

Dreispuriger Ausbau der B 49 zwischen Neuhäusel und Montabaur Vorhaben und Abschätzung der Auswirkungen

Stand: 27.06.2022

1) Betroffene Schutzgebiete

FFH-Gebiet DE-5512-301 „Montabaurer Höhe“

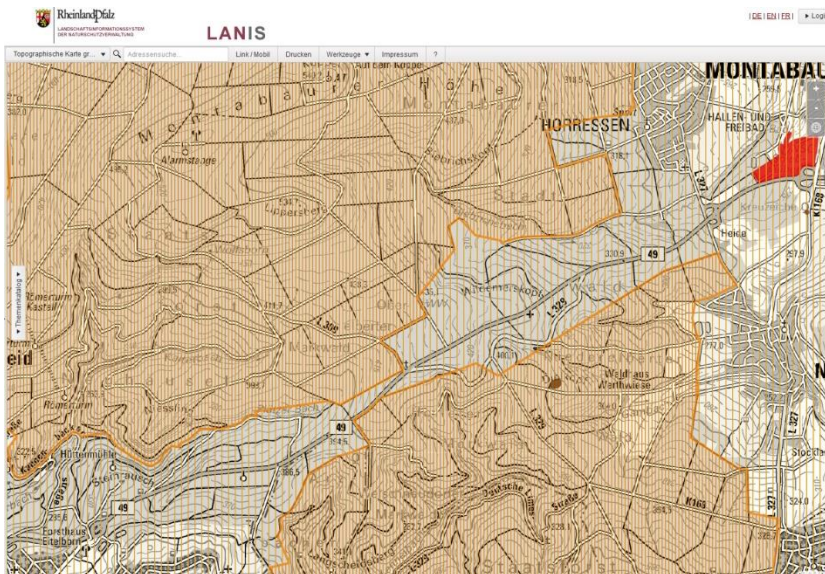


Die B49 quert das FFH-Gebiet mittig. Damit sind große Probleme der Zerschneidung des FFH-Gebietes verbunden. Diese Probleme dürften sich mit dem Ausbau der B49 trotz mildernder Maßnahmen verstärken (s. 3. Biotopflächen und 4. Biotopvernetzung).

Naturpark Nassau (NTP-7000-003)

Die B 49 verläuft in einem schmalen Korridor zwischen den Kernzonen

Die Auswirkungen des trennenden Korridors sind analog zu denen zu sehen, die für das FFH-Gebiet gesehen werden (Kap. 3/4.)



Wasserschutzgebiete

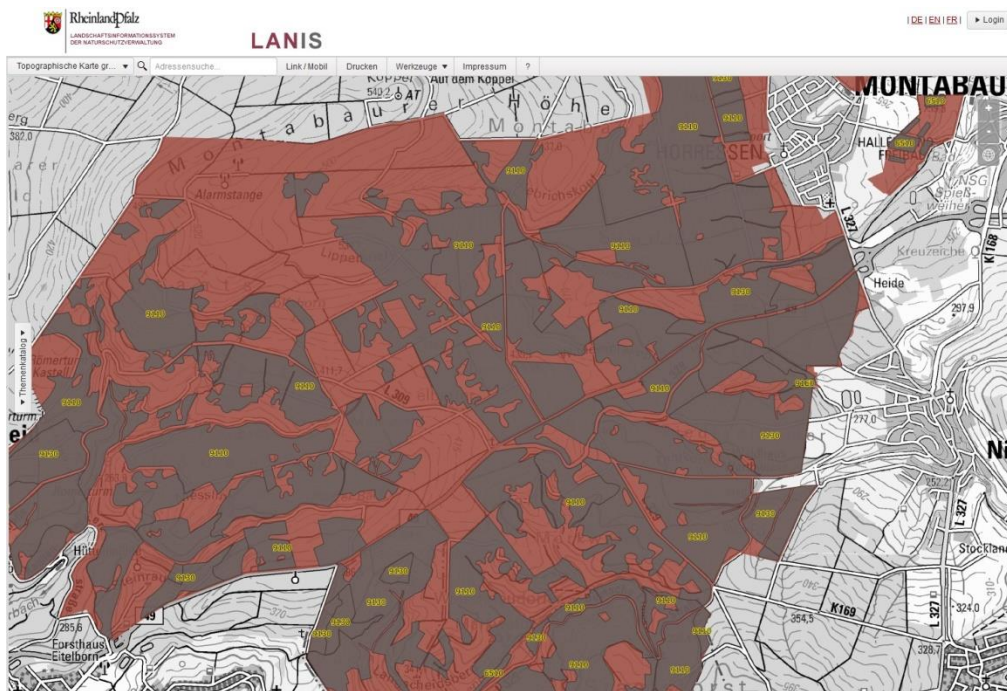
Der Flächennutzungsplan der VG Montabaur weist umfangreiche Flächen links und rechts der B49 als Wasserschutzgebiet (nahe der Straße in der Kat III) aus.

