Umweltschutzverband Alztal u. Umgebung e. V.
Pirach 6a
83308 Trostberg

13.03.2023

Regierung v. Oberbayern
Zi. Nr. 4120
Maximilianstraße 39

80538 München

Einwendung zum Planfeststellungsverfahren Ortsumfahrung Altenmarkt, Bauabschnitt 2

Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit erhebt der Umweltschutzverband Altzal u. Umgebung Einspruch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, Ortsumfahrung Altenmarkt, Bauabschnitt 2.

Bitte beachten Sie unsere nachfolgend aufgeführten Einspruchspunkte und Argumente.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhold Schopf
Erster Vorsitzender Umweltschutzverband Alztal u. Umgebung e. V.

GLIEDERUNG DER EINWENDUNGEN ZUM PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN ORTSUMFAHRUNG ALTENMARKT BA II
13.03.2023
==========

Teil A
RAUMORDNUNG, ALTERNATIVTRASSE,
MATERIELL RECHTLICHE EINWENDUNGEN, SONSTIGES
==========

1. Projektüberblick – Das Einzelprojekt OU Altenmarkt II im Gesamtzusammenhang
1.1 Einwendungen zum Erläuterungsbericht

2. Fehlerhafte Raumordnung

2.1. Beschreibung der Historie
2.2. Unberücksichtigte Interessen der Städte Trostberg und Traunreut
2.2.1 Fehlende Beurteilung der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten der örtlichen Industriebetriebe im Alztal

2.3. Fehlerhafte Umweltverträglichkeitsstudie
2.3.1. Fehlbeurteilung der Raumempfindlichkeit
2.3.2. Fehlerhafte Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen
2.3.3. Fehlerhafte Bewertung einzelner Schutzgüter und fehlende Gewichtung, insb. Klima/Luft

2.4. Fehlerhafte Bewertung der Wasserschutzgebiete

2.5. Unzureichende Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie u. des WHG
2.5.1 Unbewertete Verschärfung der Hochwassersituation
2.6. Keine Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Raumordnung
2.7. Veraltete Linienbestimmung
2.8. Geänderte Rahmenbedingungen
2.8.1. Geänderte Gesetzeslage
2.8.2. Wegfall der Entwicklungsachsen
2.8.3. Änderung des Wasserschutzgebiets Traunwalchen (s. dazu Punkt 2.4.).
2.8.4. Klimawandel
2.8.5. Neue Siedlungen, Gewerbe, Industrie bzw. Erweiterungen im Osten Trostbergs und Traunreuts
2.8.6. Veränderte Verkehrsverhältnisse
2.8.7. Unbewertete Negativpunkte der aktuellen Planungstrasse
2.8.8. Beeinträchtigung der Schulen St. Georgen und Trostberg
2.8.9. Unbewertete Einflussfaktoren auf die industrielle Entwicklung

2.9. Landesplanerische Beurteilung
2.10. Fazit zur fehlerhafte Raumordnung

3. Sich aufdrängende Alternativtrasse ab Wiesmühl über Feichten

4. OU Altenmarkt II (Aubergtunnel) - Kein Zwangspunkt

5. Materiell rechtliche Einwendungen - Sonstiges

5.1. Das Vorhaben liegt nicht im Allgemeinwohl
5.2. Einstufung in den vordringlichen Bedarf – Überschreiten des gesetzgeberischen Ermessens
5.3. Ziele des Bundesverkehrswegeplans werden nicht erfüllt, bzw. verstärken Probleme
5.4. Keine Planrechtfertigung aufgrund unveränderter Verkehrsverhältnisse seit über 20 Jahren
5.5. Unzulässige Problemverlagerung
5.5.1 St. Georgen
5.5.2 Trostberg
5.5.3 Traunreut – Matzing
5.5.4 Feichten
5.5.5 Palling
5.5.6 Kienberg u. Schnaitsee
5.5.7 Emertsham; Peterskirchen
5.6. Unglaubwürdige Verkehrsprognosen
5.7. Unzulässige Abschnittsbildung
5.8. Unverhältnismäßige Lärmbelastung der Bevölkerung an der Neubautrasse
5.9 Unverhältnismäßige Mehrbelastung durch Schadstoff-Immissionen an der Neubautrasse
5.10. Fazit

Teil B UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

1. Schutzgut Klima

1.1. Treibhausgasemissionen
CO2 Ermittlung, Beurteilung, Bewertung, Auswirkung unvollständig bzw. falsch

1.2. Der Klimawandel in der UVP
Das Vorhaben beeinträchtigt Strukturen, die für die Anpassung an den Klimawandel eine besondere Rolle spielen wie Retentionsflächen, Auen/Klimawald, Biotopverbundstrukturen, Frischluftschneisen.
Das Vorhaben verstärkt die Auswirkungen des Klimawandels (Auswirkung auf den Wasserhaushalt, Grundwasser, Starkregenereignisse…)

1.2.1. Erhöhung des CO2-Ausstoßes
1.2.2. Negative Beeinflussung des lokalen Klimas
1.2.3. Erhöhung der Ozonbelastung
1.2.4. Projekteinfluss auf Wasserhaushalt und Wasserökologie
1.2.5. Projekteinfluss auf das Auensystem
1.2.6. Grundwasserwerwärmung/ Wasserwärmung
1.2.7. Starkregenereignisse
1.2.8. Erhöhung der Hochwasserrisiken
1.2.9. Zusammenfassung

1.3.Das Klimaschutzgesetz und Generationengerechtigkeit
Die Trassenplanung verstößt gegen das Klimaschutzgesetz,

2. Schutzgut Luft

2.1. Emissionsberechnung – Immissionsberechnung mit RluS

2.1.1. Summationswirkung / Kumulierung mit anderen Projekten

2.1.2. Luftschadstoffgutachten für die Bauphase fehlt

2.1.3. Fehlerhafte Verkehrsannahmen des Planungsträgers

2.1.4. Verdoppelung der Stickoxidbelastung

2.1.5. Gravierende Zusatzbelastung bei niedrigerer Windgeschwindigkeit/Immission

2.1.6. Überschreitung des kritischen Werts NOX für die Vegetation

2.1.7. RluS Berechnungsprogramms für bestimmte Trassenabschnitte

2.2. Immissionsgutachten Dietlwiese – Unterlage 17.3.

2.2.1. Nichteignung des Programms LASAT

2.2.2. Negative Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr

2.2.3. Allgemeine Beanstandungen zum Immissionsgutachten, Unterlage 17.3.

2.2.4. Beanstandungen zur Emissionsberechnung im Immissionsgutachten, Unterlage 17.4.

2.2.5. Beanstandung zur Immissionsberechnung zum Immissionsgutachen, Unterlage 17.3.

2.2.6. Verschlechterung der Situation am Rentamtsplatz

2.3. Berechnung der Nährstoffeinträge in empfindliche Biotope unter Berücksichtigung der critical loads

2.4. Zusammenfassung

3. Schutzgut Fläche

3.1. Flächenverbrauch Ortsumfahrung Altenmarkt BA II

Flächenverbrauch von ca 320.000qm für 6,3km Strecke ist nicht vertretbar für die OU Altenmarkt II (ohne Ausgleichsflächen). OU Trostberg: vergleichbar

3.2. Fehlende Berücksichtigung kumulierender Vorhaben

Bewertung des Flächenverbrauchs der Verbindung Tacherting bis Matzing

3.3. Nachteilige Folgen des Flächenverbrauchs

weit höhere negative Auswirkungen des Flächenverbrauchs auf Klima, Boden, Wasser Bauamt verharmlost die Eingriffe

