An die
Regierung der Oberpfalz

93039 Regensburg **vorab per Fax: 0941 – 5680 - 9452**

Ihr Zeichen: *31-4354.1A3-17*
vom: *21.06.06*
Unser Zeichen: *IIIA6#Stn#UST-Opf-A3-AS Frickenhofen-0806*
vom: *18.08.2006*

Bundesautobahn A 3 Nürnberg - Regensburg
Abschnitt: AS Neumarkt i.d. Opf. – AS Velburg
Neubau einer Anschlussstelle an die St 2240 bei Frickenhofen
Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz bedankt sich für die Beteiligung am Verfahren und nimmt zur o.g. Planung Stellung wie folgt:

Grundsätzliches – fehlende Notwendigkeit und fehlerhaftes Verfahren

Im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0) wird deutlich darauf hingewiesen, dass das Bauvorhaben mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft i.S. von §8 Bundesnaturschutzgesetz (entsprechend Art. 6 BayNatSchG) verbunden ist.

Somit gilt für diese Planung auch Art. **6a** BayNatSchG , wonach *„der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen ..... wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann.“*

Nach Auffassung des BN ist diese rechtliche Vorgabe in besonderer Weise für dieses Vorhaben relevant, da eine zwingende Notwendigkeit der geplanten Baumaßnahme nicht erkennbar ist und die in den Planunterlagen vorgebrachten Gründe zur Rechtfertigung bei weitem nicht ausreichen.

Auch sind der räumliche Einzugsbereich fehlerhaft gewählt und die Grundlagen unzureichend erhoben worden. Die vorgelegten Planunterlagen müssen deshalb als unzureichend und widersprüchlich bewertet werden – sie reichen auch als Genehmigungsgrundlage nicht aus.

Eine Zustimmung zu dieser Planung ist aus Sicht des BN nicht zu rechtfertigen.

BEGRÜNDUNG

Vorbemerkung:

Die Stellungnahme des Bund Naturschutz orientiert sich in der Hauptsache am Aufbau des Erläuterungsberichtes zum landschaftlichen Begleitplan (Unterlage 12.0). Parallel wird jedoch Bezug genommen auf sämtliche vorgelegten Unterlagen – Berichte, Verkehrsuntersuchungen und Pläne, sowie zusätzlich auf Planungen, Stellungnahmen der Stadt Neumarkt und des Landkreises Neumarkt, sowie auf fachlich übergeordnete Planungen und Ausweisungen.

1. Eingriff nach Art. 6 Bay NatSchG

Diesbezüglich verweisen wir auf unsere bereits eingangs gemachten grundsätzlichen Aussagen und auf die gesetzliche Vorgabe, wonach ein Eingriff zu unterlassen ist, wenn er nicht notwendig ist und die verfolgten Ziele auf andere verträglichere Art und Weise erreicht werden können.

Warum unseres Erachtens die Notwendigkeit dieser Maßnahme nicht gegeben und nicht nachgewiesen ist, wird in den nachfolgenden Punkten weiter erläutert.

Aufgrund der fehlenden Notwendigkeit handelt es sich auch im vorliegenden Fall nicht um einen ausgleichbaren Eingriff, so dass wir keine Veranlassung sehen, auf die einzelnen „Ausgleichsmaßnahmen“ im Detail einzugehen.

2. Festlegung des Untersuchungsrahmens ▪ Widersprüche in den Grundlagen Untersuchungsraum nicht korrekt gewählt ▪ fehlerhaftes Verfahren

In den Unterlagen sind mehrfach Widersprüche vorzufinden, die letztendlich zu dem Schluss führen, dass der Umgriff des Planungsraums offensichtlich nicht richtig gewählt wurde. Die weiträumigen Auswirkungen der Planung – die Belastungen durch Mehrverkehr, der über die neu geplante Ausfahrt von der Autobahn abgehen würde - wurden nicht untersucht und nicht dargestellt.
Die Beschränkung des Untersuchungsraumes auf das nähere Umfeld der geplanten Trasse der neuen Autobahnausfahrt ist unzureichend, da damit die mit diesem Vorhaben insgesamt verbundenen negativen Auswirkungen bei der Eingriffsermittlung und -bewertung nicht zutreffend erfasst und auch bei der Ausgleichsplanung nicht hinreichend berücksichtigt wurden..

