



100
JAHRE

BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

Bund Naturschutz in Bayern e.V. · Pettenkoferstr. 10 a/l · 80336 München

An
Regierung von Oberbayern
Frau Elisabeth Messerer

80534 München

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

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

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

Ihr Zeichen

vom

Unser Zeichen

vom

TÖL-Bad Tölz-VE/Nordumfahrung(B472) (56/2014)
03.11.2014

B 472 Peißenberg - Miesbach Neubau der Nordumfahrung Bad Tölz

hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz (BN) beteiligt sich an o.g. Verfahren. Wir nehmen in Abstimmung mit unserer Kreisgruppe Bad Tölz-Wolfratshausen wie folgt Stellung:

Aus der Sicht des BN ist eine gewisse Verbesserung der B 472 als wichtige Querverbindung zwischen Peißenberg und Miesbach nachvollziehbar. Der Ausbau sollte jedoch möglichst flächenschonend und unter besonderer Berücksichtigung des wertvollen Landschaftsbildes und der Aufrechterhaltung der unterschiedlichen Landschaftsfunktionen erfolgen. Dies erfordert die Bereitschaft, mögliche Varianten nicht nur unter finanziellen Gesichtspunkten zu bewerten sondern Lösungen mit minimierten negativen Auswirkungen sowohl für die Bevölkerung als auch für die Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt zu finden.

Der BUND Naturschutz lehnt die Planung für den Neubau der Nordumfahrung Bad Tölz in der vorliegenden Form ab.

Begründungen:

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Die gewählte Variante bedingt erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild. Sie widerspricht zudem den Zielsetzungen des Regionalplans der Region Oberland: „Zur Schonung der freien Landschaft soll die Bautätigkeit im Wesentlichen auf den vorhandenen Siedlungsbereich beschränkt werden.“ (vgl. Umweltfachliche Untersuchung, LBP, S.16; Abschnitt 3.3.1).

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft,
München
Kto. 88 44 000
BLZ 700 205 00

Ein wesentliches Leitziel der Flächennutzungspläne ist der "Erhalt der Landschaft, v.a. geprägt durch Relief und Vegetation" und die „Entwicklung reizvoller Ortsränder“ (vgl. Umweltfachliche Untersuchung, LBP, S.16ff). Entstehen soll hier aber ein Bauwerk mit teils „autobahnähnlichen Querschnitten“ (Erläuterungsbericht, S.32) und erheblicher Zerschneidungswirkung für die vorhandenen vielfältigen Lebensräume und Vernetzungsstrukturen.

Die immer wieder betonte „Einbindung der Trasse“ mittels Gehölz-Pflanzungen und die „Wiederherstellung der Landschaftsbilds“ sind dahingegen nur kosmetische Maßnahmen. Dass das Landschaftsbild keinen Schaden nimmt, ist bei bis zu 9 m tiefen Einschnitten und Kreisverkehren mit bis zu 60 m Durchmesser nur schwer vorstellbar, zumal auch südlich der Umgehung eine weitere Ausweitung von Gewerbegebieten begünstigt wird.

Raumstrukturelle Wirkungen (Erläuterungsbericht, z.B. S.28):

Die Trennung von Lettenholz- und General-Patton-Siedlung vom Kasernengelände durch die bisherige B 472 wird in den Unterlagen regelmäßig als untragbar bewertet, die künftige Trennung des gesamten Viertels (Lettenholz- und General-Patton-Siedlung, Flinthöhe, Kasernenareal etc.) von der eigentlichen Stadt Bad Tölz durch eine teils 4-spurige Straße mit „autobahnähnlichen Querschnitten“ (Erläuterungsbericht, S.32) und einem Kreisel mit 60 m Durchmesser wird dagegen nie erwähnt. Die Anbindung für Fußgänger und Radfahrer ist teilweise mit erheblichen Umwegen verbunden. So sind z.B. keine „Zebrastreifen“ im Bereich der Kreisverkehre vorgesehen. Die in den Unterlagen immer wieder beschworene erhöhte Verkehrssicherheit wird dadurch zumindest für Fußgänger und Radfahrer nicht erreicht.

Nicht ausreichende Prüfung von Varianten

Vor allem die Varianten auf der bestehenden Trasse wurden nur unvollständig untersucht. Als Variante auf der bestehenden Trasse wurde nur eine komplette Tunnellösung betrachtet, die aus folgenden Gründen abgelehnt wurde:

1. erhebliche Betriebskosten
2. hohe Erstellungskosten
3. negative Beurteilung des Verkehrsflusses

Zu 1:

Die Betriebskosten sind nur für Tunnel mit einer Länge von über 400 m erheblich, da in diesem Fall laut RABT(=Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) die Notwendigkeit von Notausgängen, Brandschutz etc. gegeben ist.

