten.“ Diese Aussage wird als Annahme verstanden und in Zweifel gezogen. Tunnelbauprojekte, bei denen ätiologische Zusammenhänge verifiziert werden konnten, weisen häufig Schäden an der umgebenden Vegetation auf. Da diese Ursache-Wirkungs-Beziehungen schwer nachweisbar sind, muss hier vom Vorsorgeprinzip ausgegangen werden, wenn nicht vorherige aufwändige hydrologisch-pedologisch-geologische Untersuchungen ausgeführt werden sollen.

Biotop- und Lebensraumverluste

Die durch den Trassenbau der V4 veranschlagten Waldverluste werden auf etwa 13 ha beziffert. Leider erfolgen keine Aussagen über die Wertigkeit und den Zustand der betroffenen Waldbilder außerhalb des FFH-Gebietes. Es handelt es sich überwiegend um wertvolle Rotbuchenbestände, gemischt mit Eichen, Kiefern und Fichten. Es ist von einer ökologischen Wertigkeit auszugehen, die den Waldgemeinschaften innerhalb des FFH-Gebietes entsprechen. Aufgrund der speziellen Strukturen im Übergang geologischer Gesteinsformationen können diese sogar noch artenreicher sein. Besonderer Wert kommt diesen Waldgebieten durch die großräumige Unzerschnittenheit zu, die nicht zu kompensieren ist.

Die vorhandenen unterirdischen Hohlräume im Gebiet wurden systematisch nicht erfasst und kartiert. Erschütterungen aus Bau- und Betriebsphase wurden generell nicht ausreichend bewertet.

Zu den Schadstoffeinträgen:

Eine Berechnung der Schadstoffeinträge (entsprechend der Angaben in den zur Verfügung gestellten Unterlagen) über eine Entfernung von rund 2 km (Tunnelportal Ost bis Ende Kohlberg) ergibt, dass diese bis 25 m rechts und links vom Fahrbahnrand reichen würden. Diese Abschätzung kann nicht gefolgt werden. Zur Ermittlung diffuser Emissionen und Belastungsbewertung sind aktuelle Vorgaben heran zu ziehen, wie sie z.B. von der Kommission zur Reinhaltung der Luft regelmäßig veröffentlicht werden.

Die Exposition nur sehr schwach vorbelasteter Bereiche durch aufgewirbelten, abgeriebenen oder emittierten Feinstaub nimmt durch zusätzlichen Verkehr deutlich zu. Insbesondere die erzeugten Belastungen von Feinstaub, der durch adsorbierte polyzyklische Kohlenwasserstoffe besonders schädlich für Mensch, Umwelt und Natur ist, wird in Teile des Planungsgebietes neu eingebracht. Das ist insbesondere auch im Zusammenhang mit den mikroklimatischen Verhältnissen im Planungsraum als äußerst kritisch zu bewerten. Diese Zusammenhänge wurden nicht beachtet.

Ergänzungsbericht, S.7: „Es ist von lufthygienischen Immissionen in bisher wenig belasteten Teilbereichen auszugehen, dies trifft auf beide Varianten zu. Keine entscheidungserheblichen Unterschiede ergeben sich für die Tunnelportale, die sich in mehr als 500 m Abstand von Siedlungen befinden.“ Dieser Einschätzung kann nicht gefolgt werden, da KFZ-Emissionen tlw. schwerer als Luft sind, Inversionswetterlagen, bestimmte Schutzgüter und Abflussrichtungen nicht bewertet wurden. (vgl. Anmerkung zum Schutzgut Klima und Luft)

Schutzgut Fauna:

Es werden relativ allgemeine Aussagen getroffen bzw. der Einfluss des Projektes auf Natur und Umwelt wird fachlich unzureichend mit Aussagen bewertet, die dann der Realität nicht gerecht werden. Zum Beispiel fehlen Angaben, wie Verluste an Amphibien und Vögeln vermieden bzw. minimiert werden sollen. Obwohl das Gebiet vom Tunnelportal Ost bis zum Ende des Kohlbergwaldes Lebensraum sehr vieler Arten ist, was besonders dadurch bedingt wird, dass der Kalksteinuntergrund des benachbarten Arnsberges und Buntsandstein im Bereich des gegenüberliegenden Kohlberges dicht aneinander grenzen. In den Ausführungen der Planunterlagen hingegen finden sich keine Maßnahmen zum Amphibien-, Vogel- und Säugetierschutz. Beispielsweise liegt der Sophienbadteich als größtes von mehreren Amphibiengewässern nur etwa 450 m von der Querung des Gebietes durch die Trasse entfernt. Bei einer seriösen Bestandsaufnahme des Teilschutzgutes Tiere hätte man erwarten dürfen, dass

die notwendigen Schutzmaßnahmen als zwingend erforderlich deklariert worden wären. Hierzu gehören mehrere Untertunnellungen der Trasse bzw. Grünbrücken über die Trasse vom Tunnelportal Ost bis Ende Kohlberg.