3.4. Missachtung von Richtlinien, Vorschriften und Empfehlungen, die die Reduzierung des Flächenverbrauchs zum Inhalt haben

3.4.1. Richtlinie der EU 2014/52/EU (7) vom 16.4.2014

3.4.2. UVPG Novellierung, Fläche als neues Schutzgut aufgenommen

3.4.3. Politik der Bundesregierung

3.4.4. Umweltprogramm des Bundesministeriums für Umwelt

3.4.5. Novellierung Landesplanungsgesetz Bayern 12/2020

3.5. Ergebnis

Der Flächenverbrauch ist sowohl für das Einzelprojekt als auch das Gesamtprojekt nicht vertretbar

4. Schutzgut Boden

4.1. Bodenversiegelung und Bodenverdichtung

Zerstörung sämtlicher Bodenfunktionen, Beeinflussung von Klima, Flora, Fauna, Grundwasser, Zerstörung von Treibhausgassenken, Boden und Fläche sind nicht vermehrbar, für deren Zerstörung gibt es keine Kompensation

4.2. Schadstoffe/Verschmutzung
Risiko während der Bauphase, Gefahr für Boden, Wasser etc.
4.3. Geologische Hindernisgründe
Nagelfluhfelsen bergen ein erhöhtes Risiko und erfordern überdimensionierte Bauwerk

4A Schutzgut Mensch
Einwendungen zum Lärmgutachten

5. Kulturgüter und sonstige Sachgüter
5.1. Wald
Der ökologische Stellenwert Wald wurde unzureichend bewertet (Klimaschutz, Grundwasserbildung Schadstoffe aus der Luft filtern, Funktion für die Frischluftzufuhr, Verlust von Lebensraum und Jagdgebiet vieler Tiere, Bedrohung der Biodiversität…). Es gibt keine Ersatzkompensation für einen Auenwald, prioritären Baumbestand….. Quellrinnen sind überhaupt nicht kompensierbar.

Im übrigen wurden die Ausgleichsflächen in erheblichem Umfang zu niedrig berechnet. Nach der bayerischen Kompensationsverordnung ist hochwertiger alter Mischwald mit Faktor bis 3 und darüber auszugleichen.

5.2. Landwirtschaft
Hochwertige Standorte mit Acker und Grünlandzahlen über dem Landkreisschnitt gehen für die Lebensmittelproduktion verloren. Flächen werden zerschnitten.

6. Schutzgut Wasser – WRRL siehe auch Teil C P. 3; P.4
6.1. Mangelhafte Berücksichtigung FWK 1-F587
Missachtung des Verbesserungsgebots und Verschlechterungsverbots
6.2. Fehlende Kartierung von Gewässer gebundener Flora und Fauna -
Unvollständiger Artenschutzbeitrag
6.3. Oberflächenwasser/Grundwasser
6.3.1. Schadstoffeintrag (auch durch Baubetrieb) Nährstoffeintrag, Salzeintrag
6.3.1.1. Eintrag von Schadstoffen durch Aufschluss von Altlastflächen
6.3.2. Unzureichende Reinigungswirkung der Schadstoffe durch das Absetzb. an der Alz
6.3.3. Unzureichende Reinigungswirkung der Schadstoffe durch Bankette und Dammböschungen
6.3.4. Einfluss Bautätigkeit
6.3.5. Folge der Versiegelung
6.3.6. Risiko Sohledurchbruch
6.3.7. Erhebliche Beeinträchtigung von 4 Tümpeln und 1 Qualmwasserlauf
6.3.8. Straßenentwässerung entlang der Ortsumfahrung
„Stand der Technik“ schließt eine Gefährdung nicht aus
6.3.9. Erhöhtes Hochwasserrisiko – Verstoß gegen das Wasserhaushaltsgesetz
6.3.10. Nicht berücksichtigte Kumulation. (Verlängerung der Einleitererlaubnis der ZABA Anlage der Firma Alzchem Trostberg vom 01.01.23).
6.3.11. Schutzgut Wasser – Wechselwirkung Schutzgut Fische; Fische im FWK nicht mehr verzehrbar 01/23
6.3.12. Planungsempfehlung als Folge des Ahr Hochwassers missachtet
6.3.13 Gewässer III. Ordnung, Kapser Graben von der Berhörde nicht beachtet
6.3.14 Wasserschäden an Gebäuden aufgrund Versitzbecken bei Ziegelstadl:
6.3.15 Hochwasserproblematik in Anning

6.3.16 Grundlegender Planungsfehler der Behörde:
6.3.17 Hangrutschgefärdung im Bereich Nock:
6.3.18 Verringerung der Grundwasserneubildung
6.3.19 Gefährdung von Badegästen im Trostberger Schwimmbad
6.3.20 Einleitung von Straßenwässern im Bereich des Möglinger Mühlbachs:
6.3.21 Zu geringe Berücksichtigung Salzausbringung
6.3.22 Regelwerk lt. Unterlage 18.1, Pkt 4:
6.3.23 Ergebnis zu 6:
Das Vorhaben verstößt gegen das Verschlechterungsverbot u. Verbessererungsgebot

7. Schutzgut Tiere

7.1. Fledermäuse
7.1.1. Fledermäuse Anhang II FFH Richtlinie
7.1.2. Fledermäuse Anhang IV der FFH Richtlinie
7.2. Vögel und Zugvögel
7.2.1. Bodenbrüter Kiebitz, Feldlerche und Wachtel
7.2.2. Gänsesäger, Grünspecht, Schwarzspecht, Eisvogel
7.3. Haselmaus
7.4. Amphibien
7.5. Laubfrosch
7.6. Springfrosch
7.7. Reptilien
7.8. Biber
7.9. Mangelhafte Bestandserfassung
7.10. EUGH Urteil zur Prüfung der artenrechtlichen Verbotstatbestände

8. Schutzgut Pflanzen
8.1. Unvollständige Kartierung Pflanzen
8.2. Auswirkung Schadstoffbelastung auf Pflanzen und Vegetation

9. Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit
9.1. Verschlecherung Luftverhältnisse und Erhöhung der Lärmbelastung in bisher unverlärmten Gebieten mit sauberer Luft

10. Schutzgut Landschaft

11. Fehlende Kumulation mit anderen Projekten
11.1. Zur Ortsumfahrung Altenmarkt, Bauabschnitt I (Aubergtunnel)
11.2. Ortsumfahrung Trostberg West und Ortsumfahrung Tacherting West
11.3. Zwei Netzergänzungen zur OU Trostberg waren 2017 Bestandteil des vorläufigen Verkehrsgutachtens.
11.4. Ortsumfahrung Garching
11.5. Ortsumfahrung Hörpolding/Matzing
11.6. ERGEBNIS ZU PUNKT 11

12. Ergebnis UVP – Das Projekt ist umweltunverträglich

Auflistung der Abwägungspunkte aus der UVP und
Auflistung sonstiger Abwägungspunkte (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

13. Abwägungsergebnis
Das Projekt liegt nicht im Allgemeinwohl und ist deshalb nicht zuzulassen.

Teil C FFH VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

1. Einwendungen zur Gebietsabgrenzung -
Verstoß gegen EU Recht

2. Zur Wasserrahmenrichtlinie der EU 2000/60/EG
Verstoß gegen EU Recht wegen fehlender Schutzgebietsausweisung, Art. 6 WWRL

