

**An  
Regierung von Oberbayern  
Maximilianstr. 39**

**80538 München**

Vorab per Fax: 089 2176-2914  
Das Original folgt mit der heutigen Post.

*Unser Zeichen* ED-Erding/VE/St 2580/FTO/1.Tektur  
*Vom* 28.01.2022

Fachabteilung München  
Pettenkoflerstraße 10 a/I  
80336 München  
Tel.: 089/548298-63  
Fax: 089/548298-18  
[fa@bund-naturschutz.de](mailto:fa@bund-naturschutz.de)  
[www.bund-naturschutz.de](http://www.bund-naturschutz.de)

**ST 2580, vierstreifiger Ausbau zwischen der St 2584 und der St 2084 1. Tektur zum Planfeststellungsentwurf nach Art. 36 ff BayStrWG i.V. m. Art. 72 BayVWVfG  
Einwendung und Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. nach § 63 BNatSchG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der BUND Naturschutz (BN) erhebt gegen die o.g. Planung fristgerecht Einwendungen im Planfeststellungsverfahren. **Der BN lehnt diese in der vorliegenden Form nach wie vor ab.**

Der Planung fehlt eine ausreichende Planrechtfertigung, die angegebenen Grundlagen zur Verkehrsentwicklung sind fehlerhaft und nicht nachvollziehbar. Es fehlt in den Verfahrensunterlagen eine Beschäftigung mit und eine Bewertung des Schutzgut Klima (Klimaschutz) und die Auswirkungen auf die Klimakrise. Es fehlen wesentliche Teile der Prüfung des europäischen Naturschutzrechts, Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft bzw. falsch abgewogen. Die Planung missachtet deshalb auch das Gebot zum sparsamen Umgang mit dem Boden, zum Landschaftsschutz und dem Gebot zum Flächensparen.

Wir verweisen hierzu auf unsere bisherige Stellungnahme, die dem Vorhabensträger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens am 14.03.2014 zugegangen ist. **Diese wird vollumfänglich aufrechterhalten.**

Unsere Einwendungen vom März 2014 wurden nicht in relevantem Umfang berücksichtigt, eine Abwägung oder Begründung ist nicht ersichtlich oder nachvollziehbar.

## Begründung

### **A Keine ausreichende Planrechtfertigung**

Für die Begründung und Rechtfertigung der Planung werden im Wesentlichen drei Gründe genannt:

#### **1. Verkehrszunahme durch das Wachstum am Flughafen**

Grundlage für die Planrechtfertigung sind die Verkehrsprognosen. Laut den Planfeststellungsunterlagen wird die prognostizierte maßgebliche Verkehrszunahme mit der erwarteten weiteren Zunahme der Passagierzahlen am Flughafen München begründet. Die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass diese Annahme offenkundig nicht haltbar ist.

Der Bedarf bzw. die Auslastung der Flughafentangente Ost ST 2580 (FTO) geht von einer weiter rasanten Entwicklung des Flughafens aus (S.12). Tatsächlich ist diese Entwicklung des Flughafens seit 2008 rückläufig, bestenfalls konstant. Besonders in den zwei letzten Corona-Jahren. Die Bedarfszahlen der Flughafen München GmbH (FMG) waren schon vor Corona kaum glaubhaft; die Luftverkehrs-Prognosen im Verfahren zur geplanten 3. SL-Bahn haben sich als wesentlich und strukturell zu hoch herausgestellt. Deshalb kann nicht weiterhin auf dieser Basis geplant werden. Die dritte Start- und Landebahn wird nicht gebaut werden und es ist zweifelhaft, ob sich die Auslastung des Münchner Flughafens jemals wieder an das Niveau „vor Corona“ anknüpfen kann. Zahlen liefert die FMG selbst. So kam es 2021 zu einem deutlichen Rückgang der Passagierzahlen und Flugbewegungen am Münchner Flughafen. 2021 waren es 12,5 Millionen Fluggäste (2019: 48 Mio. Passagiere) und 153.000 Flugbewegungen. Das Reiseverhalten hat sich durch Corona nachhaltig verändert, so werden vor allem große Firmen verstärkt auf Video-Konferenzen statt Präsenz- Veranstaltungen und damit verbunden Flugreisen setzen.

Es ist deshalb von einer Sättigungsgrenze auszugehen, zumindest einem seit Jahren stark gebremsten Wachstum. Diese Entwicklung hätte in den der Begründung zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen berücksichtigt werden müssen.

Am Flughafen gibt es schon jetzt einen deutlichen Stellenabbau. Das führt zu einem Rückgang des Pendelverkehrs. Durch den Umstieg vieler Firmen auf Video-Konferenzen werden dienstliche Flugreisen prognostiziert um bis zu 50% zurückgehen. Damit sinken die Fluggastzahlen. Die Luftverkehrsbranche selbst geht nicht mehr von einem Wachstum wie angenommen aus.

Die planfestgestellte dritte Start- und Landebahn ist politisch nicht umsetzbar und wird es auch in Zukunft nicht sein. Entsprechend stimmen auch die Prognosen der Entwicklung des Flughafens und in der Folge des landseitigen Verkehrs nicht mehr.