Nicht zutreffend ist die Behauptung in der Ergänzungsunterlage Seite 12 „der Rückzugsraum der Wildkatze wird geringfügig tangiert“. Allein im Zeitraum Februar bis Mai 2011 konnten wir im Gebiet die Wildkatze nachweisen. Die Behauptung im Ordner zu Variante V4, die Vorkommen der Wildkatze würden nur am Rande berührt ist unzutreffend. Die Art wäre in ihrer Population durch die Trasse stark gefährdet!

Zu den unmittelbar im Gebiet nachgewiesenen, durch die Trasse besonders gefährdeten Vogelarten gehören Schwarzstorch, Schwarzspecht, Mittelspecht, Roter Milan und eine Reihe Fledermausarten. Zu bemängeln ist außerdem, dass für wirbellose Tiere, vor allem Insekten, keinerlei Erhebungen im ROV berücksichtigt wurden. Mit großer Wahrscheinlichkeit kommen im betreffenden Gebiet Arnsberg/Kohlberg FFH-Arten, wie z. B. der Hirschkäfer vor. Weitere Rote-Listen-Arten aus der Gruppe der Nacht- und Tagfalter würden durch den Verkehr einen drastischen Rückgang verzeichnen. Da größtenteils nachtaktive Insekten vorrangig zum Nahrungsspektrum der Fledermäuse gehören, ergeben sich zwangsläufig negative Folgen für die Populationsentwicklung derselben.

Zitat: „Grundsätzlich stehen die überformten Flächen dem Naturhaushalt zur Verfügung“. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass sämtliches Niederschlagswasser mit allen Schadstoffen, die durch den Verkehr freigesetzt werden, in den Boden gelangt, d. h. 28,3 ha überformte Fläche = 2,83 km langer und 100 m breiter Streifen wäre an seinen Rändern den Immissionen des Verkehrs ausgesetzt. Das Gebiet gilt bisher als weitestgehend schadstoffunbelastet! Insofern steht die zitierte Aussage im Widerspruch zu den Richtlinien des Boden- und Grundwasserschutzes. Eine Bedrohung der Wasserversorgung des Einzugsgebietes ist ebenfalls nicht auszuschließen.

Ergänzungsbericht, S. 9: „Die Einstufung der zu erwartenden faunistischen Betroffenheit und die Bewertung der V 4 im Vergleich zur VK 4 erfolgte im Abgleich mit den bisherigen faunistischen Untersuchungen (vgl. FAULSTICH 2013)“ Dieses „Gutachten“ liegt den Unterlagen zum ROV bei. Es bringt keine neuen Erkenntnisse, ist inhaltlich nicht aussagekräftig, fachlich nicht belastbar und handwerklich fraglich ausgeführt. Schlussfolgerungen beruhen nicht auf aktuellem Erkenntnisstand der einschlägigen Fachgebiete. Der BUND Thüringen empfiehlt neutrale Fachgutachter z.B. aus dem Bereich der IFT Thüringen oder dem Verein Thüringer Ornithologen, die den Untersuchungsraum aus eigener Erfahrung kennen, mit Fachgutachten zu beauftragen. Es gibt Hinweise, dass nicht alle Fledermausarten erfasst wurden. Auch die Kleine Hufeisennase ist im Gebiet bekannt.

Die im Folgenden getroffenen Aussagen zur Kompensation bei Avifauna (nicht kompensierbar), Gewöhnungseffekt (wissenschaftliche Belege fehlen), Rückzugsraum Wildkatze sind nicht belegbar. Nachgewiesene Reptilienfunde wurden für Wilhelmsthal nicht berücksichtigt.

Im Folgenden wollen wir trotzdem kurz auf die „Einschätzung zur Variante 4 (V 4) – Fledermäuse und Vögel, K U R Z B E R I C H T“ (Thomas Faulstich, 26.4.13) eingehen:

Warum liegt uns nur ein Kurzbericht vor, obwohl wir schon in der Einwendung 2011 zum ROV die Art der Datenerhebung zu Flora und Fauna kritisiert haben – alle Karten sind noch die gleichen wie damals. Fehler wurden nicht korrigiert.

Die Einschätzung zur Variante 4 (V4) – Fledermäuse und Vögel wurde auf der Basis fehlerhafter und unvollständiger Daten geschrieben.

zu Faulstich 2.1

Sowohl im Untersuchungsbereich Mosbach sowie auch in Wilhelmsthal befinden sich Höhlen- und Brutbäume direkt auf den geplanten Trassenkorridoren VK4 und V4 und in unmittelbarer Nachbarschaft. Von 7 in Wilhelmsthal nachgewiesenen Spechtarten konnten bereits nach nur einer Erfassung 4 Arten als Brutvögel in und um die geplanten Schneisen bestätigt werden. Auch für die Waldfledermausarten ist es erforderlich, ein Höhlenangebot von 25-30 Höhlen pro Hektar Altbestand, entsprechend 7-10 Bäumen bereitzustellen.

