

BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Abs.:BN, Steinerner Weg 8, 97276 Margetshöchheim

**Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat G12
Stichwort "BVWP 2030"
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin**

Ortsgruppe Margetshöchheim
Tel. (0931) 46 32 21 ·
E-Mail: muth-von-hinten2@t-online.de
Steinerner Weg 8 D-97276 Margetshöchheim

Einwände gegen den BVWP 2030, besonders gegen das Einzelprojekt B026-G044-BY (B26n)

I. Allgemeine Kritik am Bundesverkehrswegeplan:

I.1 Verfehlen von Umweltschutzzielen

Es ist an keiner Stelle dargestellt, wie der BVWP dazu beitragen kann, internationale und nationale Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland zum Klimaschutz, zum Schutz der Artenvielfalt, zum Ressourcenschutz zu erfüllen.

Ich beziehe mich dabei auf die Konferenz der Vereinten Nationen in Rio 1992 (United Nations Conference on Environment and Development, UNCED). Wichtige Ergebnisse der UNCED sind die Agenda 21, die Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung, die Klimarahmenkonvention, die "Forest Principles" und die Biodiversitäts-Konvention. Es folgte das Kyoto-Protokoll. Und zuletzt wurden durch das Pariser Abkommen vom 12.12.2015, einer Vereinbarung der 195 Mitgliedsstaaten der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) mit dem Ziel des Klimaschutzes, die Klimaschutzziele verschärft. Als Ziel wurde vereinbart, die Erderwärmung auf 1,5 Grad zu beschränken.

Aber bei den Zielen des BVWP 2030 heißt es: „Gleichwohl stellt die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie eine Maßnahme des Natur- und Umweltschutzes dar. Für die Senkung der CO₂-Emissionen stehen z.B. effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen wie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bereit.“ (2.2 Die Ziele des BVWP 2030) D.h. man verzichtet von vornherein darauf, bei der Infrastruktur auf dieses Klimaschutz-Ziel hinzuwirken. Statt durch die Infrastruktur den klimaschädlichen KFZ-Verkehr zu reduzieren, fördert man die KFZ-Mobilität mit höherer km-Leistung und lässt sich jede gesparte Stau-Minute bei der Kosten-Nutzen-Rechnung positiv anrechnen.

Bei der Verkehrsprognose für 2030 wird vorausgesetzt, dass alle Bauvorhaben mit vordringlichem Bedarf (VB) aus BVWP 2003 durchgeführt worden seien. Da ein Ausbau der Verkehrswege im Allgemeinen gerade eine Steigerung des Verkehrsaufkommens verursacht, bedeutet dies einen Zirkelschluss: Man setzt Maßnahmen voraus, die zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens führen und rechtfertigt dann mit dieser Steigerung die geplanten Maßnahmen. Umgekehrt fehlen Pläne, die zur Reduktion des Verkehrsaufkommens oder einer Umlagerung auf Bahn und Busse führen könnten.

Beispiel: In Unterfranken/Bayern, im Bereich der Projekte B026n, wird mit einem erhöhten Pendleraufkommen gerechnet (nach IHK Unterfranken), aber die Güterbahnstrecke Wernfeld-Schweinfurt, die Pendler Richtung Schweinfurt bzw. Aschaffenburg/Frankfurt bringen könnte, wird nicht für den Personenverkehr aufgewertet. In den Planungsunterlagen für B026n wird für den Güterverkehr nicht darauf eingegangen, wie im Raum Unterfranken mit zahlreichen Bahnlinien Güterverkehr auf die Bahn verlagert werden könnte, z. B. für die Linien Schweinfurt- Stuttgart, Schweinfurt-Frankfurt als Teile von Transitstrecken wie für den eher regionalen Verkehr. Eine solche Prüfung von Alternativen ist auch in den vorgeschalteten Planungsschritten nicht erfolgt.

Es fehlen auch Empfehlungen, mit Maßnahmen außerhalb des Verkehrswegebbaus zur Verkehrsminde- rung beizutragen. Es liegt durchaus in der Verantwortung der Straßenbauverwaltung aufzuzeigen, dass die rein technisch beurteilten Planungen im Widerspruch zu anderen staatlichen Zielen stehen.