Durch die eindeutig nicht mehr zutreffenden Prognosen ist die entscheidende **Planrechtfertigung** hinfällig, es fehlt jeglicher Bedarf für einen vierspurigen Ausbau der Flughafentangente Ost.

#### **2. Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Erst nach ca. 14 Jahren der Fertigstellung der FTO (2014) und zahlreichen Unfällen wurde der Mittelstreifen als durchgehend gezeichnet, sprich ein Überholverbot markiert.

Im Zeitraum von 2000 bis 2020 ereigneten sich auf der Strecke 115 Unfälle, wobei sich 84 Unfälle in den Jahren von 2000 bis 2012 ereigneten und entsprechend 31 Unfälle in den Jahren von 2013 – 2020. Was im Durchschnitt die Unfallzahlen von durchschnittlich 7 pro Jahr im Zeitraum von 2000-2012 und durchschnittlich 3,9 pro Jahr für den Zeitraum von 2013-2020 abbildet. Mit der Einführung des Überholverbots von 2014 und der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an den Ein- und Ausfahrten wurden Unfallschwerpunkte entschärft, was zu einer deutlichen Verminderung des Unfallgeschehens führte.

Das zur Rechtfertigung angeführte öffentliche Interesse „Reduzierung der hohen Unfallzahlen“ ist in der dargestellten Form falsch mit deutlich überhöhten Unfallzahlen des Ist-Zustandes. Gleichzeitig zeigt die Analyse der Entwicklung der Unfallzahlen, dass Alternativen zum vierstreifigen Ausbau bestehen.

Zudem muss es zu einer weiteren sofortigen Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen mit dem Gegenverkehr durch Umbauten kommen. Zum Beispiel durch Temporeduzierung, technische/bauliche Maßnahmen beim Mittelstreifen, wie sie z. B. an Baustellen Verwendung finden. (Leitplanken in Metall oder Beton, kleine Polder/auch mit Beleuchtung), Verlängerung der Auffahrt-Rampen wie bei der B388, Anlage von Ausweichbuchten; evtl. auch Verbreiterung von Banketten für Rettungsfahrzeuge.

Vier-streifige Ausbau führt zu einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, was wiederum einer Senkung der Unfallzahlen entgegenwirken wird.

Mit dem oben aufgeführten Punkten kann die Verbesserung der Verkehrssicherheit auch ohne einen Straßenausbau erreicht werden.

### **3. Verkehrsgutachten**

#### **Falsche Verkehrsprognose**

Es ist davon auszugehen, dass die in der Corona-Pandemie gemachten Erfahrungen auch in Zukunft wirken. Videokonferenzen ermöglichen den Verzicht auf Dienstreisen. Das darin liegende Einsparungspotential wird die Wirtschaft auch künftig nutzen.

Die Arbeit im Home-Office hilft das Pendleraufkommen zu reduzieren und ermöglicht es den Unternehmen mit weniger Büroflächen als bisher zurecht zu kommen. Auch das ist ein Kostenvorteil, der mit Sicherheit auf Dauer genutzt wird und das Verkehrsaufkommen verändert. Der BN fordert eine erneute Verkehrsuntersuchung, die die Erkenntnisse aus der Verkehrszählung 2021 in die Planung einarbeitet.

Die zugrunde gelegten Verkehrsgutachten vom November 2013 und September 2020 sind auf Grund der Pandemischen Lage überholt. Die Daten für das aktuelle Gutachten wurden im Mai 2019 (vor Corona) erhoben. Aktuelle Zahlen des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr der Verkehrsdatenbank Baysis sprechen hingegen von einem Rückgang an der Zählstelle Flughafentangenten (O) und Ottenhofen im Jahr 2020 von einem Rückgang im Vergleich zu 2019 um 25,4% bzw. 25,8%. Bei dem erstellten Verkehrsgutachten von 2020 wurde der bereits planfestgestellte S-Bahnringabschluss nicht einkalkuliert.

Aus den oben genannten Gründen kann **kein Bedarf nachgewiesen werden.**

Zudem wird in der Prognose zur Verkehrsuntersuchung die Nordumfahrung Erding als gegeben vorausgesetzt. Der BN lehnt das Vorhaben „Nordumfahrung Erding“ aus verschiedenen Gründen strikt ab und hat dazu auch detailliert Stellung genommen.

Auch findet sich in der Prognose keine Annahme, dass es durch politische Rahmenbedingungen und einer weiteren Verschärfung der Klimakrise zu einer Verschiebung im Modal-Split zugunsten des ÖPNVs und des Radverkehrs kommen wird.

**Somit fehlen eine ausreichende Planbegründung und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.** Das ist insbesondere zu gewichten, da der Ausbau in das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ eingreift und die dortige nutzbare Fläche durch Überbauung und Entwertung reduziert. Es fehlt für diesen Eingriff das erforderliche zwingende überwiegende öffentliche Interesse, da die bestehende Straße auch für den Prognosezeitraum ausreichend leistungsfähig ist. Staus sind sehr selten, es handelt sich zudem nur um ein sehr kurzes Stück von 5 Km mit höherer Verkehrsbelastung, bei dem eventuell auftretender dichter Verkehr zweifelsohne zumutbar ist.