Die Aussage, der Baumbestand zwischen Wilhelmsthaler See und Tunnelportal wäre "noch relativ jung" ist irreführend, denn dort stehen neben alten Bäumen verschiedener Arten, nicht wenige alte Eichen und zahlreiche (nicht einzelne) Überhälterbuchen des Vorbestandes, die intensiv von mehreren Spechtarten als Futter- und Höhlenbäume genutzt werden. Vermutlich starten von dort auch Fledermäuse, die in das FFH-Gebiet einfliegen. Aufgrund der erheblichen Anzahl an Bruthöhlen im Gebiet haben sich bereits viele Nachnutzer, darunter mehrere Arten des Anhang 1, Vogelschutzrichtlinie als regelmäßige Brutvögel angesiedelt. Ähnliches gilt für Mosbach, dort sind besonders am Kohlberg u.a. alte Eichenbestände betroffen.

zu Faulstich 2.2

Eine Gefährdung der Fledermäuse besteht nicht nur bei Querung einer neuen Trasse, sondern auch beim Entlangfliegen an dieser.

Bei Fledermäusen und Vögeln und auch allen anderen bisher nicht betrachteten Tiergruppen besteht Beeinträchtigung durch erheblichen Lebensraumverlust, bei einzelnen Arten droht möglicherweise im Bereich der Totalverlust, beispielsweise der Brutreviere der Höhlenbrüter durch großflächige Rodungen in Höhlenbaumgebieten oder die Zerschneidung bisher ungestörter Waldbereiche. (Siehe auch Wildkatze weiter unten).

zu Faulstich 2.3

Zitat. "Die geplante Trasse zerschneidet den gewohnten Lebensraum der Vögel. Dadurch sind diese gezwungen, sich mit der neuen Situation zu arrangieren. Da das Gebiet jedoch genügend Ausweichmöglichkeiten bietet, ist mit erheblichen Beeinträchtigungen voraussichtlich nicht zu rechnen."

Diese Aussage ist falsch. Die Bezeichnung "gewohnt" und „arrangieren“ ist eine Verharmlosung, da der Lebensraum mit seinen enthaltenen Strukturen für die dort vorkommenden Arten lebensnotwendig ist und eine Umsiedlung in bereits besetzte Reviere oder ungeeignete Habitate

nicht durch „Gewöhnung“ möglich wird. Diese Ausdrucksweise deutet auf ein mangelndes Verständnis ökologischer Zusammenhänge des Autors, da „Gewohnheit“ in der Ökologie nicht vorkommt. Man spricht von Annidation oder Adaption. Diese liegt meist nicht in der physiologischen Reaktionsbreite einzelner Individuen. Geeignete Strukturen in angrenzenden Gebieten dürften meist schon von anderen Individuen der an diese Lebensbedingungen gebundenen Arten besetzt sein, so dass eine Verringerung der Bestände aller durch Lebensraumverlust betroffenen Arten die Folge ist. Weiterhin werden auch dort nicht direkt siedelnde oder wandernde Arten durch den Verlust an Futterpflanzen und Beutetieren betroffen sein. Mit unmittelbarer Rückwirkung auf das angrenzende FFH-Gebiet.

zu Faulstich 3.2

Funktionierende Überflughilfen sind in dieser Allgemeinheit nicht bekannt. Es wird nicht deutlich, was mit dieser Aussage erreicht werden soll.

zu Faulstich 3.3

Zitat: "Unmittelbar vor der Fällung müssen einzelne Höhlenbäume im Bereich Wilhelmsthal auf eventuelle Fledermausvorkommen untersucht werden." Das ist selbstverständlich, um nicht mit dem Artenschutz- und Naturschutzrecht in Konflikt zu geraten. Was passiert dann mit den Individuen? Weiter oben wird behauptet, es wären keine Höhlenbäume betroffen. Die Aussage "einzelne Höhlenbäume" ist eine Irreführung, da es sich um ein Höhlenbaumzentrum handelt. Die Beeinträchtigung wird so heruntergespielt.

Zitat: "Um die freibrütenden Vogelarten in den abzuholzenden Bereichen nicht zu gefährden, sollten die Maßnahmen nicht zur Brutzeit durchgeführt werden." Hier müssen Gesetze eingehalten werden - "sollten" ist falsch.

zu Faulstich 3.4

Die Behauptung, die zerschnittenen Waldkomplexe könnten durch Anpflanzungen beidseitig der Straße miteinander verbunden werden, ist für diverse Arten nicht nachgewiesen. Auf welche Arten bezieht sich das?

zu Faulstich 4

Die Einstufung der zu erwartenden Beeinträchtigung für Fledermäuse und Vögel als "vergleichsweise gering" ist bereits in Anmerkung zu 2.3 zurück gewiesen worden. Worauf bezieht sich der Vergleich?

Da die Straße erst nach Fertigstellung der vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen (Überflughilfen bzw. Leitlinienanpflanzungen) in Betrieb genommen werden soll, weil das die Voraussetzung für die Einstufung als "geringe Beeinträchtigung" ist, muss zunächst klar gestellt werden, wie schnell die zu pflanzenden Baumarten wachsen. Es fehlen ergänzende Angaben über die notwendige Wuchshöhe der Gehölze, mit der die Maßnahme fertiggestellt ist, sprich, ab welcher Wuchshöhe sich die genannten Tiergruppen mit den Maßnahmen arrangieren können. Nur so kann im Vorfeld abgeschätzt werden, wieviel Jahre die Leitlinienbepflanzung wachsen muss, bevor die Straße in Betrieb gehen kann.

zu Faulstich 5

Die Bewertung, dass die Variante V4 besser zu bewerten sei, als die VK4 stimmt nur insofern, dass bei der V4 "wertvolle Lebensraumkomplexe geschont werden", die bei der VK4 zerstört würden. Trotzdem ist diese Aussage irreführend, da nicht auf die Zerstörungen und Belastungen durch die V4 eingegangen wird. Es fehlt auch hier der Vergleich mit dem Ist-Zustand!