3. Zur Wasserrahmenrichtlinie der EU 2000/60/EG, siehe auch Teil B, P.6, Schutzgut Wasser
Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL
3.1. Nicht berücksichtigte Kumulationswirkung
3.2. Wechselwirkung Fische – Verzehr kritisch

4. Zu §6, bzw. Artikle 44 BayWG –
Verstoß gegen das Wasserhaushaltsgesetz

5. Erhebliche Beeinrächtigung von Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH Richtlinie -
Verstoß gegen EU Recht

6. Mangelhafte Beschreibung des Projekts, insbesondere für die Bauphase

7. Allgemeine Einwendungen zur Erheblichkeit

8. Erhebliche Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II der FFH Richtlinie -
Fledermäuse – Verstoß gegen EU Recht
8.1. Allgemeines
8.2. Rechtliche Grundlagen
8.3. FFH Gebiete Fledermäuse
8.4. Begründung der Erheblichkeit des Eingriffs auf das Erhaltungsziel
8.4.1. Nicht berücksichtigte Kumulation
8.4.2. Nicht berücksichtigte Vernetzungsfunktionen
8.4.3. Die Abstellung der Untersuchungen auf lediglich 3 Hauptflugkorridore von Bau km 0 bis Nock ist unzureichend.
8.4.4. Auch der Folgeabschnitt ab Nock wurde falsch bzw. unzureichend untersucht
8.4.5. Die entscheidungsrelevanten Vermeidungsmaßnahmen können nicht anerkannt werden. Falsche Beurteilung der Situation in Nock
8.4.6. Erhebliche Störungen in der Bauphase
8.4.7. Verlust von Nahrungshabitaten nicht berechnet. Institut Schober geht von falschen Annahmen aus
8.4.8. Regenrückhaltebecken müssen mindestens 100m von nachgewiesenen Fledermausflug-routen entfernt sein
8.4.9. Bestandsentwicklung Wimperfledermaus und Gr. Mausohr

8.4.10Nicht berücksichtiger Einfluss von Schadstoffeinträgen

8.5. Ergebnis.

9. Vögel der Artenliste I der Vogelschutzrichtlinie

9.1.Bodenbrüter Wachtel, Kiebitz, Feldlerche
9.2.Sonstige
Grünspecht, Schwarzspecht, Gänsesäger, Eisvogel

siehe Einwendungen Teil B Schutzgut Tiere

TEIL A DER EINWENDUNGEN **13.03.23**

==========

1. PROJEKTÜBERBLICK – ALLGEMEINES

Das Einzelprojekt OU Altenmarkt im Gesamtzusammenhang

==========

Im Alztal sind Umfahrungen als Teile einer Bundesfernstraßenverbindung A94 von Altötting, zur A8 nach Traunstein geplant, wobei Teilprojekte, die Umfahrung von Traunstein, die Umfahrung von Unterneukirchen, sowie der Aubergtunnel bei Altenmarkt, realisiert sind:

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens: **Projekt Nr. B299-G130-BY-T03 BY – Ortsumfahrung Altenmarkt II,**

Die Trasse wird auf einer Länge von 6,3km mit 11 Brücken mit einer Gesamtlänge von ca 450 Meter geplant, wobei die Brücke über den Fluss Alz, mit Pfeiler im Fluss, aus ökologischer Sicht äusserst kritisch zu bewerten ist. Wertvolle Biotope werden durchschnitten, oder unmittelbar tangiert, wertvoller Auenwald mit bedeutenden Artenvorkommen wird zerstört. Die Trasse verläuft nahezu nie auf natürlichem Gelände.

Die Realisierung des Aubergunnels bei Altenmarkt, unter Verkehr, bedingt jedoch keinen Zwangspunkt für den, in diesem Verfahren Plan festzustellenden Abschnitt der Ortsumfahrung Altenmarkt, wie im Planfeststellungsbeschluss zum Baubschnitt I (Aubergtunnel) ausdrücklich vermerkt ist.

Im unmittelbaren Anschluss am Knotenpunkt Mögling ist als Folgemaßnahme nachfolgende Ortsumfahrung geplant (Planung weit fortgeschritten):

Projekt Nr. B299-G130-BY-TO2-BY im Bundesverkehrswegeplan 2030 **OU Trostberg West.**

Die Trasse wird auf einer Länge von ebenfalls ca 6,3km mit 7 Brücken (davon 3 Grünbrücken) und einem overfly geplant. Die Trasse soll unmittelbar am neu geplanten Kreisverkehr Mögling an die Plan festzustellende Trasse anschließen. Der Hanganstieg ist mit Einschnittstiefen bis 30m aus ökologischer Sicht äußerst kritisch zu bewerten. Wertvoller Hangleitenwald mit bedeutenden Artenvorkommen wird zerstört. Die Planung ist konkret und weit fortgeschritten.

Vorgenannte Umfahrungen müssen hinsichtlich ihrer kumulativen Auswirkungen auf die Schutzgüter und FFH Lebensraumtypen und Arten gemeinsam betrachtet werden (zusätzlich ist der sog. Bauabschnitt III , eine geplante Baumaßnahme für den neuralgischen Punkt St. Georgen mit zu berücksichtigen, ebenso wie geplante Netzergänzungen im Zusammenhang mit der geplanten OU Trostberg; Erläuterung zur Kumulation s. Punkt 11, Teil B der Einwendungen und Punkt 11, Teil C der Einwendungen).

Weitere Umfahrungen, als Teilstrecken der durchgehenden Strecke von Garching bis Matzing: Im Norden, anschließend an die OU Trostberg West, sind zwei weitere Ortsumfahrungen vorgesehen, Tacherting und Garching. Südwestlich von Traunreut wird die Ortsumfahrung Matzing geplant. Der Aubergtunnel ist bereits umgesetzt.

Trostberg gehört mit ca 12.000 EW und dem Chemiepark Trostberg zum bayerischen Chemiedreieck. Weitere namhafte Arbeitgeber sind die Papierfabrik Rieger, Edeka etc.

Traunreut, im Osten von Altenmarkt und Trostberg, ist mit 22.000 EW größte Stadt im Landkreis und bedeutender Arbeitgeber (Firma Heidenhain, optische Industrie, Bosch, Siemens…).

Altenmarkt und Trostberg liegen nur ca 3,5 km voneinander entfernt.

Der Knotenpunkt der geplanten Trassen erfolgt in Tallage am Knotenpunkt / Kreisverkehr Mögling. Die Zuläufe erfolgen über die Talhänge mit je 53-60m Höhenunterschied. Das Tal ist an dieser Stelle nur ca 1,2km breit. Es muss also auf kurzer Strecke ein großer Höhenunterschied überwunden werden.

1.1 EINWENDUNGEN ZUM ERLÄUTERUNGSBERICHT

Zusammenfassung der Einwendungen zur Planfeststellung unter Bezugnahme auf den Erläuterungsbericht.

Die Straßenbaumaßnahme B304 Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 entspricht nicht mehr den Erfordernissen der Gegenwart und Zukunft. Klimaveränderungen und die daraus resultierende

Klimakrise erfordern gesamtgesellschaftliche Anstrengungen, um die globale Erderwärmung bis 2100 unter zwei Grad Celsius – möglichst jedoch unter 1,5 Grad Celsius – im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen. Es muss alles unternommen werden, um dieses Ziel zu erreichen. Deshalb darf dieses Straßenbauprojekt nicht realisiert werden. Darüber hinaus sind auf den folgenden Seiten die Einwendungen dargelegt, warum die Planung falsch ist und nicht planfestgestellt werden darf.