I.2 Zweifel an der Verkehrsprognose und der verkehrlichen Notwendigkeit des Projekts

Im Raumordnungsverfahren zur B26n ging man von 38 900 KFZ, davon 6000 LKW, aus, davon sollte nach Erläuterungsbericht zwei Drittel Transitverkehr sein.

(Erläuterungsbericht des ROV ,S.43):

Über ein Drittel der prognostizierten Verkehre auf der B 26n sind somit direkt dem unmittelbaren Planungsraum (etwa nördlicher Landkreis Würzburg und Landkreis Main-Spessart) zuzuordnen (als Binnen-, Quell-, und Zielverkehre).

In der Verkehrsprognose 2030 geht man von einer 9,9% Steigerung des Personenverkehrs in Personen-km aus, beim Güterverkehr von 18,9 % Steigerung des gefahrenen km beim KFZ-Verkehrs . (Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Zusammenfassung Schlussbericht Los 3 Seite 8):

Umgekehrt wird jetzt für Teil1 nur noch eine maximale Belastung mit 12 000 KFZ erwartet, in Teil 2 von 9000 KFZ, d.h. ein Absinken des Verkehrs auf 30% bis 23% bzw. um 70% bzw. um 77%. Eine N2/3-Lösung, also eine zwei bis dreispurige Bundesstraße wird für ausreichend gehalten.

Das kann nur heißen: Der verkehrliche Bedarf, der zur Aufnahme der B26n in den BVWP 2003 geführt, ist inzwischen entfallen!

Wenn ein Drittel vorher „Binnen- Quell- und Zielverkehre“ waren, so bleibt bei 12 000 KFZ nur dieser Verkehr übrig – andererseits dringt man immer noch auf eine Verbindung der Autobahnen A3 und A7, zielt also auf überregionalen Verkehr. Das ist ein deutlicher Widerspruch!

Und für diese widersprüchliche Planung sollen große, unzerschnittene Räume zerschnitten werden, soll ein Projekt mit hoher Umweltgefährdung gegen den Willen der Bürger durchgeboxt werden.

Wenn die geringen Entlastungen für Parallelstrecken unumgänglich notwendig wären, wäre es angebracht andere Alternativen zum entsprechenden Absenken des Verkehrsaufkommens zu suchen (siehe oben.)

Eine Begründung für die Notwendigkeit der B26n wird in der Wiedervereinigung gesucht:

„Bereits der im Juli 1995 aufgestellte „Verkehrsentwicklungsplan für den Großraum Würzburg“ kommt zu dem Ergebnis, dass die aus den überregionalen Verflechtungen – auch im Zusammenhang mit der Wiedervereinigung Deutschlands – entstehenden Verkehrsprobleme nicht allein durch einen sechsstreifigen Ausbau der BAB 3 und der BAB 7 gelöst werden können. (s. Machbarkeitsstudie Mai 2001).“ (Einleitung)

Allerdings erreicht der Verkehr auf der A71 längst nicht die prognostizierte Höhe: Statt prognostizierten 20 000 bis 40 000 KFZ waren es 2010 es bei Mellrichstadt gerade nur 12 500 KFZ, davon 13% Lastwagen (Mainpost, 12.12.2010). Der Ausbau der Bahn-Schnellfahrstrecke Nürnberg–Erfurt dürfte zusätzlich den Pendlerverkehr in die „Neuen Länder“ verringern. Hier ergeben sich auch Möglichkeiten der Umlagerung des Güterverkehrs - und das ist dringend notwendig um diese besonders teure neue ICE-Strecke wirtschaftlicher zu machen.

In den Prognosekarten ergeben sich außerdem für den Raum Würzburg keine großen Veränderungen der Bevölkerung und des Verkehrs, in den anliegenden „Neuen Ländern“ Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt sogar eine deutliche Stagnation. (BVWP S.56)

Daher ist die obige Rechtfertigung der B26n nicht zutreffend.