3. Mit der geplanten Autobahnausfahrt der BAB 3 bei Frickenhofen wird ein Zwangspunkt bzgl. der direkten Anbindung der Kreisstadt Neumarkt/Opf. an die Autobahn in südöstlicher Richtung gesetzt.

3.1. Derzeit existiert zwischen Frickenhofen und der Kreisstadt Neumarkt nur die wenig leistungsfähige Staatsstraße 2240, die insbesondere im Bereich zwischen Karhof - Höhenberg bis Neumarkt schlecht ausgebaut ist und über die bereits belastete Badstraße ins Stadtgebiet führt.

Zudem gibt es keine funktionstüchtige Anbindung an die bestehenden Gewerbegebiete im Süden der Stadt, obwohl diese Gebiete angeblich über die Autobahnausfahrt angebunden werden sollen.

Durch die Autobahnausfahrt wird schon deshalb ein Zwangspunkt gesetzt, weil diese Staatsstraße 2240 aufgrund des zu erwartenden Mehrverkehrs spätestens nach Inbetriebnahme der neuen Autobahnausfahrt ausgebaut werden muss.

Derzeit existiert nur eine serpentinenhaft gewundene, mit relativ engem Querschnitt und schlecht ausgebaute Staatsstraße zwischen Neumarkt und Höhenberg, die dann aufgrund der zu erwartenden erhöhten Verkehrsbelastung durch die in Frickenhofen die Autobahn verlassenden oder einfahrenden Fahrzeuge verbessert werden muss.

3.2. Hierbei ist durch die Staatsstraße ein im Gelände bestehender Höhenunterschied von ca. 160 m zu überwinden, was nur mit erheblichen Natureingriffen im Bereich des Albtraufes zu bewältigen wäre. Zudem durchquert bereits die jetzige Trasse wichtige Wasserschutzgebiete der Stadt Neumarkt, die durch erhöhten Lastverkehr besonders im engen und kurvenreichen Abschnitt bei Höhenberg das Grundwasser in erheblichem Maße zusätzlichen Gefahren aussetzen würde.

Unverständlich ist, warum mit beträchtlichen neuen Eingriffen und Finanzmitteln die B 299 aus der Hasenheide angeblich zum Schutz des Neumarkter Wasserschutzgebietes verlegt werden muss, während gleichzeitig hier unnötige neue Gefahrenpunkte für das Grund- bzw. Trinkwasser geschaffen werden sollen.

Die im Bericht getroffene Aussage: *„Grundwasserentnahmegebiete oder Wasserschutzgebiete liegen nicht im Untersuchungsgebiet“* zeigt einen eindeutigen Konfliktpunkt auf, dahingehend, dass das Untersuchungsgebiet viel zu eng betrachtet wird. Die Auswirkungen durch Mehrbelastung aus der Zubringerfunktion der Staatsstraße und der weiteren Gemeindeverbindungs- oder Kreisstraßen wurden fälschlicherweise nicht untersucht.

3.3. Die Staatsstraße 2240 tangiert fast auf der gesamten bestehenden Trasse mehrfach wertvolle Landschaftsschutzgebiete, die durch Mehrverkehr Richtung neuer Autobahnausfahrt Beeinträchtigungen erfahren würden, die nicht untersucht wurden. Biotop- und Lebensraumvernetzungen würden großräumig und nachhaltig durchschnitten und zusätzlich belastet.

3.4. Der von der Autobahn ab- und zufließende Verkehr, sicherlich verstärkt durch LKW-Verkehr aus dem Süden und Osten des Stadtgebietes Neumarkt würde fast ausschließlich – am bereits jetzt problematischen Knotenpunkt am Unteren Tor vorbei – über die Badstraße führen. Diese massive Erhöhung der Lärm- und Abgasbelastung ist den Anwohnern nicht zuzumuten.