Insgesamt basiert die Unterlage auf zu wenigen und falschen Daten.

Schutzgut Landschaft:

Starke Reliefveränderungen im Bereich des nördlichen Tunnelausgangs zwischen Geißberg und Heiliger Berg von etwa 250 m Länge, großen Einschnittböschungen von etwa 100 m Breite am oberen Rand sowie weitere Bereiche mit Einschnitts- und Dammböschungen entstehen im Bereich des Kohlberges über eine Strecke von 1,4 km mit durchschnittlichen Breiten von etwa 60 m stellen gravierende Änderungen des Reliefs der Landschaft dar. Die Verletzung der Hangpartien ist entgegen der Aussagen auf Seite 12 am Kohlberg stärker durch V4 als durch VK4.

Visuelle Beeinträchtigung besteht bei der jetzigen B19 kaum, da sie meistens dem natürlichen Geländeverlauf folgt und der Bewuchs bis an die Trasse heranreicht. Die V4 besteht auch im Bereich Wilhelmsthal aus tiefen Einkerbungen. Hierbei kann keinesfalls von unerheblicher visueller Beeinträchtigung gesprochen werden.

Es werden wesentliche Fernblicke nicht berücksichtigt, wie z.B. Schwalbennest, Sichtachsen des Schlossensembles Wilhelmsthal, Drachen- oder Hirschstein.

Die im Ergänzungsbericht, S. 8 vorgestellte Argumentation „Die Beeinträchtigung von Fernblicken“ stellt ein vergleichsweise untergeordnetes Kriterium dar, (...) Allerdings sind keine Unterschiede zwischen den Varianten zu erkennen“ kann nicht verstanden werden. Sichtachsen des Denkmalensembles Wilhelmsthal wurden genau so wenig berücksichtigt wie die des Außenparks Wilhelmsthal. Im Übrigen stellt Schönheit und Eigenart der Landschaft kein untergeordnetes Schutzziel des Bundesnaturschutzgesetzes dar! Sie sind auch als Teile der touristischen Infrastruktur Wilhelmsthals gemäß Regionalplan zu erhalten.

Konfliktsituation für unzerschnittene Räume:

Der westliche Thüringer Wald stellt aus Sicht des Naturschutzes ein wichtiges Bindeglied in der Vernetzung natürlicher Großräume des Hainich und des Harzes im Norden, der Rhön im Süden und des Thüringer Waldes mit Verlängerung in das Erzgebirge im Osten und den Böhmer Wald im Südosten.

Die Bedeutung des Gebietes ist insbesondere in der Tatsache begründet, dass durch die hohe Dichte an Biotopen unterschiedlichster Strukturen und die starke Vernetzung eine hohe Biodiversität vorhanden ist. Dadurch können die genetischen Pools vorhandener besonders schützenswerter Arten eine ausreichende Größe zur Sicherung ihres dauerhaften Fortbestandes bewahren. Das spiegelt sich auch in der hohen Konzentration der ausgewiesenen Schutzgebiete unterschiedlicher Funktionalitäten und von internationalem Rang wieder.

Insbesondere größere zusammenhängende Waldflächen an den Flanken des Thüringer Waldes, die überwiegend von touristischen und dem Druck der Freizeitsuchenden des Rennsteiges verschont geblieben sind, stellen im westlichen Thüringer Wald große zusammenhängende Rückzugsräume für Flora und Fauna dar und stärken durch die weitgehend intakten Ökosysteme auch die Lebensgrundlage der in der Region lebenden Menschen.

Obwohl die B19 das Gebiet um die Hohe Sonne und die B84 das Gebiet um den Vachaer Stein durchqueren, kann man aufgrund der kurvenreichen Strecke davon ausgehen, dass sich die Fahrzeuge mit relativ niedrigen Geschwindigkeiten bewegen. Infolge dessen liegen die durch den Verkehr bedingten Mortalitätsraten an Säugern und Vögeln auf niedrigem Niveau.

Die einspurig ausgebaute Ortsverbindungsstraße L2118 zwischen Etterwinden und Ruhla wird aufgrund geringer Breite und Verkehrsaufkommen als subdominant eingeschätzt. Unter Vernachlässigung dieser Querung ergibt sich ein unzerschnittenes Gebiet von näherungsweise 100 km², das den besonderen Schutz der Regionalplanung für sich beanspruchen muss.

Kultur- und Sachgüter

Die positive Darstellung der VK4 für den Schlossbereich ist bei optischer und akustischer Dimension der Planungsgrundlage nicht nachvollziehbar. Auch die Aussage im Ergänzungsbericht, S. 13 „Die Beeinträchtigung des Kulturdenkmals „Schloss und Park Wilhelmsthal“ werden sich durch die V 4 aus denkmalpflegerischer Sicht gegenüber dem Bestand nicht erhöhen.“ widerspricht der gegebenen Verkehrsprognose. Was stimmt nun?