I.3 Kritik an der Kosten-Nutzen-Analyse

Sie gehen z.B. bei der B26n von einer Nutzungsdauer von 44 Jahren aus. Aber die A7 Würzburg-Ulm war frühestens 1987 fertig und wäre 2017 30 Jahre alt. Sie wird seit mehreren Jahren vollständig erneuert, die Oberschicht bis auf den Grund abgetragen. Das ist kein normaler Unterhalt mehr, sondern fast ein Neubau. Also muss mit einer Lebensdauer unter 30 Jahren gerechnet werden. Damit sind auch die Nutzen auf eine kürzere Zeit zu berechnen. Und die Kosten für die vielen Staus, Unfälle und Zeitverluste gegen Ende der Nutzungsdauer sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Es fehlen in der Kosten-Nutzen-Analyse die volkswirtschaftlichen Verluste durch versiegelte Flächen, die Verluste an Agrar- und Forstproduktion. Wie groß ist die gesamte beanspruchte Fläche des BVWP 2030? (Daneben nicht monetär: fehlende CO2 Rückhaltung, fehlende Grundwasserneubildung, Erwärmung, Verlust der Artenvielfalt)

Es bleibt unklar, ob in den Baukosten bereits Nebenkosten für den Naturschutz wie Ausgleichflächen mit Kauf und Pflege (auf 44 Jahre), Wildzäune, Grünbrücken, Grün-Tunnels, Amphibien-Tunnels erfasst sind.

Die Kosten für Zubringerstrecken, für nachfolgend nötigen Ortsumgehungsstraßen, Ampeln etc, die durch höhere Mobilität im Anschluss an ausgebaute Strecken nötig werden, finden sich nicht in der Kalkulation. Z.B: Projekt B026-G044-BY: Es wird der Ausbau der Strecke Karlstadt-Lohr im Anschluss an die 1. Teilstrecke empfohlen.

Es gibt den Punkt NT „Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung“, aber es fehlt der Punkt „Veränderung der außerörtlichen Trennwirkung“.

Autobahnen und Schnellstraßen mit wenigen Querungsmöglichkeiten führen zu verlängerten Wegen für Landwirte, Jäger, Waldarbeiter und Fußgänger und Radfahrer. Für Naherholungssuchende führt es zu einer Verlagerung in entferntere ruhigere Gebiete. Diese Zeitverluste und erhöhte Fahrtkosten müssten ebenfalls finanziell berücksichtigt werden.

Eine Autobahn oder Schnellstraße in der Nähe eines Ortes schneidet diesen Ort von der umgebenden Landschaft ab, eine fußläufige Naherholung wird erschwert. Damit sinkt die Lebensqualität, damit sinkt auch der Wert von Immobilien. Diese finanziellen Schäden müssten ebenfalls bewertet werden.

Es gibt den Punkt NI „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“, es fehlt „Impliziter Schaden durch zusätzliche Mobilität“: Durch vermehrten Ausstoß von Treibhausgasen wird der Klimawandel mit Extremwetterereignissen gefördert, die als Dürreperioden bzw. Überschwemmungen große Schäden verursachen werden. Durch die Flächenversiegelung, besonders durch die Zerstörung von Wald und Grünland, wird direkt beim Bau CO₂ freigesetzt bzw. langfristig die Speicherkapazität für CO₂ vermindert.

II. Zum Projekt B026-G044-By (B26n)

II.1 Zweifel an der Kostenschätzung des Projekts B026-G044-By (B26n)

Im Raumordnungsverfahren war die B26n mit autobahnartigem Ausbau vierspurig mit Randstreifen geplant. Die Kosten wurden auf 496 000 000 Euro (rund einer halben Milliarde) geschätzt.

Bei der im BVWP 2016 aufgeführten Variante N2/3 werden nur noch Kosten von 172 Millionen veranschlagt, also nur noch 34,7 %. Wie diese Einsparungen von rund 75% zustande kommen, ist nicht aufgeführt.

Eine Überschlagsrechnung:

Alte Version: 4 Spuren und 2 Seitenstreifen, etwa 6 Spuren.

Neue Version 2 Spuren, also ein Drittel. Aber:

Die zwei Spuren sollen wiederholt durch eine 3. Überholspur ergänzt werden. Auf Brücken und in Tunneln, bei Einfahrten und Ausfahrten werden aus Sicherheitsgründen Seitenstreifen bzw. Ein- oder Ausfahrts Spuren dazu kommen. Damit ergeben sich im Mittel sicher 3 Spuren und nur von den Fahrbahnen her gerechnet höchstens eine Reduzierung auf die Hälfte.

Die für den Baustellenbetrieb in Anspruch genommenen Flächen auf beiden Seiten werden gleich bleiben, ebenso die aufwendigen Zufahrtswege für kreuzungsfreie Zufahrten. Auch die Tunnel-Kosten werden sich nicht einfach halbieren.