3.5. Da durch die topographische Lage des Gebietes und die Lage der Badstraße in Neumarkt eine alternative Führung der Staatsstraße begrenzt ist, würde eine zu erwartende Route zwangsläufig das Lengenbachtal im oberen Bereich queren oder mindestens tangieren, sowie schwere Natureingriffe im Bereich des Albtraufs zwischen Höhenberg und Lähr nach sich ziehen.

3.6 Das Lengenbachtal als FFH-Gebiet Nr. 6935-371.01 würde durch Bau und Betrieb der neuen Anschlußstelle und durch den zwangsläufig dadurch induzierten Aus- bzw. Neubau von Zubringerstraßen nachhaltig in seiner Funktion gestört.

Die zu erwartenden negativen Auswirkungen für dieses FFH – Gebiet sind jedoch in der beigefügten Verträglichkeitsabschätzung bei weitem nicht hinreichend berücksichtigt worden. So wurden z.B. bez. der Verlegung der St 2240 wie auch bez. der neuen Anschlußstelle lediglich betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Zerschneidung/Verlärmung) erwähnt, wogegen die vielfach sehr massiven und weitreichenden baubedingten Störungen und Beeinträchtigungen nicht einmal erwähnt worden sind. Bekanntlich können sich diese aber bis zu 1000 m Entfernung auf störungsempfindliche Arten sehr negativ auswirken und sogar zu Vertreibungseffekten, somit also auch zu nachhaltigen Beeinträchtigungen führen.

Völlig unberücksichtigt ist in der FFH – Verträglichkeitsabschätzung ebenso geblieben, daß der Bau dieser neuen Anschlußstelle zum Aus- bzw. Neubau von Zubringerstrassen und von Gewerbegebieten führen wird, die ihrerseits ebenfalls mit bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen weit über den Nahbereich der Anschlußstelle selbst hinaus verbunden sind.

Bei der planerischen Betrachtung ist daher zu berücksichtigen, ob und wie über diese Autobahnausfahrt tatsächlich der Verkehr von und nach Neumarkt in der Opf. bewältigt werden kann und welche Natureingriffe hiermit verbunden sind. Hierzu sind die Planunterlagen unzureichend.

3.7 Beim Punkt Landschaftsbild und Erholungseignung (im Bericht Punkt 3.5.5) ist ebenfalls auf den zu eng gefassten Untersuchungsraum hinzuweisen. Entlang der bestehenden Autobahntrasse besteht zweifellos keine hohe Erholungsqualität

Allerdings ist rechts und links der jetzt noch „normal“ – allein durch Ziel- und Quellverkehr - genutzten Trasse der St 2240 und weiterer Verbindungsstraßen die Naherholungs- und Erholungsfunktion im Allgemeinen als sehr hoch einzustufen. Der bei einem Ausbau zu erwartende Mehrverkehr würde jedoch zu erheblichen Störungen und damit zur Beeinträchtigung bzw. zum weitgehenden Verlust dieser Erholungsqualität führen.

Östlich der Autobahn liegt das FFH-Gebiet „Deusmaurer Moor“, das zwar in den Unterlagen erwähnt wurde, für das jedoch die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch eine neue Zubringerfunktion der Anliegerstraßen in keiner Weise untersucht wurden.

Die Aussage *„ ... sind Beeinträchtigungen ... mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auszuschließen ..“* führt bei den Planern zu dem Schluss, dass eine Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich wäre.

Nach Überzeugung unserer Fachleute vor Ort bestehen sehr wohl Wechselbeziehungen und sind auch erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten, so dass eine Verträglichkeitsprüfung zwingend erforderlich erscheint.

Zusätzlich ist zu prüfen, wie die Auswirkungen der Zubringerfunktion – und eine eventuell notwendig werdende neue zusätzliche Trasse – die FFH-Gebiete westlich der Autobahn ebenfalls in ihrer Funktion beeinträchtigen, insbesondere das Lengenbachtal, aber möglicherweise auch das Gebiet bei Voggenthal.