## **B Ausbau ignoriert Klimakrise**

Die Fiktion der Beseitigung von Verkehrsbelastungen durch Straßenbau und der damit vermittelten Garantie unbegrenzter Mobilität ist tragende Säule des herrschenden Wachstumsdogmas und Ursache für immer neue Verkehrsbelastungen. Anstatt eine umfassende Verkehrswende einzuleiten, werden den Bürgerinnen und Bürgern der Neu- und Ausbau von Straßen als Problemlösung vermittelt. Damit wird das Problem der Verkehrsbelastung aber nicht gelöst, sondern sogar verstärkt und zudem auf dem Rücken von Natur, Landschaft und Umwelt ausgetragen. Dies widerspricht der Staatszielbestimmung aus Art. 20 a Grundgesetz sowie Art. 141 Abs. 1 der Bayerischen Verfassung. Danach ist der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, auch eingedenk der Verantwortung für die kommenden Generationen, der besonderen Fürsorge jedes einzelnen und der staatlichen Gemeinschaft anvertraut. Mit Naturgütern ist schonend und sparsam umzugehen. Dies wurde bestätigt durch **BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021**. Es gehört auch zu den vorrangigen Aufgaben von Staat, Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechts, Boden, Wasser und Luft als natürliche Lebensgrundlagen zu schützen, eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen. Es ist auf möglichst sparsamen Umgang mit Energie zu achten, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und dauerhaft zu verbessern, den Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt zu schützen und eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen, die heimischen Tier- und Pflanzenarten und ihre notwendigen Lebensräume sowie kennzeichnende Orts- und Landschaftsbilder zu schonen und zu erhalten. Diese verfassungsrechtlichen Grundsätze sind bei einer Straßenausbauplanung zu berücksichtigen. In Anbetracht der Dramatik des Flächenverbrauchs, des Artenschwundes und der massiv voranschreitenden Klimaschäden reicht es nicht aus, Eingriffe kompensieren zu wollen. Besonders fatal in der Klimawirkung ist hier ein weiteres Zubauen von Niedermoorböden im Bereich von Reisen und zwischen der „Dorfen“ und Anschlussstelle Flughafen.

Das vorliegende Vorhaben ist ein weiteres Beispiel für diese verfehlte und rückwärtsgewandte Verkehrspolitik. Jeder Ausbau induziert zusätzlichen Verkehr. Dies wird auch hier der Fall sein. Die Flughafentangente Ost soll die notwendige Verbesserung der Erschließung des Internationalen Drehkreuz-Flughafens München darstellen. Wie oben erläutert wird es keinen weiteren Ausbau des Flughafens geben.

Gerade der Verkehrssektor hat seit 1990 kaum zum Klimaschutz beigetragen (Umweltbundesamt, 2020). Ein Umsteuern hin zu einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik ist daher dringend erforderlich. Die vorliegende Ausbauplanung steht dem massiv entgegen. Die gesetzten Klimaziele des Bund sowie des Freistaates Bayern können so nicht erreicht werden.

Nach Artikel 3 des Bayerischen Klimaschutz Gesetz nehmen Behörden des Freistaates Bayern eine Vorbildfunktion wahr und sind somit verpflichtet durch eine Tatsachenermittlung dazu beizutragen wie das Verfahren zur Zielsetzung der Klimaneutralität Bayerns beiträgt.

Im Erläuterungsbericht und im UVP-Bericht werden auch die Schutzgüter „Klima und Luft“ dargestellt. Dort finden sich Aussagen zum Schutzgut „Klima“ (dort: S. 83 und S.36 (UVP-Bericht)). Es fehlt jedoch gänzlich die gem. § 2 Abs. 1 Ziffer 3 i.V.m. § 16 i.V.m. Anlage 4, Ziffer 4 a) bis c) gg) UVPG erforderliche Ermittlung und Bewertung der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Auswirkungen auf das globale Klima durch Angabe der vom Bau und Betrieb der Straße ausgehenden Treibhausgasemissionen. Die Klimaauswirkungen müssen konkret ermittelt, beschrieben und bewertet werden (Rückschluss aus der Vorgabe festgelegter Emissionsbudgets.)

Klimaschädliche Projekte können und müssen aus Gründen des Klimaschutzes scheitern können. Die **Alternativenprüfung** erhält dadurch ein hohes Gewicht. Der Belang Klimaschutz beeinflusst Abwägungsentscheidungen zugunsten klimafreundlicher Vorhaben. Eine Alternativenprüfung hat in diesem Fall nicht stattgefunden bzw. wurde der Erdinger Ringschluss, der eine klimafreundlichere Alternative als Flughafenzubringer darstellt beim angefertigten Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt. Auch wurde ein drei-spuriger Ausbau nicht als Alternative geprüft.

Das bedeutet für jede Planung und Entscheidung insbesondere, dass sie daraufhin zu prüfen ist,

- welche Klimarelevanz die jeweilige Planung und/oder Entscheidung hat;
- inwieweit sie der Absenkung der Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 35 % gegenüber 1990 dient, ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtliche und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können;
- inwieweit sie der Absenkung der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 dient, ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtliche und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können;
- inwieweit sie dem langfristigen Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 dient ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen und ob überwiegende rechtlich und/oder sachliche Gründe vorliegen, die ein Zurückstellen weniger klimaschädlicher Alternativen rechtfertigen können.

