



Regierung von Schwaben
Sachgebiet 32
86145 Augsburg

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

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

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

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht 14.10.2025
Unser Zeichen GZ-Verkehr-St2023 Kissendorf–Rieden (44/2025)
Datum 21.11.2025

**Planfeststellung nach Art. 36 ff. BayStrWG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG für den
Ausbau zwischen Kissendorf und Rieden im Abschnitt Nr. 260 Station 0,000 bis
Abschnitt Nr. 280 Station 2,400.**

Hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern lehnt den Ausbau der Staatsstraße 2023 Kissendorf–Rieden in der geplanten Form entschieden ab:

Die sehr geringe Verkehrsbelastung und der gute Ausbaustandard rechtfertigen den massiven Eingriff in Natur und Landschaft in keiner Weise!

1. Kein Bedarf für einen Ausbau

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Jahr 2024 von 1855 Kfz ist für Staatsstraßen weit unterdurchschnittlich. Eine nennenswerte Verkehrssteigerung ist nicht prognostiziert. Eine herausgehobene überörtliche Verbindungsfunction der Straße liegt nicht vor. Der jetzige Ausbaustandard mit einer Fahrbahnbreite von ca. 6 m ist für den abzuwickelnden Verkehr absolut ausreichend. Die Kosten in Höhe von über 8 Mio. Euro Steuergeldern sind nicht gerechtfertigt.

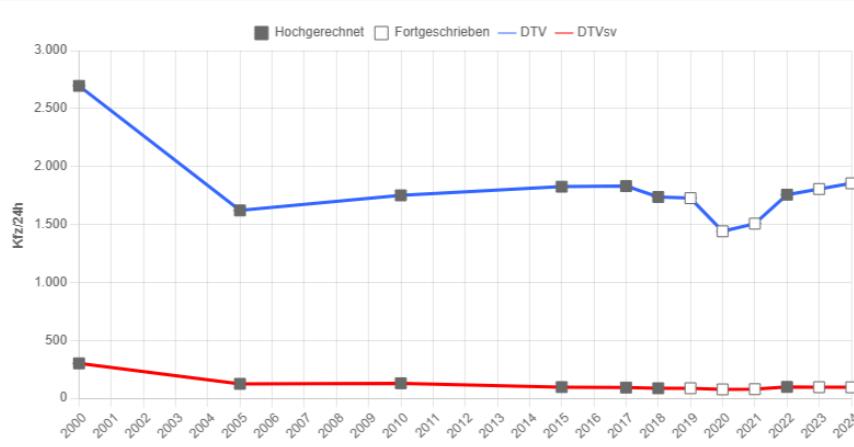
Die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sieht bei einer Verkehrsbelastung bis zu 2000 Kfz/24 Std. die Entwurfsklasse 4 mit einer Breite von 6 m (siehe Tabelle unten) vor. Der Schwerverkehr lag 2024 mit 95 Kfz/24 Std. auch weit unter den Richtwerten.

Verkehrsbelastung		Fahrbahnbreite	Ausbaustandard
DTV [Kfz 24 h]	DTV _{SV} [Kfz 24 h]	[m]	Entwurfsklasse
≤ 2.000	≤ 150	6,00	EKL 4
≤ 4.000	≤ 200	6,50	EKL 3 reduziert
≤ 5.000	≤ 300	7,00	EKL 3 reduzierte Fahrbahnbreite
> 5.000	> 300	8,00	EKL 3 Regelwerte

Quelle: BayStMB 2021: Umwelt- und ressourcenschonendes Planen und Bauen

Das Bayerische Verkehrsministerium ermöglicht darüber hinaus explizit ein Abweichen von diesen Richtlinien nach unten in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung:
„Eine Abweichung von diesen Vorgaben ist in den Entwurfsunterlagen nachvollziehbar zu begründen. Erscheint im Planungsprozess zur Wahrung insbesondere der Sicherheit des Verkehrs punktuell eine Geschwindigkeitsbeschränkung zwingend geboten, ist sie planerisch begründet mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen“ (BayStMB 2021: Umwelt- und ressourcenschonendes Planen und Bauen).

Die sehr zweifelhafte Fortschreibung der Verkehrsbelastung (keine fachlich fundierte Prognose) in den Planungsunterlagen sieht für 2040 (!) nur eine Gesamt-DTV von 2030 Kfz/24 Std. vor. Eine relevante Steigerung der Verkehrsbelastung auf der St2023 war allerdings in den vergangenen 20 Jahren nicht festzustellen (außerhalb des Corona-Kicks). Seit 2005 liegt das Verkehrsaufkommen konstant weit unter einem DTV von 2000 Kfz/24 Std.



Quelle: Bysis.bayern.de; Zählstelle 76279439

Wir halten die gemachte Fortschreibung der Verkehrsbelastung für inhaltlich und methodisch fehlerhaft. Das Fortschreibungsjahr 2040 ist darüber hinaus willkürlich gewählt.

Eine verkehrliche Begründung für einen Ausbau auf 7 Meter Fahrbahnbreite nach EKL 3 liegt nicht vor!