Entgegen den einführenden Bemerkungen, dass man versucht habe, zu Kostenwahrheit zu kommen, ist hier wieder anzunehmen, dass ein Projekt schön gerechnet werden soll.

II.2 Verkehrsbelastung bei Margetshöchheim

Im Erläuterungsbericht des ROV (S.45 und Karte 3) wird eine Entlastung der Staatsstraße 2300 bei Margetshöchheim um 1900 KFZ angenommen. Dabei kann es sich nur um Verkehr zur A3 bzw. A81 nach Südwesten bzw. um Verkehr zur A7 bzw. zum Raum nordöstlich von Karlstadt handeln. Für den Anschluss an die A3 ist es aber ab Zellingen bereits bisher interessanter über Leinach-Greußenheim oder direkt Richtung Marktheidenfeld zu fahren. D.h. gibt es kaum Verlagerungspotential.

Umgekehrt würde es für die Fahrer, die im Bereich Margetshöchheim bis zum westlichen Würzburg starten, für eine Fahrt Richtung Nordosten einen Umweg von etwa 16 km bedeuten, wenn sie zuerst nach Westen zur B26n (Anschluss Mädelhofen bzw. Leinach-Greußenheim) fahren würden und dann im Bogen wieder zurück nach Osten. Bei der Fahrt auf der B27 (Veitshöchheimer Seite) ist der bogenförmige Anschluss durch Karlstadt an die Auffahrt Karlstadt-Ost ein Umweg. Damit wird die Fahrt auf der St 2300 zur Anschlussstelle Karlstadt-West interessant. Da der Zeller Bock wieder geöffnet ist, ist dieser Anschluss auch für Würzburg interessant. Damit ergibt sich für mich eine erhöhte Verkehrsbelastung von Margetshöchheim.

Der Abschnitt Karlstadt - A3 ist nur als „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ im BVWP 2030 angemeldet. Daher ist zu erwarten, dass dieser 2. Teil der B26n eventuell gar nicht oder nur mit erheblicher Verzögerung von Jahren oder sogar Jahrzehnten gebaut wird. Das heißt, dass der Anschlussverkehr zum 1. Teilstück im Maintal erfolgt, damit auch auf der Staatsstraße 2300, die durch Margetshöchheim führt. Das bedeutet ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen, besonders auch mit Schwerlastverkehr. Von diesem erhöhten Verkehrsaufkommen in beiden Fällen ergeben sich Belastungen für Margetshöchheim im Bereich Trinkwasser, Naherholung und Radverkehr, Gesundheit der Bürger und Artenvielfalt.

II.3 Fehlende Verlagerung des Straßenverkehrs auf umweltfreundlichere Alternativen

Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zum Klimaschutz und einer entsprechenden Verminderung des CO₂-Eintrags in die Atmosphäre. Dazu gehört die Verminderung des KFZ-Verkehrs. Dies kann erfolgen durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und durch die Verminderung des PKW-Verkehrs ebenfalls durch die Verlagerung auf die Bahn bzw. auf den öffentlichen Personennahverkehr bzw. auf das emissionslose Radfahren.

Nördlich von Würzburg steht für den Güterverkehr ein großer Rangierbahnhof mit anschließenden Gewerbeflächen zur Verfügung. Karlstadt, Gemünden und Lohr sind an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Ein Güterbahntrasse führt von Gemünden über Arnstein nach Schweinfurt. Würzburg ist ein Bahnknotenpunkt mit Bahnlinien Richtung Schweinfurt, Kitzingen-Nürnberg, Ochsenfurt, Lauda-Stuttgart, Karlstadt- Fulda-Frankfurt.

Die Städte im Maintal liegen an der Wasserstraße Main, die mit hoher finanzieller Beteiligung des Bundes ausgebaut wurde.

Aber bisher gab es keine Alternativplanung für CO₂-freundlichem Verkehr!

Wir vermissen in der Raumplanung der B26n, die die verkehrliche Ertüchtigung des Landkreises Main-Spessart und die Entlastung von Würzburg zum Ziel hat, völlig entsprechende Planungen zur Ertüchtigung des Güterverkehrs auf der Schiene in diesem Raum, zu einem S-Bahn-System, das Würzburg von Pendlern entlasten würde, außerdem einen Plan zum Fahrradverkehr, der sowohl die Pendler als auch den Ausflugsverkehr und den Fahrrad-Tourismus berücksichtigt.