Einwendung zum Punkt 1.1 Planerische Beschreibung Seite 5:
Die Planungsziele OU Altenmarkt BA 2 sind in der folgenden Tabelle aufgelistet. Zu jedem Zielpunkt wird in der zweiten Spalte die entsprechende Einwendung dargelegt.

Ziele	Einwendung
Schaffung einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Bundesstraßenverbindung im Zuge der B299 / B 304	Mit einem Kreisverkehr zu Beginn in Mögling und einer Steigungsstrecke von 2 Kilometern Länge mit einer Steigung von 5,3 % und zwei Ampelanlagen in Abstand von nur 2.500 Metern und der Mündung der Straße in einen Unfall-, und Stauknotenpunkt mit mehreren Bahnübergangen ist das Ziel verfehlt.
Stärkung der überregionalen Verkehrsachse	Die Trasse ist so gelegt, dass Siedlungsgebiete und Industriezentren keinen direkten Anschluss haben. Außerdem ist der Streckenverlauf an die engste Stelle im Alztal gelegt, an der erheblichen Steigungs- und Gefällestrecken überwunden werden müssen. Damit verbunden sind Geschwindigkeitseinschränkungen. Die Trasse wird gewählt, obwohl auf den Hochflächen des Tals schon Staats- und Kreisstraßen vorhanden sind, die sich für einen Ausbau zur Bundesstraße geradezu optimal anbieten.
Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahren von Altenmarkt, Grassach und Stein, insbesondere vom Schwerverkehr.	Durch die Realisierung des Aubergtunnels ist in Altenmarkt der Staupunkt Schneeweiseck entfallen. In Altenmarkt, Grassach und Stein sind Handel und Gewerbe dominierende Direktanlieger der Straße. Durch das Ignorieren der Behörden der Problemstelle Sankt Georgen wir hier die Verkehrssicherheit erheblich verschlechtert.
Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr	Das Gegenteil ist der Fall: es wird noch mehr Durchgangsverkehr mit dem vorhandenen Ziel- und Quellverkehr der Städte Trostberg und Traunreut zusammengeführt.
Verbesserung der Unfallsituation an der Bestandsstrecke.	Höhere Unfallssituation der Neubaustecke durch Spureinfädelungen, Steigungs- und Gefällstrecken sowie ein höheres Unfallrisiko durch höhere Geschwindigkeiten.

Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in den Ortsdurchfahrten.	Durch die Berg- und Taltrasse höherer Schadstoffausstoßes des mit höherer Geschwindigkeit fahrenden Verkehrs. Der Luftaustausch im Tal in den Quartieren wird wesentlich verschlechtert. Rampenbauwerke behindern den Luftaustausch im gesamten Talraum. Neuverlärmung und Schadstoffbelastung in den angrenzenden Sielungen der Neubaustecke werden viel mehr Menschen belastet als heute auf der Bestandsstecke. Luftschadstoffgutachten der Dietlwiese nicht geeignet. Tatsächlich höhere Immissionen. RLUS für St. Georgen und Knottenpunkt Zieglstadl/Weisham nicht geeignet.
Erhöhung des Potenzials zur Aufwertung des Wohnumfeldes und zur Verbesserung der Lebensqualität in den Ortsdurchfahrten von Altenmarkt, Grassach und Stein	Ortsdurchfahren sind im Wesentlichen durch Gewerbe geprägt. Diese sind vom Durchfahrtsverkehr abhängig und werden durch die Ortsumfahrung in Ihrer Existenz bedroht. Die Neubaustecke wirkt auf der gesamten Länge von 6,3 km und 1 km Neubau TS 2093 wertvernichtend auf die anliegende Bebauung und landwirtschaftlichen Flächen und Betriebe.
Nur 1 Alzquerung im Zug der Neubaumaßnahme zur Minimierung der naturschutzfachlichen Beeinträchtigung der ökologischen Vernetzung im Zug der Alz	Bei einer Linienwahl auf der östlichen Hochfläche der Alz wäre eine zusätzliche Alzquerung nicht erforderlich, weil die Brücke in Wiesmühl nach Feichten schon vorhanden ist. Ein Anschluß der B 304 an die B299 ist in Weisham möglich. Keine Beeinträchtigung der ökologischen Vernetzung in dem letzten noch intakten ökologischen Bereich der Alz zwischen Altenmarkt und Trostberg
Ermöglichung einer in allen Realisierung Szenarien verkehrssicheren und leistungsfähigen Verknüpfung der B 304 OU Altenmarkt BA2 mit dem Bestandsnetz und mit der geplanten B 299 OU Trostberg	Bei einer Linienwahl auf der östlichen Hochfläche der Alz wird Trostberg auf vorhanden Trassen von Staatstraßen größtenteils umfahren. Die Anbindung der B 304 kann südlich von Stein über die Waginger Straße erfolgen. Dabei handelt es sich nur um ein Verkehrsaufkommen von derzeit rund 4000 Kfz/Tag.

Seite 5: Hinweis ist nicht richtig. Die alternative Trasse auf den östlichen Hochflächen der Alz, liegt in mitten des Korridors der Verkehrsachse und würde die Verkehrsverbindung der zentralen Orte untereinander und auch mit den überregionalen Verkehrswegen flächensparend, energiesparend, mit erheblich weniger Emissionen mit den angrenzenden Sielungen vernetzet. Mit der zur Planfeststellung eingereichten Straße, ist die Bündelung der Verkehrswege faktisch aufgehoben und ins Gegenteil verkehrt.

Die Aussage, dass die Bundesstraße B 304 die gesamten Verkehrsströme zwischen München und Salzburg abwickelt, ist falsch. Das Verkehrsaufkommen in dem betroffenen Bereich auf der B 304

ist mit 9000 Kfz/Tag völlig untergeordnet zum Verkehrsaufkommen in Nord-Süd-Verbindung der B299 mit 16.000 Kfz/Tag, was durch die Verkehrsgutachten eindeutig belegt wird. Gerade der Verkehr bei der Altenmarkter OU 2 wird nur mit 4000 Kfz/Tag in Richtung Salzburg weiterfahren. Deshalb ist die Behauptung absurd, dass die neue Straße eine Netzergänzung darstellt. Die geplante Neubaustrecke entspricht in keiner Weise einer leistungsfähigen Netzergänzung, was durch eine genauere Betrachtung der Planung sichtbar wird: Tunnelstrecken mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70km/h mit unmittelbar anschließendem Kreisverkehr und einem weitern, neu zu bauenden Kreisverkehr bei Mögling in nur 600 Meter Entfernung, mit einer weiteren Steigungsstrecke von 1.400 Meter (Steigung von 5,3%) und nachfolgender Einfädelungsstelle von 2 Fahrspuren auf eine Fahrspur. Schon nach 1200 Meter folgen eine Ampelanlage und nach weiteren 1000 Metern die zweite Ampelanlage, bevor die neue Straße in Sankt Georgen in einem Unfallbrennpunkt endet. Zumal die Strecke um 15% länger als die Bestandsstrecke ist, kann hier in keiner Weise von einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Bundesfernstraßenverbindung gesprochen werden.

Einwendung zum Punkt Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen, Seite 6:
Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf erfolgte auf Basis einer falschen Kosten-Nutzen-Analyse und hätte nie in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden dürfen.
Die Zuordnung nach RIN ist auf Grund der Verkehrszahlen falsch.