4 Bewertung der Verkehrssituation

Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)

Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung 2009 bis 2025 in der Planungsregion (Wartburgkreis)

	2009	2015	2025	Entwicklung in %
Personen	131.820	123.219	108.185	- 17,93 %

Quelle: 1. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Thüringen 2025

Aktueller Stand: 31.12.2011 : 129 484 (Quelle: Thür. Landesamt Statistik)

Zudem wird bis 2050 von einem Verlust der Gesamtbevölkerung von bis zu 40% ausgegangen. Zur Prognose des Verkehrsaufkommens ist nicht ersichtlich, wie der demografische Wandel berücksichtigt wurde.

Verkehrsaufkommen

Die ursprünglich als Ziel des ROV formulierte großräumige Anbindung der Räume Mühlhausen im Norden und Wasungen / Suhl im Süden könnte prinzipiell auch erfolgen, ohne den westlichen Thüringer Wald mit seinen naturräumlichen Besonderheiten zu schneiden (vgl. auch Anmeldung von Fernstraßen-Alternativen B19n Etterwinden - Wutha-Farnroda durch den BUND Thüringen, 31.7.13). Interessant ist, dass dieses Ziel in der Ergänzungsunterlage nicht formuliert wird!

Der BUND Thüringen unterstreicht in diesem Zusammenhang die Kritik an dem genannten präjudizierenden Vorgehensweise der getrennten Raumordnungsverfahren.

Folgend einige Fehler, die in der Verkehrsprognose auffallen:

Ergänzungsbericht, S.7: „Im Zuge der südlichen Stadteinfahrt von Eisenach (Wartburgallee) ergeben sich durch die V 4/VK 4 mit einer Verkehrsreduzierung um 9.150 Kfz/24 h gleichermaßen hohe Entlastungswirkungen.“ Interessant ist, dass derzeit nur ca. 6000 KFZ/24h dort fahren (Zählstelle BAST Hohe Sonne)!

Bei der Analyse wurden Straßen in die Planung einbezogen, welche nicht vorhanden, geplant oder für den Verkehr freigeben sind:

- Vom Kreisverkehr OA Wutha-Farnroda/Eisenach führt eine Straße direkt zur AS Eisenach Ost/Großenlupnitz, welche nicht existiert und bis 2025 nicht geplant ist mit einem Verkehrsaufkommen 11.400 Fahrzeuge/Tag (2025-anlagen; Seite 6; 9; 12).
- Für die Ortsdurchfahrt Stockhausen wird ein Schwerlastverkehr von 853 LKW des Gesamtverkehr erwartet. Diese Straße ist für den Schwerverkehr gesperrt.
- Auf den Radweg in Wutha-Farnroda Bahnhofstraße (ehemaliger Bahndamm) werden 1.200 Fahrzeuge/Tag erwartet. Hier ist kein Durchgangsverkehr möglich.
- Die "Schönauer Straße" in Wutha-Farnroda ist nicht für den Durchgangsverkehr nach Schönau freigegeben. Prognostiziert bis 1.200 Fahrzeuge/Tag.
- Die Verbindungsstraße zwischen Krauthausen und Madelungen wird vermutlich als zurückgebaut betrachtet, da dort nur von einem Verkehrsaufkommen von 50 bis 100 Fahrzeugen pro Tag ausgegangen wird.

Die ermittelten Verkehrszahlen der Prognose entsprechen in keiner Hinsicht den Verkehrstrend der letzten 12 Jahre. Das für 2013 prognostizierte Verkehrsaufkommen ist nicht nachvollziehbar.

Die Auswertung der automatischen Verkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zeigt in dem Zeitraum von 2000 bis 2012 einen stabiles ständig sinkendes Verkehrsaufkommen. Die Prognose sieht hier eine ganz andere Entwicklung für einen Zeitraum der nächsten 12 Jahre. Hier soll der Verkehr sich gegenüber den realen Zahlen verdreifachen.

Auch für den unmittelbarer nächsten Zeitraum 2012 bis 2013 kann bei den Prognosezahlen keine reale Prognose nachvollzogen werden. Die über 12 Jahre stabilen Verkehrstrends sollen sich innerhalb eines Jahres um 20% ändern.

Die Verkehrszahlen der Prognose entsprechen nicht den zu erwartenden Fahrzeugaufkommen, sondern dienen der Begründung des geplanten Bauvorhabens. Dies wird an weiteren Beispielen gezeigt:

- Der Quell- und Zielverkehr der B19 nach/von Eisenach wird derzeit mit ca. 60% angegeben, welches etwa 4.000 Fahrzeuge/Tag entspricht. Für 2025 wird auf Seite 11 der "Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung" festgestellt, dass hinsichtlich der Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 von einer 100%-igen Auslastung der Gewerbegebiete und somit von einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen ausgegangen wird. Ein hohes Potenzial zur Erweiterung zeigen dabei die Gewerbegebiete Wutha-Farnroda, Eisenach-Ost, Eisenach-Stadtmitte, Eisenach-Thälmannstraße (Kasernengelände), Eisenach-Nord (Stregda, Stockhausen) und Kindel. Dies wird als Begründung für den untypisch steigenden Verkehr in Richtung Eisenach verwendet. Der Verkehr über die jetzige B19 "Hohe Sonne" soll sich entgegen des größeren Quell- und Zielverkehr nach/von Eisenach auf 2.150 Fahrzeuge pro Tag verringern.
- Die Verkehrsentwicklung in und um Eisenach wird von 2013 bis 2025 sehr unterschiedlich prognostiziert. Bei den grünen Markierungen werden nur geringe Verkehrsänderungen erwartet, die roten Markierungen zeigen dagegen hohe Unterschiede. Eine ausreichende Auswertung des Ursprungs- und Zielverkehrs mit flächenscharfer Erfassung als Basis belastbarer Prognosen liegt nicht vor.