Diese fehlende Alternativplanung ist als ein schwerer Verfahrensfehler zu sehen!

Da die hohen Kosten für die Planung und den Bau der B26n Gelder des Bundesverkehrswegeplans binden, ist auch nachträglich nicht mit entsprechenden Verbesserungen zu rechnen. Bereits jetzt wird z.B. die Elektrifizierung der in die Schweiz führenden Strecke Memmingen - Lindau immer weiter verschoben, die nach Österreich führende Strecke München - Passau ist abschnittsweise immer noch eingleisig vorgesehen..

Während also Lücken in einem effizienten Bahnsystem langfristig hingenommen werden, soll hier ein „Lückenschluss im Fernstraßennetz“ erfolgen. Tatsächlich handelt es sich um eine in etwa gleich lange Parallel-Schnellstraße zur BAB 7, um eine Überversorgung mit Schnellstraßen, was durch die Formulierung „Bypasswirkung zwischen der BAB 7 und BAB 3“ beschönigt wird.

II.4 Zerschneidung bisher ungestörter Räume

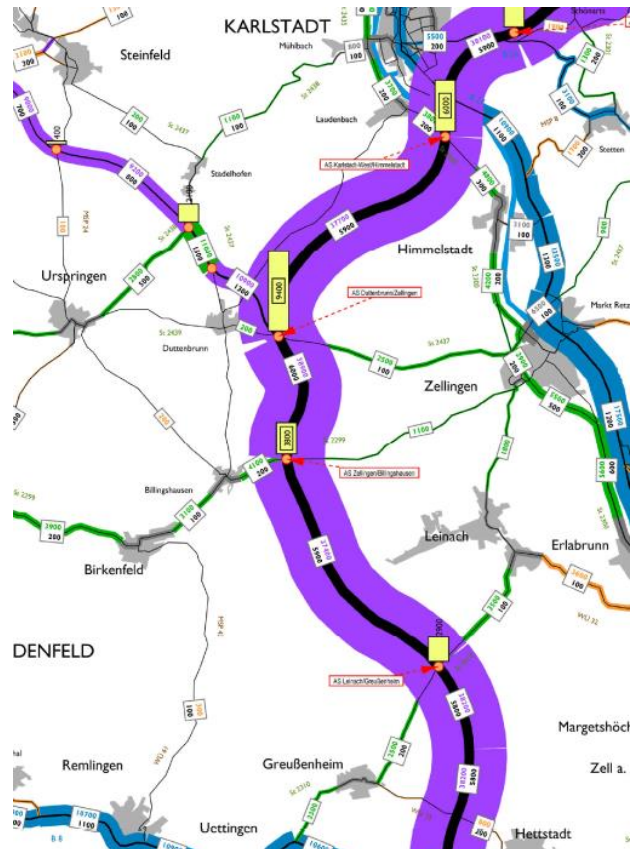
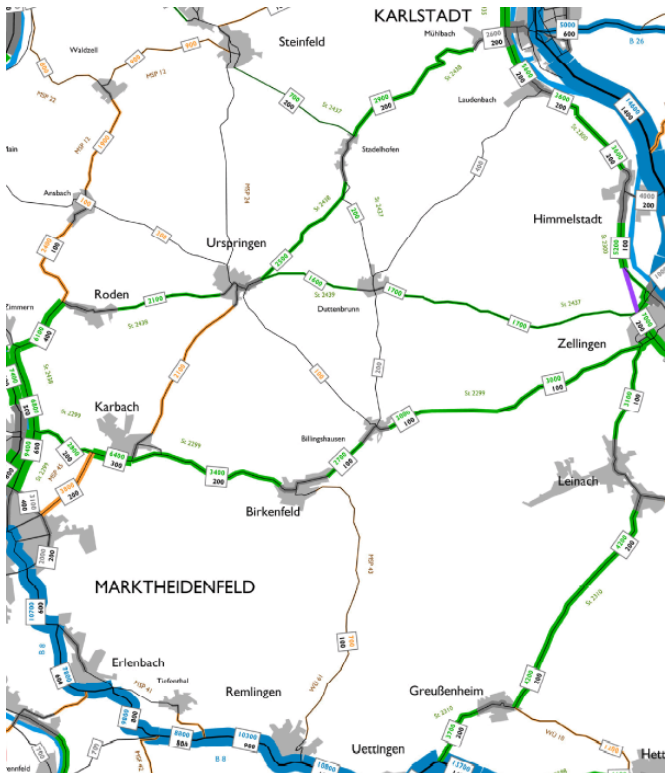
Unzerschnittene Räume, die also nicht von vielbefahrenen Straßen optisch und praktisch trennend zerschnitten werden und von Lärm und Abgasen belastet werden, haben einen hohen Wert für die Artenvielfalt, für das Ruhe- und Erholungsbedürfnis des Menschen und für den Landschaftsschutz. Damit haben sie auch große Bedeutung für die Naherholung und den Natur-Tourismus. Diese „Ruheräume“ sind auch als ein gewisser Ausgleich zu den baulich und verkehrsmäßig sehr stark genutzten Tallagen am Main zu sehen.