2. Straße mit Baumallee als wertvolles Kulturlandschaftselement

Die Landschaft zwischen Kissendorf und Rieden ist heute weitgehend eine ausgeräumte, intensiv genutzte Agrarlandschaft mit wenigen prägenden Landschaftselementen.

Eine positive Ausnahme bildet darin die St2023 zwischen Kissendorf und Rieden mit ihren zahlreichen straßenbegleitenden Bäumen. Die Straße folgt heute noch dem historischen, landschaftsangepassten Verlauf. Der Straßenverlauf mit den Begleitbäumen ist als ökologisch und historisch wertvolles Kulturlandschaftselement zu werten!



Abb. 1a+b: Straßenbegleitende Altbäume zwischen Kissendorf und Rieden (Foto: Thomas Frey)



Abb. 2: Die heutige Straße verläuft landschaftsangepasst auf der historischen Wegeverbindung
(Quelle: bayernatlas.de)

3. Straßensanierung, ergänzende Radwegeverbindung und neue Straßenbegleitbäume

Im Rahmen des bisherigen Verfahrens wurden keine Alternativen zum jetzt vorgelegten Ausbauvorschlag vorgelegt und geprüft.

Der BUND Naturschutz spricht sich für einen Erhalt der bisherigen Straßenführung und der naturschutzfachlich und kulturhistorisch wertvollen Straßenbegleitbäume aus. Die Straße kann im Bestand saniert werden. Die Bäume teilweise mit Leitplanken geschützt werden. Tempo 70 auf dieser wenig befahrenen Straße ist angemessen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können im Rahmen von Planfeststellungsverfahren angeordnet werden.

Die Lücken im Bestand der Straßenbegleitbäume sind durch Neupflanzungen zu schließen. So kann dieses bedeutende Kulturlandschaftselement für die Zukunft noch weiter aufgewertet werden.

Eine Radwegeverbindung kann auch jenseits der Straßenbegleitbäume, z. T. unter Nutzung bestehender Wirtschaftswege verwirklicht werden. Wir bitten darum, ein entsprechendes naturschonendes und flächensparendes Fahrradwegkonzept aufzustellen. Eine Möglichkeit für eine alltagstaugliche Radwegeführung wären eine Nutzung, Anpassung und Ergänzung von Feldwegen über Anhofen.

4. Kritik an der vorgelegten Planung im Einzelnen

4.1 Hoher Flächenverbrauch im Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft

In der umweltfachlichen Untersuchung (S. 47) wird von einer Neuversiegelung von 3,3 ha gesprochen, der nur eine Entsiegelung von 1,2 ha entgegensteht. Die Flächeninanspruchnahme wird mit einer Größenordnung von 11,4 ha angegeben (S. 42).

Das Vorhaben liegt auf Grund der hohen Bodengüte in einem Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft.



Abb 3: Auszug aus dem Regionalplan Donau-Iller. Gelb markiert sind Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft.

Die Zerstörung von landwirtschaftlichen Böden durch das Vorhaben ist nicht gerechtfertigt.

4.2 Hohe Klimabelastung durch Straßenausbauten

Die internationalen völkerrechtlichen Verpflichtungen, die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaats Bayern sehen eine deutliche Reduktion der Klimabelastungen aus dem Verkehr und den verkehrsbedingten Industriebelastungen vor. Der Landnutzungssektor muss als deutliche Klimasenke fungieren.

Das Vorhaben bewirkt in allen Bereichen das genaue Gegenteil der aufgestellten Ziele.

Die baubedingten Lebenszyklusemissionen werden mit 248.260 kg CO₂-eq/a angegeben.

Der Berechnung der verkehrsbedingten Emissionen widersprechen wir massiv und fordern eine vorhabenbezogene Neuberechnung. Dem Vorhaben zuzurechnen ist die Steigerung der Emissionen aus Mehrverkehr und der Geschwindigkeitserhöhung.

Eine prognostizierte generelle Abnahme der verkehrsbedingten Emissionen hat nichts mit dem Vorhaben zu tun und ist darüber hinaus höchst fraglich. Die aktuellen politischen Debatten über Klimaziele und Verbrenner-Aus-Zeitpunkte zeigen die Unsicherheit dieser Prognose.

Im Landnutzungssektor fordern wir zudem eine Quantifizierung der Klimabelastung in Kohlendioxidäquivalenten. Die flächenbezogene Darstellung sagt nichts über die zusätzliche Klimabelastung aus.

Die Senkenwirkung von Vegetation und insbesondere von Böden ist genauer zu betrachten. Insbesondere bei Böden geht die Speicherwirkung weit über die gemachten Angaben hinaus. Die Reduktion der Betrachtung nur auf Grünland ist bei Weitem nicht ausreichend. Die vorherrschenden Böden aus Pseudogley und Brauerden haben nach Angaben des Bundeslandwirtschaftsministeriums einen erheblichen Kohlenstoffvorrat von ca. 80 t C_{org} pro Hektar. Diese Kohlenstoffvorräte müssen beachtet werden.