Insgesamt lassen die aktuellen Verkehrsprognosen zur Begründung einer Notwendigkeit des Neubaus der Trasse VK4 bzw. V4 eine deutliche Diskrepanz gegenüber unabhängigen Verkehrszählungen erkennen. Die prognostischen Aussagen zum Verkehrsaufkommen sind weit von der realen, jetzigen, wie auch zukünftigen Verkehrssituation entfernt, d. h. sie liegen teilweise bis zu 100 % und mehr über den jeweiligen Ist-Werten.

Als Richtwert wurde seit einigen Jahren eine Fahrzeuganzahl von durchschnittlich ca. 6.000 pro Tag ermittelt. Die logische Folge der durch den Bau der V4 verursachten, zunehmenden Verkehrsdichte wäre ebenso eine zunehmende Belastung der Oststadt und des Nordens von Eisenach. Besonders die Anwohner der Langensalzaer Straße wären mit ungefähr 7.100 Fahrzeugen pro Tag konfrontiert, während im Mariental aufgrund der weit auseinander liegenden Bebauung und des umfangreichen Großgrüns mit durchschnittlich 6.000 Fahrzeugen pro Tag zum jetzigen Zeitpunkt eine deutlich geringere, negative Beeinflussung (Lärm, Abgase, Erschütterungen) zu verzeichnen ist.

Netzbelastungspläne sind nicht korrekt berücksichtigt. Auch eine CO₂-Bilanz für die nachhaltige Bewertung des Projektes ist zu fordern und liegt nicht vor.

Verkehrsprognosen werden aus Modellen mathematisch abgeleitet. Grundlage für die Validität daraus abgeleiteter Aussagen sind, dass die ermittelten Eingangsdaten richtig erfasst wurden und auf das geeignete Modell in korrekter Weise angewendet werden: „Auf Basis geeigneter Ausgangsdaten und Schätzverfahren... mathematische Zusammenhänge hergestellt, mit Hilfe derer vorliegende Beobachtungen erklärt und Vorausberechnungen durchgeführt werden können.“ (<http://www.fh-erfurt.de/fhe/vur/kompetenzen/methoden/verkehrsmodellierung-oekonometrie/>) Es ist aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar, ob das integrierte Thüringer Modell (oder andere Modelle und Teilmodelle) für den konkreten Betrachtungsgegenstand geeignet, richtig angewendet und gültige Ausgangsdaten (u.a. Kenngrößen und Matrizen) genutzt wurden.

Aufgrund der extremen Unstimmigkeit zwischen eigenen Beobachtungen, vergangenen Prognosen und in der Vergangenheit nicht eingetretenen Hochrechnungen, sowie den dargelegten Fehlern und Unstimmigkeiten ist derzeit davon auszugehen, dass wenige der angenommenen Prämissen erfüllt sind oder zukünftig werden.

Auch im Rahmen der Gemeindeformation Wutha-Farnroda zum ROV am 8.10.13 wurde vom Planungsbüro INVER (Frau Günther) eingeräumt, dass eine Prognose aufgrund häufiger lang anhaltender Baustellen und diverser Störungen während der Zeiträume zur Datenerhebung im Planungsbereich hohe Risiken birgt.

Wesentliche Aussagen der Verkehrsprognose stützen sich nach Ihrer Aussage auf das integrierte Verkehrsmodell für Thüringen. Hier heißt es unter anderem: „Ziel einer nachhaltigen Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs ist es daher, die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse mit einem minimalen ökonomischen Aufwand und einer umfassenden Schonung der natürlichen Ressourcen zu befriedigen. Bei allen verkehrsprogrammatischen und planerischen Lösungen sollten daher bereits im Vorfeld die möglichen Umweltwirkungen abgeschätzt und bei der Entscheidung berücksichtigt werden.“ Das wird im jetzigen ROV als nicht erfüllt erachtet.

Diese exemplarischen Beispiele zeigen, die gewählten Voraussetzungen für die Verkehrsprognose wurden falsch gewählt. Mit falschen Voraussetzungen kann keine real zu erwartende Prognose erstellt werden. Die Ergebnisse dieser "Fortbeschreibung der Verkehrsuntersuchung" für das "ROV Neubau der B 19n Etterwinden- Wutha-Farnroda " können aus diesen Grund nicht für die Planung verwendet werden.

Für das " ROV Neubau der B 19n Etterwinden- Wutha-Farnroda " sind somit keine verwendbaren Verkehrsprognosen vorhanden.