Der Verkehr in Bayern trägt rund 30 % zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Bis heute ist es im Vergleich zu anderen Sektoren nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Dem Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) zufolge müsse der Energieverbrauch im Verkehrssektor weiter gesenkt werden. Die Kohlenstoffdioxid-Emissionen im Verkehrssektor hätten zwischen 2010 und der Mitte des Jahrhunderts um mehr als zwei Drittel gesenkt wer-

den müssen, um das EU-Ziel zu erreichen. Aus Klimaschutzgründen bedarf es im Verkehrsreich daher dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

## **D      Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet**

Die FFH-VP basiert auf Erhebungen der Avifauna aus dem Jahr 2012. 2020 wurde lediglich eine Biotop- und Nutzungstypenkartierung durchgeführt und die Entwicklung des Vogelbestandes nur auf dieser Grundlage geschätzt.

Eine FFH-VP auf der Grundlage von 10 Jahren alten Daten durchzuführen, ist nicht fachgerecht. Es sind aktuelle Erhebungen durchzuführen und neu zu beurteilen. Ob die aktuelle Situation diesen Daten noch entspricht (wie angenommen) ist spekulativ. Dabei nützt auch eine Worst-Case-Betrachtung nicht, denn nach dieser müsste das Vorhaben abgelehnt werden. Denn es ist nicht ausgeschlossen, dass sich entweder neue Arten angesiedelt haben oder der Bestand von 2012 sich deutlich verschlechtert hat (möglicherweise durch Gründe außerhalb der reinen Landschaftsveränderung). Beides ergäbe eine völlig neue Situation, die erhebliche Auswirkungen auf die Schwere des Eingriffs und die Ausnahmeprüfung hätte.

In der FFH-VP wird ein Habitatverlust der unmittelbar in Anspruch genommenen Flächen definitiv ausgeschlossen, weil in dem fraglichen Bereich 2005 keine Nachweise stattfanden. Das kann sich in 17 Jahren geändert haben.

**Entsprechend ist die aktuelle Erfassung der Schutzgüter des SPA nachzuholen, neu einer Verträglichkeitsprüfung zu unterziehen und neu auszulegen.**

Die durch den Ausbau der FTO betroffenen Vogelarten im Vogelschutzgebiet SPA DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ (SPA) Feldlerche, Kiebitz und Schafstelze wurden in der FFH-VP korrekterweise auch in der Summationsprüfung betrachtet und die Auswirkungen deshalb als erheblich erfasst und entsprechend eine Ausnahmeprüfung durchgeführt.

Nicht korrekt ist die „Nichtberücksichtigung“ aller durch den FTO-Ausbau Vogelarten als Teilpopulation der Flughafenpopulation. So gehören etwa die Kiebitzbrutplätze auch außerhalb der Grenzen des SPA zur Brutkolonie mit den Tieren innerhalb. Sie sind nach der Systematik der FFH-Richtlinie als zum SPA-gehörig zu beurteilen. Deshalb Sie hätten diese in die FFH-VP und damit in die Bewertung der Erheblichkeit, in die Abwägung und einer Ausnahmeprüfung mit einfließen müssen. Entsprechend sind mindestens 34 Brutpaare Feldlerche und 11 Brutpaare Kiebitze kartiert worden (Tab. 1, Ergebnisse Brutzeitkartierung) und sind entsprechend in die weitere Prüfung einzubeziehen. Dadurch ergeben sich zusätzliche Erheblichkeiten und Beeinträchtigungen. Die Voraussetzungen für eine positive Ausnahmeprüfung sind so wie dargestellt nicht gegeben.

Es ist zudem davon auszugehen, dass die Beeinträchtigung der bereits kleinen Populationen von Kiebitz und Feldlerche dazu führen, dass die verkleinerten Populationen auf Dauer nicht lebensfähig sind und ein hohes Risiko der Aufgabe des ganzen Brutgebietes besteht. Das gilt ins besonders für den Kiebitz, der für eine überlebensfähige Population eine gewisse Mindestgröße braucht (Koloniebrüter), um erfolgreich Junge aufzuziehen.

Entsprechend ist es auch sehr fraglich, ob die geplanten Ausgleichsflächen den Anforderungen genügen, dass sich überlebensfähige Populationen der beeinträchtigten Vogelarten aufbauen können.

Durch die Verdoppelung der Straßenbreite erfolgt eine deutliche Verschlechterung der inneren Kohärenz des Gebietes. Zweifelsohne bedeutet eine breitere Straße ein größeres Hindernis im Zusammenhalt der Teilflächen des SPA. Das ist nicht ausreichend berücksichtigt worden. Der Zusammenhalt der Kiebitze oder Feldlerchen kann bei 10 m Fahrbahnbreite noch bedingt gegeben sein, aber bei 20m nicht mehr funktionieren und bei einer worst-case-Betrachtung zur Aufgabe der gesamten Kolonie führen.

Dies wird noch massiv verstärkt durch das geplante Kreuzungsbauwerk von Bahn und Anschluss ED 99, die hier in Summation mit betrachtet werden sollten.