Eine „Boulevard-Lösung“ mit kurzen untertunnelten Abschnitten unter den eigentlichen Kreuzungsbereichen (z.B. Kreisverkehren) und dazwischen liegenden, tiefer gelegten Straßenabschnitten (wie sie z.B. in München an diversen Stellen gut funktionieren) wurde nicht untersucht. Die Betriebskosten wären für diese Variante deutlich geringer, weil die Notwendigkeit von Notausgängen, Brandschutz etc. wegfällt.

Mit bis zu 9 m tiefen Einschnitten ist die geplante Nordumfahrung zumindest abschnittsweise tiefer gelegt. Die Betriebskosten könnten in diesen Bereichen durch die „Boulevard-Lösung“ deutlich minimiert werden.

Zu 2:

Die Erstellungskosten der Nordumfahrung werden beschönigt, indem im Text (Erläuterungsbericht, S. 29) hervorgehoben wird, dass „Die Tunnellösung ... sowohl von den Baukosten als auch von den Betriebs- und Unterhaltungskosten am teuersten“ ist. Hierbei wird aber verschwiegen, dass die Grunderwerbskosten für eine Variante auf der bisherigen Trasse deutlich geringer ausfallen als bei der Nordumfahrung. Zumindest bei den Erstellungskosten

liegt die Tunnellösung dann mit 21,0 Mio. € unterhalb der Erstellungskosten der Nordspange (21,8 Mio. €) (Erläuterungsbericht, Tab. 3.3.5.1). Da die Betriebskosten bei einer tiefer gelegten Straße (wie unter 1 erläutert) geringer sind als bei einem Tunnel, fällt das Kostenargument damit vermutlich weg.

Zu 3:

Der Verkehrsfluss wird bei der bisherigen Tunnelvariante negativ beurteilt. Bisher wurde aber auf der alten Trasse ausschließlich ein geschlossener Tunnel geplant. Die Möglichkeit einer weiteren, unterirdischen Verteilung, z.B. vor dem Kasernen-Haupttor bzw. an der Einfahrt nach Bad Tölz-Ost, wurde nicht untersucht.

Bereits seit 21.02.2008 liegt dem Bayerischen Staatsministerium, dem Straßenbauamt, den Parteien und dem BN eine Kritikstudie zur sog. Nordumfahrung mit einem Alternativvorschlag von Herrn Dipl. Ing. Ludwig Dölling vor, die sog. Kombinationslösung in zwei Varianten. Zwar enthält auch dieser Lösungsvorschlag einen kritisch zu betrachtenden landschaftsverbrauchenden Ostabschnitt, der Westabschnitt wird aber als Tunnel unter dem vorhandenen Verkehrsraum geführt. Die Überbauung von Wald und Schrebergärten und die Beeinträchtigung der dort lebenden Lettenholz-Bewohner entfällt somit. Ebenso bleiben strukturreiche Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten erhalten. Der BN bemängelt, dass dieser Vorschlag für den Westteil der Umfahrung offensichtlich nicht in die Variantenprüfung einbezogen wurde und fordert eine neutrale Nachbearbeitung.

Nicht nachvollziehbare Bilanzierung der Vor- und Nachteile der Varianten

Die Bilanzierung der Vor- und Nachteile der Varianten ist nicht nachvollziehbar.

Die Höherbewertung eines Golfplatzes gegenüber dem ungestörten Segelflugplatz erscheint nicht objektiv. Nicht berücksichtigt wurde die besondere Funktion des Segelflugplatzes als teilweise biotopkartierter Lebensraum und als Lebensraum der mittlerweile bundesweit gefährdeten Feldlerche. Zudem sind die Magerstandorte Rückzugsraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, die aus der überwiegend intensiv genutzten Landschaft verdrängt wurden. Der BN fordert eine durch genaue Erhebung belegbare Neubewertung dieses Landschaftsteils und eine entsprechende Berücksichtigung bei der Bilanzierung. Zudem ist nicht nachvollziehbar, warum der Golfplatz unter "private Belange" eigens in Tab. 3.3.4 (Erläuterungsbericht, S. 29) aufgeführt wird, während andere private Belange, wie z.B. der Flugplatz nicht gesondert aufgeführt werden.

Unverständlich bleibt auch, warum die Entlastung der Anwohner im Süden der Lettenholz-/General-Patton-Siedlung höher bewertet wird als die Neubelastung der Anwohner im Norden der Siedlung, da die Entlastung der Bewohner im Süden ja nur teilweise erfolgen kann, während die Anwohner im Norden komplett neu belastet werden, sogar teils oberhalb der erlaubten Grenzwerte.