3.8. Die Auswirkungen auf die streng geschützten Arten sind ebenfalls weiträumig zu untersuchen, nicht nur punktuell im Umkreis der Autobahnausfahrt. Die Zubringerfunktion des Straßennetzes westlich und östlich der geplanten Ausfahrt würde eindeutig eine verstärkte Trennwirkung auch auf die Lebensräume von geschützten Arten haben.

Durch die Autobahnausfahrt Frickenhofen wird mit zunehmendem Verkehr über die Staatsstraße 2240 zu rechnen sein.

Durch den sich nachträglich zwangsläufig ergebenden Ausbau der Staatsstraße 2240 zwischen Neumarkt, Frickenhofen und östlich der Autobahn Richtung Dietkirchen, Unterwiesenacker und weiter sind mehrfach FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und Art.13d-Gebiete betroffen.

Wegen fehlender Unterlagen bzw. Untersuchungen für die Bereiche entlang der Trasse der Zubringer konnten in den vorgelegten Planunterlagen die Auswirkungen des Bauvorhaben und der davon zwangsläufig induzierten Folgeplanungen insgesamt nicht korrekt ermittelt werden.

4. Notwendigkeit der Baumaßnahme ▪ Widersprüche bei der Begründung des Vorhabens (Erläuterungsbericht – Unterlage 1) ▪ Verkehrsuntersuchungen

Grundlegend bestehen erhebliche Widersprüche in der Argumentation zur Rechtfertigung dieses Planfeststellungsverfahrens, weswegen die Notwendigkeit der Maßnahme in der vorliegenden Form grundsätzlich in Frage gestellt werden muss und die Unterlassung der durch die Maßnahme zu erwartenden Eingriffe gefordert werden muss.

4.1. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wird unter Punkt 1.2 bei der Vorgeschichte der Planung ausgeführt:

„Mangels eines ausreichenden Verkehrsbedürfnisses und auf Grund des schlechten Ausbauzustandes des nachfolgenden Wegenetzes, insbesondere der sehr kurvenreichen Staatsstraße 2240 mit zahlreichen Einmündungen, Ortsdurchfahrten und einer befestigten Fahrbahnbreite von lediglich 5,50 m wurde den Anträgen nicht entsprochen.“

An dieser Argumentation hat sich vorherrschend nichts geändert. Allein in Teilbereichen wurden wohl im Vorgriff auf die nun geplante Autobahnausfahrt Ausbaumaßnahmen vorgenommen. So ist wohl auch die seinerzeit am Bedarf vorbeigebaute Umgehung von Lippertshofen ohne rechtsmäßiges Planungs- und Abwägungsverfahren entstanden, bei der zum Beispiel durch die Neutrassierung unwiederbringlich ein äußerst wertvoller Orchideenstandort vernichtet wurde.

Die Behauptung, des *„nahezu vollständigen Ausbaus der Staatsstraße 2240 bis zur BAB3“* ist nicht zutreffend und vor Ort eindeutig zu widerlegen.

4.2. Auch die weiteren Genehmigungsvoraussetzungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hinsichtlich der Erschließungswirkung und Verkehrswirksamkeit der neuen Anschlussstelle sind unverändert unerfüllt. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 06.05.1999 ist mittlerweile nicht erfüllt. Sie ist übrigens durch im Stadtgebiet neue Verkehrsführungen und den intensiven Ausbau des westlichen Rings überholt.

Die Ergänzungen 2002 bzw. 2004 im Gutachten von Prof. Kurzak zeigen jedoch eindeutig, dass keine erhebliche Erhöhung des Verkehrs im östlichen Stadtgebiet stattgefunden hat, die eine Notwendigkeit für eine neue Ausfahrt rechtfertigen würde. So ist die Querschnittsbelastung auf dem Abschnitt Höhenberg – Frickenhofen auf der Staatsstraße 2240 im Jahr 1997 mit 3.400 Kfz/Tag angegeben und bei der Zählung 2002 mit 3.700 Kfz/Tag ermittelt. Auch die Prognosen für den „Nullfall“ 2020 scheinen von einem Rückgang werktags auf 3.000 Kfz/Tag auszugehen. Diese Zahlen rechtfertigen keine neue Ausfahrt.