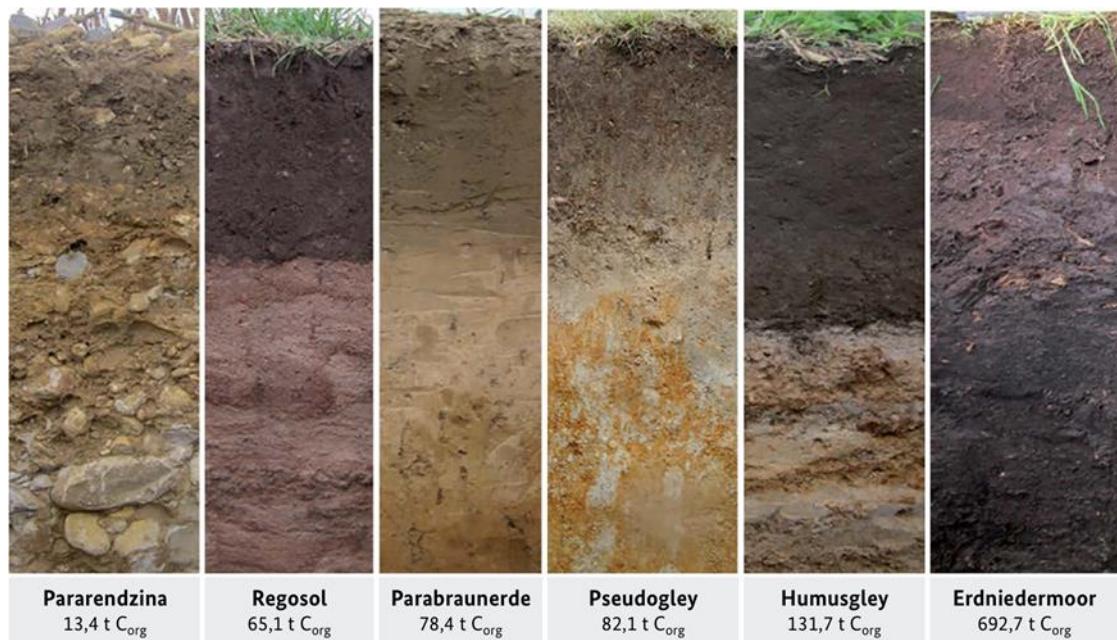


Abb 4: BMEL 2018: Humus in landwirtschaftlich genutzten Böden Deutschlands.

Darüber hinaus muss auch die zeitliche Dimension der landnutzungsbezogenen Klimaauswirkungen besser betrachtet werden. Baumneupflanzungen können erst in vielen Jahrzehnten die Senkenwirkung von Altbäumen übernehmen. Die Klimaschutzziele müssen aber jetzt umgesetzt werden.

Insgesamt gehen wir von einer deutlichen Erhöhung der Klimaemissionen durch Bau, Betrieb und Landnutzungssektor aus. Diese sind bei einer UVP-Vorprüfung und im Erläuterungsbericht adäquat einzustellen, damit den Unterlagen die notwendige Anstoßwirkung zukommt.

4.3 Artenschutz

Die Maßnahme führt zu erheblichen Belastungen für geschützte Arten (v. a. Fledermäuse und Vögel).

An den straßenbegleitenden Bäumen wurden mehrere potenziell geeignete Quartierstrukturen für Fledermäuse festgestellt, „sodass eine ganzjährige Nutzung durch Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden kann“.

Wir gehen daher von Verbotstatbeständen bei Fledermäusen aus.

Da Baumfledermäuse ihre Quartiere sehr häufig wechseln, kann auf Grund einer Negativkontrolle nicht daraus geschlossen werden, dass die Habitatstrukturen nicht als Quartier (Fortpflanzung, Winter- und Sommerquartier) genutzt werden.

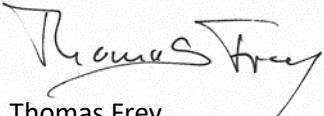
Das Anbringen von Fledermauskästen stellt weder eine adäquate konfliktvermeidende noch eine adäquate CEF-Maßnahme dar:

In Gebieten, in denen bisher Fledermauskästen nicht bekannt sind oder nicht nachweislich angenommen werden, stellen Fledermauskästen keine wirksame Maßnahme dar (vgl. Recht der Natur-Schnellbrief 205 – S. 68). In dem hier betroffenen Gebiet steht der Nachweis dafür aus.

Zusätzlich dienen die straßenbegleitenden Bäume auch verschiedenen Vogelarten als Nistplätze (u. a. Turmfalke). Auch hier sind Verbotsstatbestände nicht ausgeschlossen.

Die straßenbegleitenden Bäume mit ihrer wichtigen Habitat- und Leitlinienfunktion müssen zwingend erhalten bleiben.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Frey
BN-Regionalreferent für Schwaben

gez.
Alexander Ohgke
Vorsitzender BN-Kreisgruppe Günzburg

Ein Abdruck dieser Stellungnahme geht an das Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Abteilung 4.