Der BN teilt nicht die Auffassung, dass die bestehende Trennung von Siedlung und Kaserne negativer zu bewerten ist als die geplante Abtrennung des kompletten Tölzer Ostteils vom Stadtkern. Auf die mit der Planung verbundenen negativen Auswirkungen für Fußgänger und Radfahrer wurde bereits oben hingewiesen.

Bei einer objektiven Abwägung der Sachverhalte hätten neben den für die Südumfahrungen nötigen Stütz- und Lärmschutzmauern am Jugendsporthotel (EB S. 28, Tab. 3.3.2) auch die für die Nordumfahrung im Nordwesten der Lettenholzsiedlung und am Maxlweiher nötigen Schutz- und Stabilisierungsbauwerke erwähnt werden müssen.

Schließlich bleibt zu bemängeln, dass die teilweise erhebliche Störung des Landschaftsbilds (z.B. bei Greiling) bei der Bilanzierung gar nicht mehr erwähnt wird. Hier würde ein Verbleib auf der alten Trasse der B 472 gegenüber der bevorzugten Nordumfahrung deutliche Vorteile bringen.

Die Bilanzierung der Vor- und Nachteile der Varianten in der abschließenden Tabelle 3.4 (Erläuterungsbericht, S.30) wird weder erklärt noch ist sie nachvollziehbar. Wurden hier Plus- und Minuspunkte miteinander verrechnet? Falls ja, hat sich zumindest in Spalte 1 (Nullvariante), evtl. auch in Spalte 2 (Nordumfahrung) ein Rechenfehler eingeschlichen. So ergeben in Spalte 1 (Nullvariante) z.B. 7 Minuspunkte und 3 Pluspunkte insgesamt 3 Minuspunkte. In Spalte 2 (Nordumfahrung) ergeben 7 Pluspunkte und 3 Pluspunkte und eine Null insgesamt 4 Pluspunkte.

Zwischen der untersten Zeile von Tab. 3.3.1 und Zeile 1 von Tab. 3.4 gibt es zudem einen Übertragungsfehler.

Allgemein ist der Bewertungsschlüssel, der hinter der Vergabe bzw. Verrechnung der Plus- und Minuspunkte steht nicht nachvollziehbar und es entsteht der Verdacht, dass diese Tabelle zu Gunsten eines einprägsamen, eindeutigen Ergebnisses manipuliert wurde.

Die Variantenprüfung erscheint völlig unausgewogen, fehlerhaft und teilweise tendenziös. Der BN fordert eine objektive Nachbearbeitung unter umfassender Berücksichtigung aller relevanten Vor- und Nachteile der Nordumfahrung gegenüber den anderen möglichen Varianten.

Fehlerhafte Angaben

Im Erläuterungsbericht (S. 19) bzw. in der umweltfachlichen Untersuchung (S. 30 + 43) werden für die Neuversiegelung unterschiedliche Zahlen genannt (4,6 ha im Erläuterungsbericht gegenüber 6,6 ha in der umweltfachlichen Untersuchung). Ebenso bei der Überbauung von Biotopen (0,1 ha im Erläuterungsbericht auf S.19, 0,2 ha auf Seite 28, Tab. 3.3.3, gegenüber 0,34 ha in der umweltfachlichen Untersuchung, Seite 38.)

Dies mag daran liegen, dass sich die technischen Richtlinien für die Planung von Straßen geändert haben (Erläuterungsbericht S. 18). Die Folgerung, dass „die jetzt gültigen Richtlinien auf alle Varianten die gleichen Auswirkungen, wie z.B. einen größeren Flächenverbrauch in Folge größerer Fahrbahnbreiten haben“, ist aber nicht richtig, da bei der Nordumfahrung tatsächlich Biotope (7 kartierte, z.T. mit mehreren Teilflächen) und bisher unbebaute Bereiche betroffen sind, während auf der bestehenden Trasse der B 472 bereits überwiegend versiegelte Bereiche und keine Biotope betroffen sind. Alle Rückschlüsse, die sich also auf diese Flächengrößen beziehen, sind folglich falsch!

Im Grunderwerbsverzeichnis wurde Fl.Nr. 1594 und Fl.Nr. 2715/10 fehlerhaft als "Schienengelände" angegeben. Die betroffenen Flurstücke liegen jedoch in der Schrebergartensiedlung.