Die nachfolgende Prognose für 2020 mit Anschlussstelle bei Frickenhofen mit einer Annahme von 6.400 Kfz/Tag im Bereich Höhenberg und einer Abschwächung auf 3.800 KfZ/Tag Richtung Frickenhofen würde ebenfalls die fehlende Notwendigkeit einer neuen Ausfahrt beweisen. Im Bereich Höhenberg handelt es sich – bei der nicht nachvollziehbaren sehr hohen Annahme – um Ziel- und Quellverkehr von und nach Neumarkt, zu den hier vorhandenen Infrastruktureinrichtungen.

4.3. Die in der Prognose 2020 mit Anschlussstelle bei Frickenhofen (im Gutachten Dr. Kurzak Plan 7b) getroffene Annahme eines Gewerbegebietes bei Frickenhofen ist falsch, da im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Stadt Neumarkt von 2003/2004 kein Gewerbegebiet an dieser Stelle geplant ist und auch nicht notwendig ist. Auf unseren dahingehenden Hinweis im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens seinerzeit wurde kein Gewerbegebiet in die Planung aufgenommen, da im Rahmen der vorausschauenden Planungen im sonstigen Stadtgebiet offensichtlich ausreichende Industrie- und Gewerbegebietsflächen ausgewiesen wurden, die zur Zeit immer noch erhebliche Entwicklungspotenziale durch großflächige freie Flächen aufweisen. Zudem sind zusätzlich Entwicklungspotentiale im Flächenbestand durch Gewerbebrachen vorhanden.

Sollte ein solches Gewerbegebiet nach Fertigstellung der neuen Anschlussstelle geplant sein, so rechtfertigt diese Argumentation im Umkehrschluss zum jetzigen Zeitpunkt keine neue Autobahnausfahrt. Verkehrszahlen für ein nicht vorhandenes, ein nicht geplantes und dem Flächennutzungs- und Landschaftsplan widersprechendes Gewerbegebiet „nebenbei“ als Begründung für eine tatsächlich nicht notwendige Autobahnausfahrt einzuarbeiten, geht an der Ernsthaftigkeit der Planung vorbei.

In den Untersuchungen von Prof. Kurzak wird zutreffend erkannt, dass die Hauptentwicklungen der nächsten Jahre im südlichen und westlichen Stadtgebiet stattfinden werden, und dort die Erschließung über den mittlerweile gut ausgebauten Ring – und die damit verbundenen bereits geplanten Verbesserungsmaßnahmen – gesichert ist. Durch eine neue Ausfahrt würde es schon wegen der topografischen Lage am Albtrauf keine Entlastung für den Verkehr im Gesamtgebiet geben können, vielmehr eine Belastung des Stadtgebietes durch Verkehr über die Pelchenhofener Straße und die Badstraße, der sich am Stadtkern konzentrieren würde und hier zu erheblichen zusätzlichen Problemen führen würde.

4.4. Für den Bund Naturschutz ist nicht nachvollziehbar, mit welcher Begründung die höhere Landesplanungsbehörde angeblich mit einem Schreiben vom 28.01.2004 festgelegt hat, dass ein Raumordnungsverfahren nicht erforderlich sei.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist der Bund Naturschutz aus fachlicher Sicht der Meinung, dass die geplanten Maßnahmen durch neue Zubringerfunktionen, die in die Planung mit einzubeziehen sind, weiträumige Auswirkungen haben werden und **ein Raumordnungsverfahren erfordern**.