Im Dreieck Karlstadt/Mühlbach - Zellingen - Urspringen wird dieser Raum bisher nur von zwei Verbindungs-„Sträßchen“ mit einer Belastung von 200 bzw. 400 KFZ pro Tag zerschnitten. Im Dreieck Karlstadt/Mühlbach - Zellingen - Karbach kommt nur die relativ wenig befahrene Straße Zellingen-Duttenbrunn mit 1700 KFZ als Störung dazu. Diese Fläche wird nach Süden durch die etwas stärker befahrene Strecke Zellingen-Karbach begrenzt - mit 3000 bis 3400 KFZ pro Tag werden aber nicht die Werte wie in den Tallagen oder Bundesstraßen erreicht (St 2300 nördlich Erlabrunn 8900 Kfz, B27 bei Thüngerheim 18 800 Kfz).

Die südlich anschließende Fläche, die im Süden von der Strecke Leinach - Greußenheim (4200 Kfz) und der B8 begrenzt wird, wird im ganzen Gebiet zwischen Leinach und Marktheidenfeld nur von dem Verbindungsweg Remmlingen - Birkenfeld (700 KFZ pro Tag) geteilt! (siehe Karte 1).

Es bestehen hier also große Räume fast ohne Beeinträchtigung durch Verkehr. Diese Räume sollen durch die B26n durch eine völlig neue Trasse zerschnitten werden, obwohl laut Erläuterungsbericht die „Verbes-

serungen „... „nach Möglichkeit entlang bestehender Verkehrs- und Siedlungsachsen vorgenommen werden (RP 2AII.2.6 (G)).“¹



Da man auf der Verbindung A7-A3 beharrt, soll die B26n weiterhin dem Transitverkehr dienen. D.h. diese Ruheräume werden mit Transitverkehr belastet. Dagegen wird im Regionalplan verlangt, dass aus den wachsenden Transitbelastungen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen entstehen. (Erläuterungsbericht des ROV, S.48) ²

Den angeführten Entlastungen von Ortsdurchfahrten im Werntal stehen erhöhte Belastungen in anderen Orten gegenüber. Die Entlastung bei Erlabrunn, Margetshöchheim, Zell ist anzuzweifeln, hier dürfte sich der Verkehr erhöhen. Nach dem Bau des 1.Teils ist mit erhöhten Belastungen Richtung Lohr zu rechnen, aber ein Ausbau in dieser Richtung ist im BWVP 2030 nicht vorgesehen. Auch Richtung Marktheidenfeld ist mit verstärkten Belastungen zu rechnen, da diese Richtung den Anschluss an die A3 erheblich abkürzt. Seltsamerweise werden In BWVP PRINS für den 2. Teil des Projekts B26n als Orte mit Entlastungen nur solche aus dem 1. Teil des Projekts angegeben, von Arnstein bis Karlstadt (Ausnahme Karlstadt-Mühlbach). Auf die oben genannten Belastungen im Bereich des 2. Teils wird nicht eingegangen.

¹ Erläuterungsbericht des ROV , S.49

Beim Ausbau der Infrastruktur eines Raumes ist jedoch der Flächen- und Ressourcenverbrauch so gering wie möglich zu halten (LEP A I 2.4 (Z), RP 2 A I 4 (Z), RP 3 A I 4 (Z)). Zudem sollen Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur nach Möglichkeit entlang bestehender Verkehrs- und Siedlungsachsen vorgenommen werden (RP 2 A II 2.6 (G)).