2) Biotopflächen

Buchenwald (FFH LRT 9110 und 9130)

Der Ostabschnitt, Anstieg der B49 bis zur Kuppe (Hillscheider Kreuz verläuft in einem geschlossenem Saum der vorgenannten FFH-Waldbiotopen

Auch der Westl. Abschnitt bis Neuhäusel wird zu mindestens 50% von FFH-Buchenwäldern gesäumt.



Einige Quellbäche reichen als geschützte Biotope bis an die B49 (z.B. Gambach, Weiherhellbach), s. Kap. 6.

2.1 Besonders wertvoller Bestand

Dem die Straße säumenden Buchenwald kommt eine hohe Bedeutung für das FFH-Gebiet und als Biotopfläche zu. Von der Altersklasse liegt meist Altwald in einer Hallenwaldstruktur vor. Die Bedeutung wird in Zukunft noch deutlich steigen, da der Forstbetrieb Stadtwald Montabaur im NO Abhang parallel zur B49 breite Waldstreifen von 193 ha aus der Nutzung genommen hat und somit eine natürliche Alterung und Zerfall gewährleistet ist (der sog. Südblock). Der sich natürlich weiterentwickelnde „Südblock“ würde durch die Ausbaumaßnahmen besonders geschädigt werden.

Mit den in der Qualität zunehmenden Biotopstrukturen dürfte die Anzahl an lebensraumspezifischen Arten (z.B. Totholzinsekten, Fledermäuse, Wildkatze) zunehmen, die auch in die Straßennähe geleitet werden bzw. hier queren. Die Probleme der Zerschneidung werden auch ohne den geplanten Ausbau zunehmen.

2.2 Problem Biotop (LRT)-Verlust

Aufgrund des enorm hohen Anteils an FFH-LRT-Waldflächen entlang des Ausbavorhabens ist mit einem nennenswerten Verlust an Fläche zu den FFH-LRT zu rechnen, die auch ohne Berücksichtigung des folgenden Punktes ggf. die „Erheblichkeitsschwelle“ des FFH-Gebietes überschreiten könnte. Die Fragestellung muss Gegenstand der FFH-VP sein.

2.3 Problem Verschlechterung des Bestandsklimas, der Gefahr großräumiger Waldschäden und einer erheblichen Schädigung des FFH-Gebietes

Die geplante Erweiterung von 7 auf 12m - bei Erweiterung um eine ggf. noch anzugliedernde Radspur noch breiter - öffnet deutlich stärker den Wald als es bisher der Fall war. Die abfallende Schneise der Straße kann wie eine Kaltluftschneise wirken, indem frisch-feuchte Waldluft ausgeleitet wird. Je nach Witterung sind auch stark aufsteigende Luftströmungen möglich. Der fließende Verkehr dürfte die „Ventillationswirkung“ der Straße noch deutlich verstärken.

In der Folge ist eine weiträumige Verschlechterung des Waldinnenklimas durch Absenkung der Luftfeuchte und Austrocknung zu erwarten. Die großflächig abgestorbenen Fichtenwälder in der Montabaurer Höhe zeigen nicht nur die ehemaligen Forstsünden mit Monokulturen auf, sie geben schon einen Hinweis auf eine Gefährdung der Waldbestände in klimatischen Extremjahren. Gerade wo Grundwasser in Teilen des Jahres (v.a. Frühjahr-Winter) hoch ansteht, haben auch die Buchen nur ein flaches Wurzelwerk ausgebildet und sind austrocknungsgefährdet. Aus den derzeitigen Empfehlungen zu einem klimagerechten Waldbau leitet sich die Forderung her, das Bestandsklima frisch-feucht über eine geschlossene Kronschicht zu halten und die Retention des Wassers im Bestand so weit wie möglich zu halten.

Mit der Straßenverbreiterung ist somit die Gefahr großräumig kollabierender Buchenbestände gekoppelt, die sich ggf. in der Entwicklung von der Straße nach außen hin fortschreitet. Besonders gefährdet ist der sog. „Südblock“ der sich im Prozessschutz entwickeln soll.

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, die den Grenzwert der erheblichen Beanspruchung alleine am Planausbau ausrichtet, und die vorskizzierte Gefahr nicht einrechnet, dürfte falsche Werte liefern. Es ist damit zu rechnen, dass es zu nicht zulässigen Verschlechterungen des FFH-Gebietes kommen wird.