Die Bewertung der Erheblichkeit des Eingriffs bzw. dessen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand von Feldlerche und Kiebitz fußt auf Daten von 2006 und ist somit als nicht aussagekräftig abzulehnen. Die Daten sind entsprechend zu aktualisieren.

Die Aussagen der Erheblichkeitsabschätzung, der Eingriff sei nicht geeignet,

- „die Größe der Schutzgebietspopulationen der beiden Arten zu verkleinern bzw. deren Dynamik nennenswert zu beeinflussen,
- das von den beiden Arten innerhalb des Schutzgebiets eingenommene Areal zu verringern und
- die im Schutzgebiet vorhandenen Habitate der Qualität nach nennenswert zu schmälern,

ist nicht ausreichend begründet und so nicht haltbar, denn diese heben auf die, bezogen auf das SPA, relativ geringe Flächengröße und Individuenzahl ab. Unberücksichtigt bleiben dabei populationsökologische Effekte. So kann gerade in weniger gut geeigneten Randbereichen des Vorkommens und bei kleinen Brutkolonien der Verlust auch eines einzelnen Brutpaares zur Aufgabe der ganzen Brutkolonie an der FTO führen, was zweifelsohne erheblich wäre.

Für das SPA-Gebiet ist ein Natura-2000-Managementplan erstellt worden, der zwar noch nicht veröffentlicht ist, aber die Gelände-Kartierungen bereits vor drei Jahren durchgeführt wurden. Diese Erhebungen und Entwurfsplanungen sind aber ein zentrales Prüfkriterium, in welchem Zustand die SPA-Schutzgüter sind und welche Auswirkungen die Straßenplanung auf die Schutzgüter und Ihre Erhaltungsziele hat. Nur dann kann geprüft werden, ob die Ausnahmeprüfung korrekt erfolgt ist.

**Wir bitten deshalb um Zusendung der aktuell vorliegenden SPA-Managementplanung DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ und um Gelegenheit, diese zu prüfen. Wir gehen davon aus, dass wir ggf. neue Erkenntnisse daraus in das Verfahren einbringen können.**

#### Unvollständige Summationsprüfung

In der Summationsprüfung fehlt die Berücksichtigung weiterer Baumaßnahmen innerhalb oder mit Wirkung auf das SPA, wie etwa die Air-Site West, die Fernwärmesanisierung u.a.m.

#### Fehlerhafte Ausnahmeprüfung

Bei Berücksichtigung der o.g. Punkte muss auch die Ausnahmeprüfung als fehlerhaft bezeichnet werden, bzw. sie kommt fälschlicherweise zu dem Schluss, dass eine Ausnahme möglich sei.

Auf Grundlage 10 Jahre alter Daten ist dies nicht möglich und nicht fachgerecht.

Weiter steht dem bereits die fehlerhafte Planrechtfertigung entgegen, da die Verkehrsprognose von völlig falschen Voraussetzungen ausgeht. Somit fehlen die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (kein Bedarf). Ebenso ergeben sich allein dadurch zumutbare Alternativlösungen.

In den Antragsunterlagen heißt es:

*„Aus Sicht des Vorhabenträgers überwiegen daher bei der gegenständlichen Maßnahme die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“.*

Diese Aussage ist abzulehnen. Sie unterschätzt die Größe des Eingriffs und überwertet das öffentliche Interesse sehr deutlich. In der Abwägung überwiegt deshalb das Öffentliche Interesse und die staatliche Pflicht, das Vogelschutzgebiete in einem guten Zustand zu erhalten bzw. in einen solchen zu bringen.

#### Unzureichender Kohärenzausgleich

Mit Verweis auf die o.g. Ausführungen zu den alten Daten und den potentiell und unter den angenommenen „Worst-case-Szenario“ ist der Kohärenzausgleich deutlich zu gering. Es ist zudem fraglich, ob die geplante Ausgleichsfläche KS1 durch ihre Lage im Vogelschutzgebiet nicht einer staatlichen Pflicht unterliegt, diese in einen guten Zustand zu bringen.

Die Abweichungsvoraussetzungen nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie sind nicht gegeben. Die Gründe sind oben erläutert. Das Straßenbauprojekt ist somit nicht genehmigungsfähig.

## **F Verbotstatbestände für streng geschützte Arten (Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - SaP)**

### **Heutige Gültigkeit einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus dem Jahre 2012**

Grundlage für den genehmigungsfähigen Ausbau der vierspurigen ST 2580 zwischen der St 2584 und der St 2084, **ist eine ordentliche ordnungsgemäße spezielle artenschutzrechtliche Prüfung im Sinne des BNatSchG § 44 Absatz 1 und 5, durchzuführen.** Die saP welche als Planungsgrundlage dient, wurde im Jahre 2012 erstellt. Die Aktualität der Ergebnisse der saP ist in höchstem Maße in Frage zu stellen. Diese Ergebnisse stellen den derzeitigen Zustand, der im Wirkraum des Vorhabens befindlichen besonders und streng geschützten Arten, in keiner Weise glaubhaft dar. Es ist insbesondere anzunehmen, **dass die Population der europarechtlich geschützten Zauneidechse nach (FFH-RL, Anhang IV) weitere potenzielle Lebens- / Ruhe- / Fortpflanzungsstätten erschlossen haben könnte**, welche vom geplanten Ausbau eine erhebliche Beeinträchtigung Erfahrung würden und in Anbetracht der saP aus dem Jahr 2012 unberücksichtigt bleiben. Analog hierzu sind die Ergebnisse der Kartierung im Rahmen der saP von 2012 hinsichtlich der Avifauna zu betrachten. Auch wenn durch zahlreiche wissenschaftliche Erkenntnisse, die Zahlen von Brutvögeln und insbesondere von Wiesenbrütenden Vogelarten in Deutschland sich stark rückläufig zu verhalten scheinen, so kann dies nicht pauschal