Einwendung zum Punkt Bezeichnung der Folgemaßnahmen, Seite 6:
Die Notwendigkeit der Verlegung der ST 2093 hätte schon bei den Vorentwürfen zu einer Neubewertung der Linienführung für die gesamte Ausbaustrecke führen müssen. Denn gerade der Verlust an Waldflächen war bei der Variantenauswahl für die SO1 und SO2 Ausschlusskriterien für die beiden Varianten.

Einwendung zum Punkt zukünftige Straßennetzgestaltung, Seite 7:
Durch die Abstufung der vorhanden B 304 Ortsdurchfahrt Altenmarkt zur Ortsstraße gelangen 2 Alzbrücken (eine davon durch die Freigabe der Aubertunnels) und eine Traunbrücke bei Grassach in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Altenmarkt. Die Verkehrsbelastung wird laut Verkehrsgutachten bei 7.000 Kfz/Tag nach wie vor hoch sein. Es ist zu befürchten, dass die Wartung und Instandsetzung der Brücken durch den Zuständigkeitswechsel nicht mehr in dem Maße durchgeführt werden, als dies noch bei dem Bund als Eigentümer der Fall war. Eine Komplettsperrung aufgrund von Versäumnissen ist zu befürchten. Damit wären Gemeindeteile nicht mehr für den Straßenverkehr und damit auch für die Hilfsversorgung zugänglich.

Einwendung zum Punkt Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik, Seite 8:
Durch die Freigabe des Aubergtunnels gibt es in Altenmarkt keine Staus mehr in der Ortsdurchfahrt. Staubildungen sind nur noch am Kreisverkehr vom Nordportal des Aubertunnels festzustellen. In den Planungen der OU 2 ist Richtung Norden in 600 Metern Entfernung ein weiterer Kreisverkehr vorgesehen. Stauungen zwischen den beiden Kreisverkehren sind wahrscheinlich.
Bei einer Verkehrsabnahme um 60% Kfz/Tag kann wohl nicht von einer starken Abnahme gesprochen werden. Die hohe verbleibende Verkehrslast schränkt auch die städtebaulichen Verbesserungsmöglichkeiten erheblich ein, was wiederum einen Beweis für die falsche Linienbestimmung darstellt. Wie oben ausgeführt, entspricht die Entwurfsplanung der neuen Altenmarkter OU 2, nicht den Erfordernissen einer leistungsfähigen Bundesfernstraße. Die Lärm- und Abgasbelastung der vorhanden B304 alt sind durch die Geschwindigkeit von 50 km/h und dem geraden horizontalen Verlauf ohne Steigung sehr gering. Gerade das Gegenteil wir durch die neue Umfahrung erreicht: Höhenunterschiede durch das enge Alztal von 50 Meter verursachen ein Vielfaches an Treibstoffverbrauch, Lärmbelastung und Schadstofffreisetzung als dies auf der Bestandstrecke der Fall ist. Weite Teile der Siedelungen von Trostberg und Altenmarkt werden

dadurch den neuen Emissionen ausgesetzt. Außerdem müssen für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung neue Wirtschaftswege angelegt werden, um überhaupt noch auf die Flächen zu gelangen, was wiederum zu mehr Flächenverbrauch führt. Zum Teil mit erheblichen Umwegen, wodurch der Landwirt erhöhten Bewirtschaftungsaufwand zu tragen hat. Flächen werden zum Teil so zerstückelt, dass eine Nutzung für die Lebensmittelgewinnung unmöglich wird. Betriebe sind in ihrer Existenz gefährdet, weil sie erhebliche Flächen verlieren oder durch die Immissionen der Straßenschadstoffe ihre Zertifikate verlieren. Naherholungsgebiete werden durch die Straßenbaumaßnahme zerstört. Anwohner und Nutzer von Fuß- und Radwegen sind den zusätzlichen Emissionen schutzlos ausgeliefert und können gesundheitliche Schäden davontragen.
Das Ziel der landschaftspflegerischen Gestaltung ist komplett verfehlt. Speziell durch die Rampe mit einer Länge von 600 Meter und einer Höhe von 20 Metern, die im Alztal mit 100.000 m³ Aufschüttmaterial errichtet wird, und dem anschließendem Brückenbauwerk nach Nock. Das Brückenauflager in Nock wird 7 Meter über dem natürlichen Gelände ragen, obwohl sich hier ein tieferer Einschnitt im Hang geradezu anbietet. Zwänge durch Verkehrssicherheit und aus ingenieurtechnischen Sicht sind nicht erkennbar. Im weiteren Verlauf ab Wimpasing Richtung Süden wird das Gelände wieder mit einem Damm mit einer Höhe von 5 Metern aufgeschüttet bis kurz vor Pirach. Nach dem flächenverschwendenden Kreuzung- und Kreisverkehrsbereich bei Zieglstadl wird der Anninger Bach wieder mit einem Brückenbauwerk von 15 Metern Höhe überspannt und in der Folge aufgeschüttet. Die Waginger Straße TS 2104 wird aufs Aufwändigste angebunden, wofür wieder ein Brückenbauwerk notwendig ist. Auch die Anninger Ortsverbindungsstraße muss mit einer Brücke überführt werden. Die gesamte OU wird mit 11 Brückenbauwerken mit einer Gesamtlänge von 450 Metern ausgeführt und verläuft auf nahezu keinem Meter auf natürlichem Geländeniveau.

Einwendung zum Punkt „Aktualisierung der UVS und der Verkehrsuntersuchung, Seite 12:
Es wird zwar richtig festgestellt, dass sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen seit dem Abschluss des ROV wesentlich geändert haben. Deshalb wurde es erforderlich die Raumordnungsvarianten nochmals zu prüfen. Es hätte aber vielmehr eine neue Raumordnung durchgeführt werden müssen. Dabei hätte man die Forderung der Städte Trostberg und Traunreut nach einer Erweiterung des Raumordnungskorridors Folge leisten müssen und den Raum östlich von Wiesmühl bis Heiligkreuz mit einbeziehen müssen. Dabei wäre bei einer objektiven Bewertung eine neue Linienbestimmung das Ergebnis gewesen. Stattdessen hat man nur die untersuchten Varianten nochmals mit einander verglichen und nur die aktuellen Gesetze und Richtlinien in Bezug auf den Naturschutz verglichen. Die Feststellung, dass auch unter verschärften ökologischen Rahmbedingungen die Linienbestimmung ihre Gültigkeit behalten hat, ist in keiner Weise nachvollziehbar und richtig.