2.4 Problem der Entwässerung

Auch aus Sicherheitsgründen bzw. Anforderungen der Entwässerungen ergibt sich ein leistungsfähiges System einer Entwässerung das die Nässe weg von der B49 hin zu wenigen Rückhaltebecken leitet. Von diesen ist eine gewisse Versickerung der Feuchte möglich, andererseits auch ein Direktabschlag in den Vorfluter. Selbst wenn eine erneute Versickerung des nun ggf. belasteten Wassers angestrebt würde, ist die Anzahl der Rückhaltebecken nur sehr klein zu halten, da hiermit weitere erheblichen Verluste an wertvollen Biotopflächen absehbar sind. Die Konzentrierung bringt aber eine zusätzliche Austrocknung durch Wasserabfuhr aus den größten Anteilen der Bestände mit sich. Regenrückhaltebereiche, die noch weiter Talabwärts liegen, können noch weniger dem geschädigten Wald das Wasser zurückgeben.

In der Auswirkung werden die zuvor unter „Bestandsklima“ geschilderten Probleme verstärkt, die zu großflächig absterbenden Buchenwäldern führen könnten

3. Biotopvernetzung

Durch die mittige Lage im FFH-Gebiet besteht derzeit schon eine extreme Barriere, die das FFH-Gebiet in 2 Teile gliedert.

Die Probleme der Zerschneidung dürften trotz mindernden Maßnahmen zunehmen.

Mit dem Ausbau steigt die durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit. Verkehrsofopfer dürften zunehmen.

Die Montabaurer Höhe ist ein stark wildreiches Gebiet. U.a. Schwerpunkt der sehr durch Verkehr gefährdeten Wildkatze.

Als Maßnahmen der Minderung der Zerschneidungswirkung sind eine Wildbrücke und weitere Kleintierunterführungen vorgesehen. Damit ist vermutlich auch eine Zäunung notwendig, die die Zahl der Verkehrsofopfer reduzieren soll (sowohl für Tier als auch Mensch). Mit der Zäunung ergibt sich dennoch ein Flaschenhalseffekt, der den Austausch zwischen den Teilgebieten des FFH-Gebietes verlangsamen wird. Auch wenn im Berufsverkehr schon derzeit eine weitgehende Barrierewirkung besteht, so gibt es doch Zeiten (v.a. nachts) wo die Verkehrsdichte doch auf breiter Front noch einen Austausch ermöglicht. Den Aufwand, der in dieser Lage nötig wäre um die trennende Wirkung weitgehend zu mindern (zahlreiche Wildbrücken und Durchlässe), dürften für sich über die Flächenbeanspruchung schon ein Problem sein und wirtschaftlich wohl ungewollt sein.

Im Sinne des Verbesserungsgebotes zum FFH-Gebietes sind somit auch ohne eine Fahrbahnverbreiterung Maßnahmen zur Reduktion der Zerschneidungswirkung notwendig.

4. Artenschutz

Es dürften in diesem Waldgebiet erhebliche artenschutzrechtliche Probleme zu überwinden sein.

Wichtige Aspekte werden in den Vorkapiteln Vernetzung und Biotopflächen angesprochen.

Stark von Straßenmaßnahmen betroffene Artengruppen sind Wirbeltiere wie die Wildkatze (Anh. IV FFH-RL, regionaler Bestandsschwerpunkt als Kernlebensraum), aber auch Amphibien und Reptilien.

Fledermäuse als Zielarten des FFH-Gebietes sind Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus, die auch im Umfeld der Straße nachgewiesen wurden (vgl. Grundlagenkarte Bewirtschaftungsplan FFH-Gebiet). Mit der Auflichtung von Beständen können sich auch Habitatbedingungen nachteilig ändern. Die Straße ist von genutzten Habitaten umgeben, die damit auch häufig gequert werden muss. Auch hierbei ist mit der Zunahme der Fahrtgeschwindigkeit eine Zunahme an Schlagopfern nicht auszuschließen. Die im Umfeld der B 49 vorhandenen Hallenwälder sind grundsätzlich bevorzugtes Jagdhabitat des Großen Mausohrs. Der Bewirtschaftungsplan des FFH-Gebietes (SGD & weluga-Umweltplanung 2013) betont die Kollisionsgefahr für die Bechsteinfledermaus an der B 49.