im Rahmen eines Eingriffsvorhabens angenommen werden und muss weiterhin im Einzelfall sorgfältig geprüft werden. Folglich wird höchstwahrscheinlich der ermittelte Ausgleichs-/Ersatzbedarf im Zusammenhang mit dem §44 BNatSchG nicht ordnungsgemäß berücksichtigt.

In der 1. Tektur zum Feststellungsentwurfs der saP, soll auf Grundlage einer im Jahr 2020 erneuten Biotop- und Nutzungstypenkartierung des Untersuchungsraums, die Habitateignung und somit die aktuelle Bestandssituation der Fauna abgeschätzt werden. Da aber die Habitateignung bzw. die Biotop- und Nutzungstypen nicht allein für die Entwicklung faunistischer Bestandssituationen verantwortlich ist, sondern diese Entwicklung multifaktoriell angesehen werden muss, ist diese sehr eingeschränkte Betrachtung aus unserer Sicht unzureichend und folglich weitere Tatbestände nach §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 bis 3 sicherlich nicht auszuschließen.

### **Unzureichende Avifaunistische Erfassung**

Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden fünf Kartierdurchgänge durchgeführt, mit Bezug auf die Methodenstandards nach (Südbeck et. al. 2005). Diese Quelle legt allerdings nahe, dass eine umfängliche Erfassung der Avifauna und somit eine exakte Ableitung aller Papierreviere mindesten acht bis zehn Erfassungsterminen benötigt. Revierzentren aller vorkommenden Arten können so sicher mit zwei bis drei Beobachtungen verortet werden, nur so lässt sich eine sichere Beurteilung der Störwirkung ausreichend bewerten, um in Folge die Revierverluste und Habitatdegradierung nach Garniel u. Mierwald (2010) fundiert ermitteln zu können. Die Erheblichkeit des Eingriffes kann auf dieser Erfassungsgrundlage wohl kaum zufriedenstellend bewertet werden.

### **Unzureichender Umfang des Untersuchungsraums für avifaunistische Erheblichkeitsprüfung**

Des Weiteren wurde das Untersuchungsgebiet auf 400m beidseitig der Straße festgelegt, für die Abschätzung der Wirkung der betriebsbedingten Störung bei einer Verkehrsdichte von über 30.000 Kfz/24h auf die Avifauna, **wären mindestens 500m** beidseitig zu untersuchen gewesen. **Dies begründet sich aus dem Papier von Garniel u. Mierwald von 2010 „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, diese wissenschaftliche Arbeit wurde in der saP mehrfach zitiert und dennoch nicht ordnungsgemäß angewandt.** Das für das Jahr 2035 Prognostizierte Verkehrsaufkommen von 34.500 Kfz/24h, führt zu einer Reduzierung der Habitateignung der Feldlerche auf einer Distanz von mindestens 500m beidseitig des geplanten vierspurigen Ausbaus. Eine genaue Ermittlung der Verluste von Revierpaaren ist somit mit den bestehenden Daten nicht zu erfüllen. Die Berücksichtigung des §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 ist unter diesen Voraussetzungen unzureichend.

### **Ermittelte Revierverluste**

Da der Erhaltungszustand der Feldlerche bayernweit als ungünstig bis schlecht und Lokal als mittel bis schlecht zu bewerten ist, sollte der Ausgleich im direkten räumlichen Kontext stehen. Die Ausgleichsmaßnahme ist allerdings über 2km entfernt, sodass diese nur einen kompensatorischen Charakter hat. Hierdurch werden die bereits sehr dürftigen Populationsbestände weiter geschädigt, analog verhält es sich mit dem Erhaltungszustand, dem Vorkommen und den Ausgleichsmaßnahmen beim Kiebitz.

Erfasst wurden insgesamt 34 Revierpaare der Feldlerche und fünf Revierpaare des Kiebitzes.

Die Habitatverlustberechnung nach Garniel u. Mierwald ergab, einen Verlust von 8,6 Revierpaaren für die Feldlerche und 0,7 Revierpaare den Kiebitz. Dies führt zu einer weiteren Verschlechterung des Erhaltungszustandes um rund 25% für die Feldlerche und 14% des Kiebitzes. Dem Bauvorhaben, folgt ein erheblicher Eingriff in den lokalen Erhaltungszustand von Wiesenbrütenden Vogelarten, die ohne hin bereits stark rückläufige Populationsentwicklungen aufweisen. Das Störungs- und Schädigungsverbot ist nach §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 erfüllt.