Defizitäre umweltfachliche Untersuchungen

Generell ist vorzuschicken, dass die Methodik der Bestandserfassungen der verschiedenen Tier- und Pflanzenarten aus den vorliegenden Unterlagen nicht hervorgeht. Weder die Häufigkeit noch der Zeitpunkt der Begehungen wird bekanntgegeben. Im LBP (Kap 3.4, S.18) werden nur pauschal die Jahre der faunistischen Untersuchungen angegeben.

Die Liste der Vögel ist sehr lückenhaft. Insbesondere ist eine Neubewertung des Rotmilan-Vorkommens erforderlich. Dieser hat im Jahr 2012 in einer hohen Linde in einem Privatgrundstück (Greiling, Mühlleiten 6) nur 100m neben der geplanten Trasse gebrütet (Abb. 1). Die Auswirkungen der Trasse auf das Brutvogelvorkommen sind genau abzu prüfen.

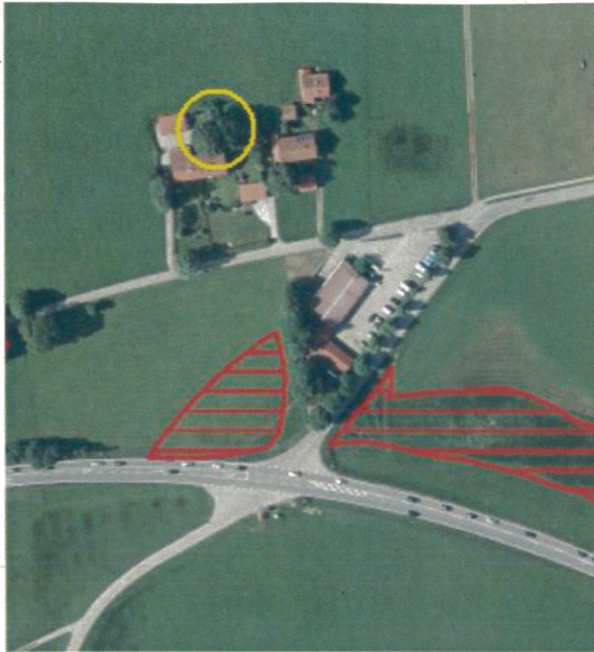


Abb. 1

Defizitär sind auch die Untersuchungen zu den Wanderbewegungen von Amphibien. So wäre zu prüfen, ob es Wanderbewegungen zwischen dem "Hochstauden- und Magerrasenkomplex der Lettenholz-siedlung" (LR 7) und dem Kernlebensraum der nachgewiesenen Amphibien im Feuchtgebietskomplex bei Eichmühle gibt. Entsprechend fehlen in der Planung die gegebenenfalls erforderlichen Amphibien-Leiteinrichtungen. Insbesondere wegen der Vorkommen der streng geschützten Gelbbauchunke ist hier eine genauere Betrachtung unumgänglich.

Die Fledermauspopulation wurde ausschließlich im Südwesten der Trasse untersucht. Bekannte Vorkommen, wie z.B. im Aigenfeld, (Bau km 1+700) wurden nicht berücksichtigt. Aus den vorliegenden Unterlagen ist außerdem nicht ersichtlich, wie viele Begehungen zur Erfassung der Fledermauspopulationen durchgeführt wurden. Außerdem erscheint die Datenlage veraltet, da die Begehung bereits im Jahr 2009 stattfand.

Für die erfassten Zauneidechsen-Vorkommen ist keine CEF-Maßnahme vorgesehen, obwohl es sich dabei um eine streng geschützte Art nach Anhang IV der Fauna-Flora-Habitate-Richtlinie handelt. Die geplanten Vergrämnungsmaßnahmen sind hier keinesfalls ausreichend, da sich der aktuell bereits "ungünstige bis unzureichende" Erhaltungszustand der Population nicht weiter verschlechtern darf.

Laut saP S. 15 soll eine Vermeidungsmaßnahme „frühzeitig - bestenfalls parallel zur Baufeldräumung bzw. Rodung“ durchgeführt werden. Dies wird den besonderen Anforderungen zum Schutz der Anhang IV-Art der FFH-Richtlinie nicht gerecht, da Ersatzhabitate bereits vor Beginn der Baumaßnahme geschaffen werden müssen (vgl. z.B. A. Lukas (2014): Die Zauneidechse in der Planungspraxis, Teil 1: Bestandserfassung. – Recht der Natur, Schnellbrief 182: 80–83, ISSN 0946-1671; www.idur.de/html/nr_-182.html).