4.5. Zu den einzelnen Punkten bezüglich der Notwendigkeit der Baumaßnahme bestehen erhebliche Widersprüche:

a. Raumordnerische Entwicklungsziele
   Ein Entwicklungspotential mit verstärkter Siedlungsentwicklung für die Stadt Neumarkt wird nicht bestritten. Allerdings ist im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens 2003/2004 deutlich geworden, dass eine ausreichende – vom Bund Naturschutz sogar als zu großzügig angemahnte – Ausweisung von Industrie- Gewerbe- und Siedlungsflächen mit ausreichender Erschließung bereits sichergestellt wurde. Für die Umsetzung der Weiterentwicklung zum Oberzentrum sind – wie im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens nachgewiesen - ausreichend Verkehrswege vorhanden sind. Verbesserungsmaßnahmen wurden bereits eingeplant und größtenteils durchgeführt.

b. Anforderung an die straßenbauliche Struktur
Die Stadt Neumarkt besitzt ein sehr gut ausgebautes Verkehrsnetz. Die bereits geplanten Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen im Rahmen der Weiterentwicklung sind ausreichend. Ein „erhebliches Verkehrsbedürfnis“ im östlichen Stadtgebiet ist aufgrund der topografischen Lage gar nicht geben. Für die einzelnen Ortsteile im Osten der Stadt sind im Flächennutzungsplan mit Rücksicht auf die natürlichen Gegebenheiten bereits Entwicklungsmöglichkeiten vorgesehen, wofür die Verkehrsanbindung hinreichend gesichert ist. Ein eventuell mögliches einzelnes Gewerbegebiet rechtfertigt keine zusätzliche Autobahnausfahrt mit weitreichenden negativen Auswirkungen.

c. Die angeblich „umwegige“ Erschließung des nördlichen Bereichs des Truppenübungsplatzes ist ebenfalls kein Argument für eine neue Autobahnausfahrt. Zum einen ist der Truppenübungsplatz bereits über die Ausfahrt Velburg optimal erschlossen. Zum anderen weisen wir darauf hin, dass der Truppenübungsplatz ausgewiesenes FFH-Gebiet ist und somit kein weiterer erheblicher Ausbau stattfinden wird und auch nicht geplant ist. Des weiteren ist zu bemerken, dass eine nun in den Raum gestellte Erschließung über die neu geplante Autobahnausfahrt mit militärischen Fahrzeugen im sensiblen Naturraum mit ausgeprägter Erholungsfunktion im Raum östlich der Autobahn einen erheblichen zusätzlichen Eingriff darstellen würde. **Allein dieser Eingriff würde ein Raumordnungsverfahren erfordern**, wenn am Argument der nördlichen Erschließung des Truppenübungsplatzes festgehalten wird.

d. Bei dem im Erläuterungsbericht erwähnten angeblichen „Freizeit- und Sportzentrum“ handelt es sich um den Golfplatz bei Hilzhofen. Eine Autobahnausfahrt für den Golfplatz ist nicht notwendig. Im Rahmen der Planungen für den Golfplatz wurde seinerzeit argumentiert, dass die Verkehrserschließung gesichert ist und auch die umliegenden Gemeinden keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu erwarten haben. Für den Betreib des Golfplatzes ist über die bereits vorhandene Anschlussstelle Neumarkt über Pilsach eine ausreichende Erschließung vorhanden.

e. Das Argument der streckenmäßigen Entfernung von 17 km zwischen den beiden vorhandenen Anschlussstellen rechtfertigt ebenfalls keine neue Autobahnausfahrt. Die topografische Lage und die natürlichen Gegebenheiten ermöglichen keine großräumige Siedlungsentwicklung. Die hier konzentriert vorhandenen FFH-Gebiete deuten auf die hervorgehobene Wertigkeit von Natur und Landschaft in diesem Raum hin.

f. Die angebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit stellt ebenfalls kein Argument für eine zusätzliche Ausfahrt dar. Durch eine neue Ausfahrt würde sich am Steigungsverhältnis der Autobahn und an der Unfallträchtigkeit nichts ändern. Die zusätzliche Zufahrt für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge zwischen den beiden vorhandenen Autobahnausfahrten ist über die Jura-Raststätte bereits bestens gesichert, somit entfällt auch dieses angebliche Argument für eine neue Autobahnausfahrt.