### **Fehlerhafte Einschätzung Biber**

Die Auswirkungen auf die Vorkommen von Biber wurden fehlerhaft ausgeschlossen. Es muss von einer Störung und ggf. auch von einem Tötungsrisiko entsprechend § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. Abs. 5 Satz 1, 3 u. 5 BNatSchG ausgegangen werden. Auch wenn kein Bau oder Damm im engeren Eingriffsbereich vorhanden ist, stellt die Dorfen zweifelsfrei einen zusammenhängenden Lebensraum dar. Die Betrachtung nur eines Reviers ist methodisch nicht korrekt, zumal im Laufe eines Jahres die Revierschwerpunkte stark wechseln.

Die Verlängerung des Brückenbauwerks kann durchaus eine Verschlechterung der bestehenden Raumwechsellmöglichkeiten verursachen, da dies eine Funktion der Länge ist. Dies wurde unzulässiger Weise und unbegründet pauschal ausgeschlossen

Eine Störung bzw. Vernetzungseinschränkung ist nicht auszuschließen. Konfliktvermeidende Maßnahmen sowie CEF-Maßnahmen sind erforderlich. Das Störungsverbot ist erfüllt

### **Unzureichende Erfassung von Reptilien insbesondere der streng geschützten Zauneidechse (*Lacerta agilis*)**

Im Untersuchungsgebiet erfolgten insgesamt 14 Nachweise der Zauneidechse, diese ist gelistet im Anhang IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG), dabei wurden drei Adulte, ein semiadultes und zehn Juvenile Exemplare ermittelt. Zur Erfassung wurden lediglich drei Begehungen am 28.04.2021, 08.05.2012 und 12.09.2012 der vier ermittelten potenziellen Zauneidechsenhabitaten durchgeführt. Der Bestand wurde infolge der Kartierung auf insgesamt 35 adulte Tiere geschätzt. Aus dem Schlussbericht für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutz von 2014, geht hervor, dass im Rahmen von Eingriffsvorhaben, welche die Umsiedelung der Zauneidechse zur Folge haben, mindestens sechs Kartierdurchgänge von Nöten sind, um die Bestände möglichst realistisch abbilden zu können. (Albrecht, et. al. 2014) vlg. auch (BLANKE, schriftl. Mitt. 2011). Demensprechend kann keine verlässliche Abschätzung der Populationsgröße erfolgen. Darüber hinaus wurden mögliche Vermeidungsmaßnahmen, welche die betroffenen Populationen berücksichtigen würden, nicht angemessen geprüft.

### **Unzureichende Abfang- und Umsiedelungsmaßnahmen der erheblich betroffen FFH-Anhang IV Art „Zauneidechse (*Lacerta agilis*)“**

Das Abfangen selbst, stellt prinzipiell einen Tatbestand nach §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 dar. Es ist verbunden mit einem erheblich erhöhten Störungsfaktor der Individuen und führt auch zum Stress der einzelnen Individuen, wodurch unnötige Energie verbraucht wird, welche zur Überwinterung benötigt wird. Folglich kann die Störung durch das Abfangen der Einzeltiere,

in der Folge zum Tötungstatbestand nach §44 BNatSchG Abs. 1 Nr.1 führen, indem die Energiereserven nicht für die Überwinterung ausreichen. Das Abfangen der Zauneidechse gestaltet sich allgemein als sehr schwer, es benötigt teilweise mehrere Abfangbegehungen, um ein und dasselbe Individuum zu fangen. Die Störung findet aber bei jedem Abfangtermin statt, bis das Einzeltier gefangen und umgesiedelt wurde. Ob die veranschlagten Fangbegehungen von vier bis fünf wirklich ausreichen, ist äußerst fraglich.

Ein vollständiger Fang aller Eidechsen aus den bestehenden Zauneidechsenhabitaten im Bau- und Feld ist sehr unwahrscheinlich, dadurch ergibt sich erneut ein Verstoß gegen das Tötungsverbot. Eine Ausnahmeerlaubnis würde aber einen günstigen Erhaltungszustand erfordern (FFH-Wortlaut); die Bestände dürfen sich keinesfalls negativ entwickeln, davon ist allerdings auszugehen.

Die Zwischenhälterung der gefangenen Individuen soll in der Maßnahmenfläche FCS2 (mittlerer-Isar-Kanal-Ost) stattfinden, diese Fläche wird in den Maßnahmenblättern des landschaftspflegerischen Begleitplans als Lieferpopulation beschrieben. Rechnet man die erfassten 25 Individuen auf die auszubringende Fläche von 0,557 ha hoch, so kommt man auf Reviergrößen von maximal 222,8m<sup>2</sup>. Es ist allerdings anzunehmen wie bereits oben kritisiert, dass die Bestände in den umliegenden Habitaten als auch im Lieferhabitat deutlich höher ausfallen, die Mindestarealgröße der Zwischenhälterungsfläche wäre dann deutlich unterdimensioniert und eine erfolgreiche Neuansiedlung sehr unwahrscheinlich. Bei unzureichender Areal-Größe kann auch bei Zufütterung der Population die Reproduktionsrate gegen Null gehen. Um den derzeitigen Erhaltungszustand zu bewahren, ist eine Reproduktionsperspektive aber zwingend erforderlich (Blanke 2010).