Weitere Defizite in der Bestandserfassung und Eingriffsbewertung

Im Bereich der Allgaustraße befinden sich 200-300-jährige, naturdenkmalwürdige und landschaftsprägende Eichen. Diese wurden z.T. überplant bzw. befinden sich in direkter Nähe zum geplanten Baufeld (BW 6). Der BN fordert eine verbindliche Erhaltung der Solitärbäume (vgl. Abb.2).



Abb. 2

Die Planung sieht eine Überbauung des Bodendenkmals (Nr. 8235/0026, vorgeschichtliche Grabhügelgruppe) vor, bei der Zerstörungen nicht ausgeschlossen werden können. Es finden sich jedoch keine Hinweise darauf, dass dieses Bodendenkmal vorher gesichtet und möglicherweise gesichert werden muss bzw. wie ein solcher Eingriff ausgeglichen werden könnte.

Das Planungsgebiet liegt innerhalb der Gebietskulisse für das BayernNetz Naturprojekt "Magerrasenverbund Oberland". Durch die geplante Trasse werden wertvolle Mager-Lebensräume durchschnitten bzw. überbaut, die für das Projekt von besonderem Interesse sind. So z.B. der südliche Teil eines östlich parallel zur Bahn verlaufenden, wenig benutzten Dammwegs, an dem etwas weiter nördlich die europaweit stark gefährdete Busch-Nelke (*Dianthus seguieri*) nachgewiesen wurde (Wuchsort TÖL 11) oder das Flugplatzgelände mit potentiellen Lebensräumen der Kreuzotter. Diese Arten wurden in der vorliegenden umweltfachlichen Untersuchung nicht berücksichtigt. Der BN hält hier eine gezielte Nachkartierung für erforderlich, um eine weitere Dezimierung der Lebensräume hochgradig gefährdeter Arten durch den Trassenbau ausschließen zu können.

Fragwürdiger Ausgleich

Die Ausgleichsmaßnahme A4 sieht auf F.Nr. 810 unter anderem die "Anlage eines Feuchtstandorts durch Abtrag des Oberbodens und Anlage einer Mulde als Überschwemmungsfläche" sowie die "Anlage von feuchten Hochstaudenfluren durch fachgerechte Verpflanzung aus angrenzenden Flächen" vor. Die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme muss stark angezweifelt werden, zumal sich in der unmittelbaren Nachbarschaft eine große, natürliche Geländemulde befindet, die nach Starkregen überstaut wird und großflächig mit ungemähten Hochstaudenfluren bewachsen ist.

Wesentlich zielführender wäre es, die vorhandenen Streuwiesenbrachen und ungemähten Hochstaudenfluren als Ausgleich zu pflegen bzw. wieder biotopgerecht zu bewirtschaften. So wird z.B. in der Biotopkartierung des Streuwiesen- und Hochmoorkomplexes am Südwestrand von Greiling (Biotop-Nr. 8235-147) eine Rückführung der Nasswiesen in 1-mähdige, ungedüngte, nicht beweidete Streuwiesen, eine Ausweisung ungedüngter Pufferstreifen und

eine Beibehaltung bzw. Wiedereinführung der Streuwiesenbewirtschaftung, ggf. nach vorheriger Entbuschung, gefordert. Für den BN ist nicht nachvollziehbar, warum sich die Ausgleichplanung nicht an diesem Bedarf orientiert sondern mit hohem Aufwand weitere, bereits reichlich in der Landschaft vorhandene Lebensräume künstlich geschaffen werden sollen, deren Folgepflege dann höchstwahrscheinlich ebenfalls nicht gesichert werden kann. Vielmehr bieten sich im Rahmen des Ausgleichs Erstpflegemaßnahmen auf verbuschten Streu- und Feuchtwiesen am Westrand des Greilinger Moorkomplexes an, um diese dann in dauerhaft gepflegte Biotope weiter zu entwickeln (vgl. Abb. 3, violett umrahmte Fläche). Auch durch Verschluss von vorhandenen Entwässerungsgräben und Wiederanstau der Torfstiche könnte der Hochmooranteil optimiert werden.



Abb. 3

Zudem sollte im Ausgleichskonzept eine regelmäßige Mahd der umfangreichen Lärmschutzwälle festgeschrieben werden, die der Entwicklung und nachhaltigen Sicherung artenreicher Magerrasen dient. Bereits beim Bau ist darauf zu achten, dass eine entsprechende Bewirtschaftung/Pflege der Wälle (Böschungen nicht zu steil, Böschungsfuß mit Traktor und Ladewagen befahrbar) sicher gestellt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Kurt Schmid
Regionalreferent

gez. Friedl Krönauer
1. Vorsitzender BN Kreisgruppe
Bad Tölz-Wolfratshausen