g. Das Argument der angeblichen Verkürzung der Bedarfsumleitungsstrecken ist ebenfalls nicht stichhaltig, da dies nur eine Umlagerung des Verkehrs bedeuten würde. Im Bedarfsfall würden dann andere Gemeinden belastet werden, als die bisherigen. Das würde auch bedeuten, dass Angaben zu geplanten neuen Umleitungsstrecken mit den Auswirkungen ins Planfeststellungsverfahren einzustellen wären, wenn das Argument weiterhin im Raum stehen bleibt.

h. Die angebliche „Verringerung der Umweltbeeinträchtigungen“ durch Verbesserung der Lärm- und Abgassituation bedeutet nur eine Verlagerung der Problematik.

Zwar werden möglicherweise einige zur Zeit belasteten Gemeinden entlastet, dafür jedoch andere Gemeinden und Bereiche der Stadt Neumarkt zusätzlich erheblich belastet.

i. Die erwähnten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ortsteils Frickenhofen können auch ohne eine neue Autobahnausfahrt vorgenommen werden.

   Zudem weisen wir darauf hin, dass ein Widerspruch besteht, wenn zum einen der Lärm von der Autobahn nun abgeschirmt werden soll, der an- und abfahrende Verkehr jedoch zusätzlich „neue“ Lärm- und Abgassituationen produziert, die wegen der topografischen Lage nicht ausreichend abgeschirmt werden können. Sollte auch noch ein Gewerbegebiet – wie durch die jetzige Planung in den Raum gestellt - bei Frickenhofen entstehen, wären weitere Verkehrsbelastungen gegeben, die ein Vielfaches an Belastung für den Ortsteil bedeuten würden und somit in der Summe keine Entlastung bringen.

Grundsätzlich kann bezüglich der Argumentation im Planungsverfahren gesagt werden, dass erhebliche Widersprüche im Raum stehen. Der größte Widerspruch ist:

- dass zum einen von Seiten der Planer eine Autobahnausfahrt für notwendig erachtet wird, was bedeuten würde, dass es großräumig zu Mehrverkehr und Mehrbelastungen kommt – sonst würde die Ausfahrt keinen Sinn machen
- zum anderen soll aus nicht nachvollziehbaren Gründen kein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, was darauf hindeuten würde, dass es keine Verkehrserhöhung gibt und auch keine Mehrbelastung – was wiederum den Sinn und Zweck einer Ausfahrt und des damit verbunden Eingriffs berechtigter Weise in Frage stellt

Allein der „politische Wille“ dürfte für einen Eingriff dieser Größenordnung nicht ausreichen.

Zusammenfassend ist aus den oben im Einzelnen genannten Gründen festzustellen, dass der Planung in vorliegender Form nicht zugestimmt werden kann, wir jedoch davon ausgehen, dass unsere Anregungen und Einwendungen Berücksichtigung erfahren und zur Findung einer guten Gesamtlösung beitragen. Auf keinen Fall darf eine Autobahnausfahrt genehmigt und gebaut werden, bevor auch die Realisierung der erforderlichen leistungsfähigen Zubringer sichergestellt ist.

Der Bund Naturschutz fordert deshalb abschließend, von den Planungen einer neuen Ausfahrt Abstand zu nehmen, da eine Notwendigkeit für diese Maßnahme nicht nachgewiesen ist.

Sollte dennoch an der Planung festgehalten werden, ist ein großräumiges Raumordnungsverfahren durchzuführen, in dem sämtliche Auswirkungen auch durch die Zubringerfunktion und eventuell notwendige Neutrassierungen untersucht werden.

Bis zur Einleitung eines Raumordnungsverfahrens sind weitere Verfahrensschritte in Zusammenhang mit der isolierten Betrachtung der Autobahnausfahrt zurückzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Helmut Schultheiß
(Regionalreferent)

Thea Müller
Kreisgruppe Neumarkt