² Erläuterungsbericht des ROV, S.48

Im Regionalplan Würzburg (RP 2) heißt es hierzu:

„Es ist anzustreben, die gute verkehrliche Einbindung der Region in das überregionale Verkehrsnetz als wichtigen Standortfaktor zu sichern und weiter zu verbessern. Den wachsenden Transitbelastungen ist durch infrastrukturelle Maßnahmen so zu begegnen, dass möglichst keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung entstehen“ (RP 2 A I 3 (G)).

Der Flächenverbrauch der B26n (168,6 ha) mit entsprechenden Folgen für das Ackerland, den Wald und den Artenschutz und die Verlärmung, die Abgase und der Feinstaub in bisherigen Ruheräumen sind ein zu hoher Preis für Ortsentlastungen, die auch mit normalen Ortsumfahrungen erreicht werden können. Das Gebot der Verkehrsbündelung wird hier nicht beachtet, vielmehr wird der Verkehr der A7 – A3 aufgeteilt.

II. 5 Schädigung der Artenvielfalt

Zum Schutz des besorgniserregenden Artenschwundes auf der Erde hat die Staatengemeinschaft 1992 das „Übereinkommen über die biologische Vielfalt“ geschaffen und auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) 1992 in Rio de Janeiro beschlossen.

Deutschland ist ein Staat von 189 Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben. Mit der sog. „Biodiversitätsstrategie“ („Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt“) erfüllt Deutschland Art.6 des Übereinkommens. Der Bau der B26n durch eines der artenreichsten Gebiete Deutschlands gefährdet diese Staatsziele. Unterfranken ist ein „Hotspot“ der Artenvielfalt, aber 40% der Blühpflanzen dieser Region stehen auf der „roten Liste“, vor allem durch die Zerstörung von Biotopen.

Durch die B26n werden zahlreiche Biotope direkt zerstört, etwa Trockenrasen, Wälder, Feuchtgebiete. Die Verkehrsemissionen schädigen noch im breiteren Umfeld durch Feinstaub, Abgase und Abgase mit Düngewirkung. Durch die Zerschneidung der Landschaft werden zahlreiche Arten weiter geschädigt, durch direkte Tötung im Straßenverkehr, durch den Verlust von Lebensraum, da Wanderungen verhindert werden, und durch die Verinselung, die einen Genaustausch verhindern.

Zur Beschreibung der einzelnen Biotope und ihrer Gefährdungen schließen wir uns der Stellungnahme des Landesverbands des BUND Naturschutz in Bayern e.V. an.

Allgemein sind noch einmal der Flächenverbrauch und die Zerstörung von Ackerland und Wald ebenso wie die Beeinträchtigungen des Grundwassers, also weiterer wichtiger Lebensgrundlagen, als negativ zu bewerten.

II. 6 Widerspruch zur Förderung von Umweltbildung

Die in der Bayerischen Verfassung geforderte Erziehung zur Liebe der bayerischen Heimat bedeutet auch, Kindern die Wertschätzung der Landschaft und der Natur nahezubringen. So soll vermittelt werden, dass Pflanzen und Tiere nicht geschädigt werden dürfen, dass z.B. geschützte Trockenrasen nicht zum Zelten, Ballspielen oder als Fahrtrouten für BMX-Räder benutzt werden dürfen. Bei Verfehlungen werden entsprechende Sanktionen festgelegt, so im Sommer 2010 in Margetshöchheim. Die Bayerische Staatsregierung unterstützt finanziell eine entsprechende Umweltbildung, z.B. beim Bildungsprogramm des Ökohauses des BN in Würzburg. Die Gemeinde Margetshöchheim unterstützt finanziell eine entsprechende Jugendarbeit der Ortsvereine, z.B. die Kindergruppe „Naturfuchse“ mit etwa 40 Mitgliedern. Der Bau der B26n mit seiner großflächigen Biotop- und Landschaftszerstörung widerspricht diesen Bildungszielen: Kinder sollen empfindliche Trockenrasen nicht für ihre Freizeit nutzen, aber Straßenbauer dürfen sie zerstören.

für die Ortsgruppe Margetshöchheim
des BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Brigitte Muth-von Hinten
Vorsitzende