5 Hinweise zu rechtlichen Aspekten

Wir verweisen auf die Ausführungen der BUND-Stellungnahme vom 3.3.11.

FFH-Verträglichkeit und Konfliktsituationen für den Artenschutz (Seite 15/16):

Zitat: „Keine der beiden Varianten führt unter Berücksichtigung aller möglichen und sinnvollen Maßnahmen zu einer Beeinträchtigung der Erhaltungsziele“.

Zunächst lässt sich eine flächenscharfe Trennung zwischen den Flächen des FFH-Gebietes und den angrenzenden, nicht ausgewiesenen Flächen in Bezug auf Beeinträchtigungen durch Tunnelbau und nachfolgendes Verkehrsaufkommen nicht aufrecht erhalten, sie ist populationsbiologisch falsch und damit aus natur- und landschaftsschutzfachlicher Sicht kontraproduktiv.

Die bestehenden Lebens- und Fortpflanzungsbedingungen der im Gebiet vorkommenden FFH- und Rote-Liste-Arten werden mit hoher Wahrscheinlichkeit in Teilen erheblich beeinflusst, da der Selektionsdruck das natürliche Anpassungspotential überschreiten kann. Dies hat zur Folge, dass die ohnehin schon geringen Populationsdichten vieler Tierarten ihre kritischen Untergrenzen unterschreiten, was zum Verschwinden der Art im Gebiet führen kann. Es bedarf weiterhin keiner näheren Erläuterung, dass es durch die mehrjährigen Tunnel- und Erdarbeiten im Zuge der Trassierung zu zusätzlichen störenden Einwirkungen auf die vorhandenen Tier- und Pflanzenarten kommen wird. Der Umfang dieser teilweise irreversiblen Beeinträchtigungen sowohl für den Baumbestand des Gebietes als auch die vorkommenden Tierpopulationen (aus allen wichtigen systematischen Gruppen) lässt sich definitiv nicht voraussagen. Bei der Wildkatze würde die Mortalitätsrate möglicherweise bedrohliche Werte annehmen.

Abschließend sei noch einmal auf die zu erwartenden hohen Verluste an Insekten und deren Funktionen in der Nahrungskette hinzuweisen. Die Artenschutzprüfung ist in ihren Schlussfolgerungen und der Ausführung nicht ausreichend.

„Die direkte und dauerhafte Inanspruchnahme eines (Teil-)Habitats einer Art des Anhangs II FFH-RL oder einer Art nach Anhang I bzw. Art. 4 Abs. 2 VRL, das in einem FFH-Gebiet bzw. in einem Europäischen Vogelschutzgebiet nach den gebietsspezifischen Erhaltungszielen zu bewahren oder zu entwickeln ist, ist im Regelfall eine erhebliche Beeinträchtigung.“ (vgl. Fachkonventionsvorschläge, LAMBRECHT + & TRAUTNER 2007).

Auch außerhalb des FFH-Gebietes Nordwestlicher Thüringer Wald sind durch das Vorhaben FFH-Arten (z.B. Wildkatze, Kammmolch, mehre Anhang II-Fledermausarten, aktuelle Hinweise auf den Luchs) und Lebensraumtypen vom Vorhaben betroffen. Da diese in immanenten ökologischen Beziehungen zueinander stehen (vgl. auch Ausführungen zur Unzerschnittenheit), sind Rückwirkungen auf das FFH-Gebiet zu erwarten, wenn Tunnel in gleichen Habitatstrukturen am Rand eines Schutzgebietes enden. Aus Sicht des BUND Thüringen handelt es sich bei diesen Gebieten de facto um FFH-Gebietsstatus. Ergänzungsbericht, S. 15: „Eine Inanspruchnahme von FFH-Lebensraumtypen und Fledermaus-Habitatflächen im FFH – Gebiet findet bei der V 4 nicht statt.“ Diese Aussage ist nicht haltbar.

Landesentwicklungsplanung und Regionalplanung geben Ziele vor: „Flächeninanspruchnahmen und Nutzungsänderungen, die diese Räume in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigen können, werden aufgrund der klimaökologischen Belange vermieden. (...) Dafür ist es erforderlich, möglichst großflächige störungsarme Lebensräume als Grundgerüst eines

Biotopverbundsystems zu erhalten, soweit erforderlich zu entwickeln und zu vernetzen. Nicht durch Störungen beeinträchtigte und unzerschnittene Landschaften sind für den Artenschutz bedeutsam." (5.1.9) Diesem Ziel, das auch in der Bundesverkehrswegeplanung gemäß dem Entwurf der Grundkonzeption vom 1. Februar 2013 (Begrenzung der zusätzlichen Flächenneuanspruchnahme als Teilziel, klare Priorisierung zugunsten von Erhaltungsinvestitionen und Maßnahmen zur Engpassbeseitigung) fordert, wird durch die Planung B19n insbesondere der V4 nicht Rechnung getragen.

Umfang und Erheblichkeit der Beeinträchtigung wurden nicht korrekt ermittelt. Die Bewertung von hoch wertvollen Lebensraumtypen und Arten über eine Potenzialabschätzung halten wir für nicht zulässig. Derartige Vorgehensweisen sind wissenschaftlich gesehen von geringem Aussagewert. Außerdem darf die Untersuchung und Bewertung hochrangiger Gebiete nicht an den Grenzen eines FFH-Gebietes enden. Gleiches gilt für die eingerichteten Tabuzonen.