Einwendung zum Punkt 2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung, Seite 15:
Laut Landesentwicklungsplan verfügt Bayern insgesamt über ein gutes Straßennetz. Deshalb sind auch die landesplanerische Entwicklungsachsen entfallen. Im Zuge der Klimakrise wurde ein Gesetz zum Klimaschutz 2021 verabschiedet. Darin wird die Reduktion von schädlichen Klimagasen festgelegt. Durch die OU Altenmarkt 2 wird mehr CO2 Klimaschadgas ausgestoßen, als dies auf der Bestandsstrecke der Fall ist. Nachdem der Verkehrssektor den Reduktionszielen weit hinterherhinkt, darf die Altenmarkter OU 2 nicht gebaut werden. Durch die Berg- und Taltrasse werden vielmehr CO2 freigesetzt als zum Beispiel bei einer Trasse auf den Hochlagen des östlichen Alztales oder auf der Bestandsstrecke. Zudem befindet sich eine parallel verlaufende Eisenbahnlinien auf den aktuellen Bauabschnitt und im gesamten Planungskorridor. Eine zusätzliche Bundesfernstraße, wie geplant, würde die Bemühungen zur Stärkung der Bahnlinie nur schaden und dem Umbau des Verkehrssektor zu mehr ÖPNV widerlaufen. Die OU Altenmarkt BA 2 ist nur deshalb in den Flächennutzenplänen der Stadt Trostberg und Traunreut aufgenommen worden, weil ihnen vom Planungsträger in Aussicht gestellt wurde, im Falle Trostberg zusätzliche Netzergänzungen für eine Südanbindung für den Chemiestandort und eine Ostspange von der TS21

zur neuen OU bei Wimpasing und im Falle Traunreut den Unfallschwerpunkt Sankt Georgen technisch zu lösen. Keines der Maßnahmen hat auch nur eine minimale Realisierungschance in den nächsten 20 Jahren. Damit sind die Ausweisungen in den Flächennutzungsplänen mit Vorbehalten gültig.

Einwendung zum Punkt 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse, Seite 19:
Seit 20 Jahren sind die Verkehrszahlen im Bereich von Altenmarkt und Stein gleichbleibend. Quelle: Dauermessstelle Altenmarkt. Für die Einstufung im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf wurde immer mit Prognosezahlen gerechnet, die nie erreicht wurden. Deshalb sind auch die ausgeführten Prognosezahlen nichts anderes als die Straßenermöglichungsplanung fortzuschreiben. Die Prognosezahlen werden sich jedoch in der Realität, wie in der Vergangenheit bewiesen wurde, nicht einstellen.. Die Behauptung, dass es täglich zu mehrmaligen längeren Stauungen kommt, ist falsch. Die geradlinige Durchfahrt durch Altenmarkt mit den Netzverbindungspunkten ist für die Region als durchschnittlich gut zu bewerten. Die Feststellung seitens der Behörde ist richtig, dass alternative Nord-Süd-Verbindungen westlich und östlich über das nachgeordnete Netz stark genutzt werden. Dies ist aber nicht damit zu begründen, dass die vorhandene Bundesstraße den Verkehr nicht aufnehmen kann. Sondern ist dem geschuldet, dass eben diese Straßen den anfallenden Verkehr durch ihre Lage besser gerecht werden, weil sie die Arbeitsstätten und Siedlungsgebiete besser erreichen und in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurden. Die geplante Straße wird den Verkehr der untergeordneten Straßen nicht aufnehmen, weil die Linienführung weitab der TS 42, TS14 und ST2093 verläuft.
Der Klimawandel erfordert ein Umdenken. Die Gesellschaft und Politik sind sich einig, ein weiter so wie bisher in der Verkehrspolitik, darf es nicht geben. Bis zum Prognosejahr 2035 muss vor allem der Verkehrssektor seine Klimaziele erreicht haben. Dies kann jedoch nicht mit derartigen Straßenbaumaßnahmen erfolgen, da durch das Projekt im Gegensatz zur Bestandsstrecke viel mehr CO2 emittiert wird.
Mit der baldigen Fertigstellung des Brennerbasistunnels muss auch Deutschland und im Speziellen Bayern mehr Anstrengungen unternehmen, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Gerade im Wirkungsbereich der neu geplanten Straße besteht die Bahnlinie Garching Traunstein. Es muss die Aufgabe der Städte- und Gemeindeverwaltung und des Landratsamtes sein, diese bestehende Bahnlinie für den ÖPNV attraktiver zu machen. Das Management der Bahn muss endlich in der Lage sein, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen. Gerade diese OU Altenmarkt 2 ist ein Paradebeispiel für eine verfehlte Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte.

Einwendung zum Punkt 2.5 Entsiegelung, Seite 33:
Bei einer Versiegelungsfläche von 19 Hektar eine Entsiegelung von 1,19 ha auszuweisen und diese Fläche wieder ökologischen Funktionen für die Schutzgüter Boden und Wasser zuzuweisen im unmittelbaren Wirkungsbereich der neu zu bauenden Straße kann nur als Hohn bewertet werden.

Einwendung zum Punkt 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, Seite 33:
Wie vom UVA dargelegt, ist sehr wohl eine FFH-Ausnahmeprüfung und eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung erforderlich. Das öffentliche Interesse einer begrenzten Bevölkerungszahl an der B304 kann nicht über das Allgemeinwohl der gesamten Bevölkerung in dieser Region gestellt werden. Ebenso kann das sogenannte Allgemeinwohl von überregionalen wirtschaftlichen Interessen nicht über dem Allgemeinwohl der gesamten Weltbevölkerung stehen. Die Straßenbaumaßnahme trägt dazu, die eng gesetzten Klimaschutzziele nicht zu erreichen und orientiert sich somit nicht an den Interessen des Allgemeinwohls der Weltbevölkerung.

Einwendung zum Punkt 3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie Seite 34:
Es ist richtig, dass der Gesetzgeber im Raumordnungsgesetzt die öffentliche Beteilung vorschreibt. Nach dem Raumordnungsverfahren wurde dies auch so durchgeführt. Nur blieben die Einwände der

Städte Trostberg und Traunreut unberücksichtigt. Denn die Städte haben immer eine durchgehende östliche Linie beginnend von Wiesmühl über Feichten im Osten bis südlich nach Matzing gefordert. Die Straßenbaubehörde wird nicht müde, die überregionale Bedeutung darzustellen. Wenn dem so wäre, stellt sich die Frage, warum die Zusammenführung der B 299 und B304 an der engsten Stelle im Alztal gewählt wurde. Es ist doch offensichtlich, dass dieser Verbindungspunkt im westlichen Teil der Alzhochfläche viel sinnvoller wäre, da hier keine Konfliktpunkte mit Flüssen, Auwälder und Auhangleiten bestehen. Entsprechende Untersuchungen wurden von der TU München zu Beginn des Raumordnungsverfahren durchgeführt. Diese Möglichkeit einer Westumfahrung wurde auch in der Planfeststellung zum Aubergtunnel nochmals in Betracht gezogen. Nicht nachvollziehbar ist zudem immer wieder der Hinweis, dass bei jeder Variantenkombination die „Nordspange Altenmarkt“ immer erforderlich ist. Wie vorhin ausgeführt, ist die Nordspange bei einer Realisierung der Westumfahrung von Altenmarkt nicht notwendig. Auch bei einer durchgehenden östlichen Linie ist eine zusätzliche Alzquerung mit dieser Nordspange nicht notwendig. Die 4000 Kfz/Tag Richtung Süden rechtfertigen nicht diese Monstertrasse quer durchs Alztal mit einem Flächenverbrauch von 32 ha und 87 Mio. € Kosten. Hier sind die Folgekosten von 11 Brückenbauwerken mit 450 Metern Gesamtlänge noch gar nicht berücksichtig. Auch die Ausgrenzung der Nordspange in der Variantenvergleich ist nicht rechtens. Wie oben dargelegt, gibt es sehr wohl Alternativen zur Nordspange Altenmarkt. Erst recht bei einer durchgehenden Ostlösung.