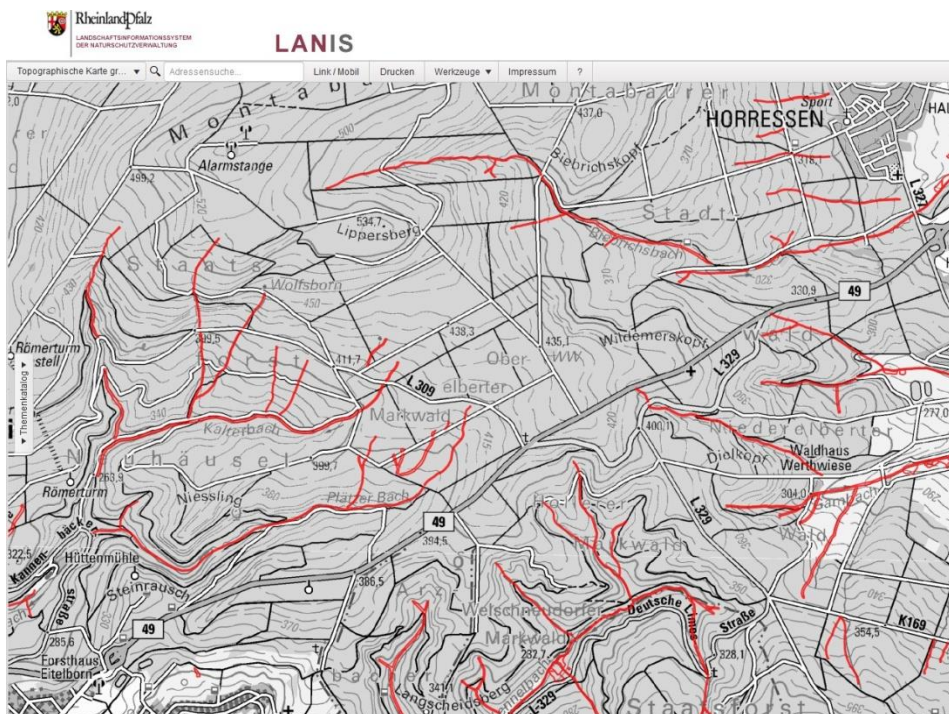
Es besteht weiterhin die Gefahr, dass es zu Einbußen an weiteren walddtypischen Tiergruppen (Spechte, Hohltaube, Fledermäuse u.a.) kommen wird. Im Bewirtschaftungsplan werden als weitere wertgebende Arten genannt, die im Umfeld der B 49 auch vorkommen könnten: Schwarzspecht, Grauspecht, Rauhußkauz, Dunckers Quellschnecke (Quellen, oberste Quellbäche), Zwergfledermaus, Gestreifte Quelljungfer (Obere Quellbäche) und Zweigestreifte Quelljungfer (Bachoberlauf).

Eine konkrete Abschätzung einer Beeinträchtigung kann erst nach einer intensiveren Bestandsaufnahme getroffen werden.

Durch die Inanspruchnahme von Altwald als ein auch faunistisch bedeutendes Biotop ist aber in jedem Fall von mehr oder weniger starken Beeinträchtigungen auszugehen.

5. Schutz des Grund- und Oberflächenwassers

Die B 49 verläuft auf einem von der Höhe Richtung Montabaur herablaufenden Rücken, von dem wieder Bäche nach rechts wie links der Straße entspringen. Mit der schon unter „Biotope“ angesprochenen Gefahr der Entwässerung können die Oberläufe der Bäche weiter geschädigt werden. Auch die Grundwasserretention und die schutzrelevante Auffüllung der im Bereich vorhandenen Wasserschutzgebiete, die sich nördl. und südl. an die Straße anschließen (in der Regel WSG III), kann negativ betroffen sein.



Nach §30 geschützte Fließgewässer im Umfeld der B 49 (Quelle LANIS)

6. Kulturdenkmäler

Die B 49 schneidet den Limes (hier auch Kulturdenkmal (KD) „Römerturm“; Ferner ist das KD Hillscheider Stock als Wegekreuz in Plateaulage am Straßenrand vorhanden.

Es besteht die Gefahr, dass der Wert der Kulturdenkmäler mit dem Ausbau geschmälert wird.

7. Fazit

Die NI sieht erhebliche Risiken mit dem weiteren Ausbau der B 49

- für eine Verschlechterung des FFH-Gebietes,
- für großräumige Waldschäden in den hier wertgebenden Buchenwäldern,
- für Schäden im Quellbereich begleitender Bäche,
- für kaum lösbare Probleme der Biotopvernetzung schutzrelevanter Arten,
- für erhebliche artenschutzrechtliche Risiken.

Die bestehenden Beeinträchtigungen der B 49 auf das umliegende FFH-Gebiet und den hier vorkommenden schutzrelevanten Arten erfordern auch ohne den Ausbau der B 49 Maßnahmen, die die Barrierewirkung der Straße mindern.

Dipl.-Biologe Immo Vollmer, Referent für Natur- und Artenschutz und Fachplanungen