Berücksichtigung der Kenntnisse und Daten der anerkannten Naturschutzverbände und Träger öffentlicher Belange erfolgte nicht ausreichend.

Die dem Legalschutz nach §18 ThürNatSchG unterliegenden Biotope wurden nicht ausreichend erfasst und bewertet.

Daraus abgeleitet ergibt sich aus Sicht des BUND Thüringen zwingend die Erfordernis den Planungsraum für das ROV erneut zu öffnen. Aufgrund der einmaligen natürlichen Gegebenheiten im Westlichen Thüringer Wald lässt sich der hier formulierte Zielkonflikt nicht lösen.

Aus Sicht des BUND Thüringen wird das formulierte Ziel bereits mit dem Ausbau der B62 in weiten Teilen erreicht, die eine geeignete Anbindung an das zukünftige Autobahndreieck A44 und A4 bei Herleshausen ermöglicht, ohne dass auf den letzten 10 km der Thüringer Wald aufwändig gequert werden muss.

Zitat zu den Zielen aus dem Regionalen Raumordnungsplan Südthüringen unter 6.2.3.3: „Die hohe Bedeutung für Klima und Luft der folgenden Gebiete soll besonders beachtet werden: (...) Ausläufer des nordwestlichen Thüringer Waldes (südlich Eisenach und im Bereich Marksuhl) 6.3.2: „Zur Erhaltung und Entwicklung charakteristischer Eigenarten der Landschaft sollen über 6.3.1 hinaus folgende Ziele in den Naturräumen beachtet werden: Nordwestlicher Thüringer Wald“

Damit sollte sowohl der zusammenhängende Nordwestliche Thüringer Wald (die einspurig ausgebaute Ortsverbindungsstraße zwischen Etterwinden und Ruhla wird aufgrund geringer Breite und Verkehrsaufkommen vom BUND Thüringen als subdominant eingeschätzt) als auch zusätzlicher Flächenanspruchnahme in diesem Raum explizit unterbleiben.

6 Resumee

Aufgrund der inhaltlichen Fehler im Verfahren und der Fehlinterpretation der Ergebnisse lehnt der BUND Thüringen die bisherigen Ergebnisse dieses Raumordnungsverfahrens als sachlich unzureichend ab. Der „Abschließenden umweltfachlichen Beurteilung“ im Ergänzungsbericht Seite 18f kann inhaltlich nicht gefolgt werden. Das vorliegende Material ist nicht geeignet, die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt in ausreichendem und sachgerechtem Umfang zu erfassen und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen. Angesichts der dargestellten Konfliktsituationen muss aus der Sicht des BUND Thüringen von erheblichen, negativen und irreversiblen Entwicklungen für die benannten Schutzgüter ausgegangen werden.

Die Interessen von Natur und Menschen im Untersuchungsraum werden auch mit einem längeren Tunnel der Variante V4 immer noch unzureichend berücksichtigt. Zukünftigen Generationen werden Entwicklungs- und Gestaltungshemmnisse auferlegt. Die mittelfristige Entwicklung zu einem lebenswerten Raum, indem sich Kultur, Natur und Wirtschaftskraft zu einem ausgewogenen Dreiklang vereinen, werden beschnitten.

Für den BUND Thüringen erscheinen die angeführten Gründe zur Rechtfertigung des vorgeschlagenen Trassenbaus der V4 nicht ausreichend begründet.

Der BUND Thüringen lehnt beide Varianten V4 und VK4 ab und beendet die Ausführungen mit einem Zitat von Prof. Dr. Gather (Institut Verkehr und Raum FH Erfurt aus "Verkehr und Raum - regionalwirtschaftliches Wachstum durch Ausbau der Verkehrswege?"):

"Der BAB-Ausbau ist laut Aussagen der Wirtschaft ein herausragender Standortfaktor - diese Tatsache wird durch die vorliegende Fachliteratur nicht gestützt. ("Implizite Theorie der Politik"). Nähe ist besser als Geschwindigkeit. Die großräumige Erreichbarkeit von Regionen ist vor allem durch die geographische Lage bestimmt - Verkehrsinfrastrukturen können diese Erreichbarkeit kaum beeinflussen. Verkehrsinfrastrukturen verändern aber die Erreichbarkeit innerhalb der Region und beeinflussen so die kleinräumige Standortsuche sowie das Standortverhalten des großflächigen Einzelhandels. Durch die Autobahnerreichbarkeit erhöht sich der Konkurrenz- und Rationalisierungsdruck auf die regionale Wirtschaft. Die Wettbewerbsfähigkeit steigt tendenziell zu Lasten von Arbeit und Beschäftigung. Es ist davon auszugehen, dass von einer verbesserten Verkehrsverbindung zwischen zwei Regionen stärkere Regionen grundsätzlich mehr profitieren werden als schwächere Regionen. Die pauschale Argumentation "Autobahnen schaffen Arbeitsplätze" kann daher besonders für strukturschwache Regionen nicht gestützt werden."

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Burkhard Vogel
Landesgeschäftsführer