Einwendung zum Punkt 3.3.2 Prognosebelastung im Jahre 2025/2030, Seite 39:
Es ist einfach unlauter, für die Prognosebelastungen auf Basis von Tagesspitzenzahlen auf Tagesdurchschnittszahlen hochzurechnen und damit höhere Werte zu erhalten als tatsächlich vorhanden sind. In zahlreichen Verkehrsgutenachten der letzten 20 Jahren traten die prognostizierten Zahlen nie ein. So wurden in der Raumordnung Verkehrszahlen für das Jahre 2020 von 25.000 Kfz/Tag in Altenmarkt vorhergesagt. Tatsächlich haben die Durchschnittszahlen in 2020 bei nicht einmal 16.000 Kfz/Tag gelegen. In der Tabelle 10 des Erläuterungsbericht wird gar eine Schwerverkehrsbelastung von 19.700 Fahrzeugen am Tag angegeben. Solche Versuche die Behörden und Öffentlichkeit zu täuschen, ist im höchsten Maße unseriös.
Was möchte die Behörde mit der Behauptung aussagen, dass Traunreut nicht an der B 304 liegt? Sankt Georgen ist ein Stadtgebiet von Traunreut und kein eigenständiger Ortsteil wie behauptet. Auch widerspricht sich die Behörde mit der Feststellung, dass Traunreut bei einer SW keine Belastungsänderung erfährt. Durch den Ausbau der OU Altenmarkt 2 wird es in der ganzen Region und deren Nebenstraßen zu mehr Verkehr kommen. Siehe Freigabe A94 im Münchner Osten. Die Behörde stellt selbst fest, dass im Bereich Traunreut im Prognose-Nullfall in Sankt Georgen nur 13.400 Kfz fahren und widerspricht damit ihren eigenen Ausführungen zur Notwendigkeit eines Ausbaues.
Die Trassenvarianten SW1-SW6 als unterschiedliche Varianten zu bezeichnen, ist nur mit dem Versuch zu erklären, den Behörden und der Öffentlichkeit eine Abwägung vor zu täuschen, die gar keine Unterschiede aufweisen kann, weil sie dicht aneinander liegen und somit gar keine raumbedeutenden Unterschiede aufweisen.
Für die Variante SO1 und einer durchgehenden Lösung von Wiesmühl sind die Zahlen gar nicht ermittelt. Deshalb können die ausgeführten Zahlen gar nicht richtig sein. Das gleiche gilt für die Variante SO2.

Einwendung zum Punkt 3.3.4 Bewertung der Prognosebelastung einschließlich des Prognose-Nullfalles hinsichtlich Verträglichkeit mit dem vorgesehenen Ausbaugrad, Seite 41:
Immer wieder wird davon gesprochen, dass die Ortsdurchfahrten das derzeitige Verkehrsaufkommen kaum bewältigen können. Das ich nicht richtig. Weder sind lange Stauungen bekannt oder dokumentiert, noch fehlen irgendwelche Beweise, die ein solche Feststellung rechtfertigen. Auch sind die amtlichen Verkehrszahlen in einem Bereich, der dies nicht erwarten lässt.

Einwendung zum Punkt 3.4.1 Nullvariante bzw. Ausbau der bestehenden B 299 / B304, Seite 42:
Das Bauamt stellt dar, dass für die Länge der Ortsdurchfahrten von Altenmarkt 1,2 km, Grassach 0,6 km, Stein a. d. Traun 0,5 km für nur eine Gesamtlänge von 2,3 km Länge, eine OU Altenmarkt 2 von 6,3 km Länge mit 11 Brückenbauwerken mit einer Gesamtlänge von 450 Meter und einem Flächeninanspruchnahme von 32 ha notwendig ist. Daraus wird ersichtlich, dass diese Baumaßnahme unverantwortlich ist im Hinblick auf die Klima- und Energiekrise.
Die Tabelle 12 mit den aufgeführten Planungszielen entspricht nicht den Anforderungen, die heute im Verkehrswesen anzusetzen sind. Dies sind zum Beispiel die Reduzierung des Individualverkehrs, Nutzung von vorhanden Alternativen Verkehrssystemen hier im speziellen die Eisenbahnlinie Garching Traunstein, Verringerung des CO2 Ausstoßes durch Vermeidung von Steigungs- und Gefällestrecken, flächensparende Trassenlegung usw.. Die bauamtliche Bewertung ist deshalb null und nichtig.

Einwendung zum Punkt 3.4.2 Vorschlag des UVA über bestehende Kreisstraßen, Seite 44:
Das sogenannte UVA-Konzept im Osten ist nicht die Erfindung des UVA´s, sondern vielmehr die Forderung der Stadt Trostberg und Traunreut, auf den östlichen Hochflächen der Alz mit Nutzung der vorhanden Kreisstraßen, die Bundesstraße zu verlegen. Ein wichtiger Punkt ist dabei die Nutzung der schon vorhanden Alzbrücke bei Wiesmühl, um nicht in der Dietlwiese eine neue Brücke über die Alz errichten zu müssen. Zumal auf einem Flussabschnitt der Alz von 3 Kilometer schon heute 4 Brücken vorhanden sind.
Alle aufgeführten Weiler und Gemeinden fordern seit langem ein Abrücken oder die Umfahrung ihrer Orte durch die aufgeführten Kreisstraßen. Weite Strecken dieser Kreisstraßen verlaufen ohne große Höhenunterschiede durch dünnbesiedeltes Gelände. Die Orte Tacherting, Trostberg, Altenmarkt über Stein a. d. Traun sind heute schon gut an diesen Kreisstraßen angebunden. Vor allem Trostberg mit Ihren Siedlungsgebieten Eglsee, Deinting, Wimm, Blindreit und mit dem Chemiepark im Osten von Trostberg sind mit 4 Straßen schon sehr gut an die Kreisstraßen angebunden. Auch die landesplanerische Beurteilung hat die Varianten MO1 und MO2 positiv beurteilt und selbst angeregt, die Untersuchung über Feichten nach Wiesmühl nochmals in einer Raumordnung durchzuführen. Dies wurde vom Straßenbauamt mit dem Hinweis abgelehnt, dass dies schon einmal untersucht wurde und ausgeschieden ist. Diese Behauptung ist **falsch**: der Raum um Feichten bis Wiesmühl lag außerhalb des Korridors in dem die Raumordnung durchgeführt wurde. Bei der Weiterführung der neuen Bundesstraße an Palling vorbei, ist Traunreut hervorragend an die neue Straße anzubinden. Die Stadt Traunreut hat sich immer schon für eine Ostlösung eingesetzt. Weil damit der Ziel- und Quellverkehr aus dem dicht besiedelten Alz und Trauntal elegant verlagert werden kann und die Industrie und Siedlungsgebiete im Osten der Stadt optimal mit der neuen Straße verbunden werden können. Damit würde sich Traunreut vieler Verkehrsprobleme entledigen, die heute schon unzumutbar für die Stadtbevölkerung sind und sich mit der geplanten Trasse SW nur noch verstärken. Bei der Realisierung von SW gibt es keine Lösung für die stark belastet Straße von Matzing über Traunwalchen nach Traunreut. Wie das Bauamt zur Feststellung gelangt, dass diese Trasse ortsfern geführt ist, kann in keiner Weise nachvollzogen werden. Ist nicht die Westumfahrung von Trostberg über die westlichen Hochflächen des Alztals für die Anbindung der Stadtteile von Trostberg unmöglich? Der gesamte innerstädtische Verkehr kann nicht auf kurzen Wegen auf die MW Trasse auffahren, sondern muss nach wie vor durch das gesamte Stadtgebiet abgewickelt werden. Die Auffahrmöglichkeit für den Stadtverkehr ist nur über Reit oder Schwarzerberg St2091 oder über den Kreisverkehr der UO Altenmarkt 2 in Mögling möglich. Die Verkehrsprognosen untermauern diese Aussage, weil Trostberg nur mit 25% mit der MW entlastet wird. Selbst für Altenmarkt wird in einem Kurzak Gutachten bei einer durchgehenden Ostlösung eine Entlastung von 60% ausgewiesen. Das Bauamt behauptet, dass die Umwidmung der Kreisstraßen zur Bundesstraße straßenrechtlich unwahrscheinlich ist. Auch stellt das Bauamt fest, dass es mit großen Risiken bei der Erlangung von Baurecht und mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Es ist fraglich, ob das Straßenrecht überhaupt richtig ist, wenn 32 ha