Ein Verstoß gegen §44 BNatSchG Abs. 1 Nr.1 bis Nr. 4 ist folglich nachzeitigem Planungsstand auch nicht im Rahmen der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen auszuschließen, da es ernsthafte Zweifel an der Bemessung der Zwischenhälterungsfläche gibt. Es benötigt schlichtweg weitere Kartierungen mit mindestens sechs Begehungen, um verlässliche Hinweise auf die bestehende Population zu erhalten.

Das Ausbringen von Zauneidechsen in bestehende Habitats, birgt enormen Stress für die Individuen, insbesondere wenn das Zwischenhälterungshabitat bereits eine hohe Populationsdichte aufweist. Aufgrund der Umsiedlung kommt es verstärkt zu inner- und zwischenartlichem Konkurrenzverhalten und Revierkämpfen und somit zu weiteren Schädigungen als auch Störungen und folglich auch weiteren Verbotstatbeständen im Sinne des BNatSchG nach §44 Abs. 1 Nr. 1.

Es ist unter diesen Bedingungen zu erwarten, dass die umgesetzten Tiere abwandern mit einem damit verbundenem hohem Risiko, ums Leben zu kommen, da keine geeigneten „freien“ Habitats vorhanden sind.

Nach den Plänen des landschaftspflegerischen Begleitplans soll die Wiederansiedlung der Zauneidechse, durch aktive Wanderungsprozesse aus der Lieferpopulation der Maßnahmenfläche „FCS2“ von staten gehen. Der landschaftspflegerische Begleitplan, zeigt unüberwindbare Hürden, deren Überwindung durch die Zauneidechse nahezu ausgeschlossen ist. Zur Erreichung der westlichen Ausgleichshabitats „A2“ in Maßnahmenblatt drei, vier und fünf muss der mittlere-Isar-Kanal überwunden werden. Dies kann nur über die angrenzende asphaltierte Brücke bewältigt werden. Um in die Ausgleichsfläche nordöstlich von Schweig zu gelangen, muss zusätzlich der Fluss „Dorfen“ mittels einer Brücke überquert werden. Hinzu kommt, dass diese Ausgleichsfläche rund 3,3 km von der Lieferpopulation und rund 2 km von

der nächstgelegenen Ausgleichsfläche entfernt ist. Zauneidechsen haben einen maximalen Aktionsradius von 2000m (PAN, 2006). Es ist also mehr als fraglich, ob das Ausgleichshabitat ganz abgesehen von den bestehenden Hürden überhaupt erreicht werden kann, somit ist das Ausgleichshabitat nordöstlich von Schweig nicht besiedelbar und der Ausgleich insgesamt unzureichend.

Die Tatbestände nach §44 BNatSchG im Zusammenhang mit der unzureichenden Erfassung und Ausgleichsplanung der Zauneidechse wiegen schwer. Die Umsetzung des vierspurigen Ausbaus wird zu schweren Verstößen und zu einem signifikantem erhöhten Störungs-, Schädigungs- und Tötungsrisiko führen und ist somit insgesamt als höchst fragwürdig zu werten.

### **FAZIT**

**In der Summe ist die naturschutzfachliche Prüfung fehlerhaft und Verbotstatbestände zu Unrecht ausgeschlossen. Die Abweichungsvoraussetzungen nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie sind nicht gegeben. Die Integrität des Vogelschutzgebietes kann nicht gewahrt werden, da die mit der Planung verbundene Zusatzbelastung angesichts der bereits hohen Vorbelastung zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes von Kiebitz, Feldlerche und Rastvögel sowie weiteren Arten des saP führen. Die Planrechtfertigung ist nicht gegeben, da sowohl die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Alternativen hergestellt werden kann, als auch eine grob fehlerhafte Datengrundlage der Verkehrsprognose zu Grunde liegt.**

**Zusammenfassend ist der vierspurige Ausbau der Flughafentangente Ost nicht genehmigungsfähig.**

Wir schließen uns Inhaltlich den Stellungnahmen des LBV und des VCD an.

Mit freundlichen Grüßen,



Annemarie Räder  
BN-Regionalreferentin Oberbayern

gez. Gabriele Betzmeir  
BN-Kreisvorsitzende Kreisgruppe Erding

gez. Manfred Drobny  
Geschäftsführer Kreisgruppe Erding

Quellen:

**Albrecht**, K., T. Hör, F. W. Henning, G. Töpfer-Hofmann, & C. Grünfelder (2014): Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben FE 02.0332/2011/LRB im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Schlussbericht 2014.

**Blanke**, I. (2010): Die Zauneidechse. Beiheft zur Zeitschrift für Feldherpetologie 7. Laurenti-Verlag, Bielefeld.

**PAN** Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH  
(2006): Übersicht zur Abschätzung von Minimalarealen von Tierpopulationen in Bayern Stand Dezember 2006

**Vögel**, A. (2010). Straßenverkehr, Kieler Institut für Landschaftsökologie im Auftrag des BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR. BAU UND STADTENTWICKLUNG Ausgabe.