landwirtschaftlicher Boden und gesetzlich geschützte Biotope für eine Umgehungsstraße vernichtet werden dürfen – und das für eine 2,3 Kilometer lange Ortsdurchfahrt, die einige Bürger von Altenmarkt stört. Außerdem werden für die OU Altenmarkt 2 mindestens 87 Mio. € ausgegeben. Zusätzlich zu den Kosten des Aubergtunnels in Höhe von 30 Mio. €. Offen bleibt, ob 120 Mio. € Steuergelder für eine Straßenbaumaßnahme gerechtfertigt sind, die einen CO2 Ausstoß von jährlich 4200 Tonnen/Jahr verursacht, CO2 speichernde Flächen versiegelt und Lebensmittelproduktionen beraubt. Ist es rechtens, dass sich die Lage in den Überschwemmungsgebiete durch Stützmauern und Brückenpfeilern der OU 2 weiter zuspitzt und das Hochwasserrisiko verstärkt wird?
Die bauamtliche Bewertung zum Kreisstraßenausbau auf der östlichen Hochfläche der Alz ist falsch und in ihrer Argumentation nicht richtig. Die Anbindung der B304 ist nicht zwingend an dieser Stelle des Alztals notwendig. Die Verkehrsguten weisen eine Verkehrslast am Kreisverkehr des Aubertunnels von 9.000 Kfz/Tag auf. 50% fahren nur Richtung Süden und davon zweigt ein großer Teil auf die St 2093 nach Truchtlaching ab. Der verbleibende Anteil kann ohne Probleme über die ST2093 Richtung Palling oder über St2104 Richtung Waging aufgenommen werden.

Einwendung zum Punkt 3.4.3 Nordspange Altenmarkt, Seite 48:
Die ständige Betonung der Baumaßnahme der Nordspange als alternativlos und die fehlende Begründung einer Notwendigkeit verdeutlicht die Fehleinschätzung des Bauamtes. Die Alternativen zu diesem Abschnitt wurden von den Stadträten von Trostberg mit den Beschlüssen am 13.02.2002 und von Traunreut mit den Stadtratsbeschlüssen bereits aufgezeigt, siehe oben. Wie schon bei den Raumordnungsunterlagen und der folgenden landesplanerischen Beurteilung wird auf das spezielle Gebiet jedoch nicht näher eingegangen, weil diese Nordspange nach Ansichten des Bauamtes alternativlos ist und somit unumgänglich gebaut werden muss. Damit werden die massiven Eingriffe in die Schutzgüter verharmlost und als notwendiges und unvermeidbares Übel dargestellt. Hier und auch schon in der Raumordnung, sowie der Linienbestimmung, ist dieser Teil der OU immer nur am Rande betrachtet worden, weil sie nur einen Teilbereich der Variante MW darstellt. Gerade im Anfangsstadium der Raumordnung befindliche Planung wurde sogar vom damaligen Bürgermeister von Altenmarkt Horst Meier, die Nordspange als untauglich bewertet, siehe TT vom 24.04.1991. Damals schon hätte die Untauglichkeit festgestellt werden müssen. Sämtliche Bürgerinitiativen haben auf diesen Abschnitten der Planung mit Entsetzen reagiert und die Trasse massiv abgelehnt. Gleichzeitig wurde die Ostvariante über Wiesmühl - Feichten gefordert.
Nicht berücksichtigt wurden die Auswirkungen der „Nordspange Altenmarkt, Seite 49“ auf die Bahnlinie. Das Flussbett wird durch die Brückenbauwerke bei Hochwasser verengt und gefährdet dadurch die Bahnlinie. Die gesamte Nordspange Altenmarkt stellt einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild, die Biotope, das Überschwemmungsgebiet, Erholungs- Freizeitstrukturen, Wohn- und Wohnfeldfunktionen, Auenwälder und Hangleiten dar und verhindert den Frischluftaustausch in der Tallage.

Einwendung zum Punkte 3.5 Variantenvergleich im Bereich Süd der UVS-Aktualisierung (Stufe 2), Seite 50:
Gänzlich unverständlich ist dieses Kapitel mit einem Variantenvergleich, in dem die Variante SW mit den Varianten SO1 und SO2 verglichen wird. Noch dazu, weil alle Daten mit dem Stand der UVS von 2015 verglichen worden sind. Seit 17.09.2003 ist die Variante SW im Bereich zwischen Wimpasing und Sankt Georgen in einer neuen landesplanerischen Beurteilung **verworfen** worden. Die neue linienbestimmte Variante wird mit SW6 bezeichnet. Diese SW6 hat, in dem zu beurteilenden Bereich, nichts mehr mit der alten verworfenen SW gemein. Auch die Ausklammerung der Nordspange Altenmarkt ist, wie oben dargelegt, nicht alternativlos und muss deshalb mit einbezogen werden. Bemerkenswert ist auch, dass die neue SW6 auf der Linie der SO1 verläuft, deren Ausschlusskriterien jetzt bei der SW6 kein Hindernisgrund mehr darstellen. Die Feststellung der Baubehörde, dass die Kommunen der Stadt Trostberg und Traunreut die Trasse in ihren Flächennutzungsplänen aufgenommen haben und davon auszugehen ist, dass sich hier keine Konflikte mit der Bauleitplanung ergeben, ist falsch. Es wird nämlich verschwiegen, dass Trostberg

die Trasse in ihren Flächennutzungsplan nur mit der Forderung aufgenommen hat, eine Netzergänzung mit einer Südanbindung vom Industriepark nach Wimpasing und die Ostspange von der TS26 über Dieding nach Wimpasing zu bekommen. Im Fall Traunreut war die Bedingung, dass vor der Inbetriebnahme der SW6, die Problemstelle Sankt Georgen mit den Bahnübergängen, der Kreuzungspunkt mit der TS42 und der Ortsverbindungsstraße nach Irsing sowie 2 Bahnübergängen, die nur 150 Meter voneinander entfernt sind, gelöst werden müssen. Nicht erst hier, sondern schon während der ganzen Verfahrensschritte hätte die Behörde die Ergebnisse der Linienbestimmung verwerfen müssen. Eine neue Raumordnung und Linienbestimmung unter Einbezug der Ostvariante beginnend von Wiesmühl über Feichten, Palling bis Traunwalden auf der Linie SO1 bis südlich von Matzing wäre hier erforderlich gewesen.

Einwendung zu Punkt 3.5.2.2 Variante Süd Ost 1 (SO1), Seite 55 des Erläuterungsberichtes:
Die St 2104 ist nicht in Bauabschnitten westlich von Traunreut ausgebaut worden, sondern nördlich und östlich und würde damit die SO1 gut vernetzten. Ein weiterer Ausbauabschnitt würde durch die SO1 nicht mehr notwendig. Das Bauamt stellt richtigerweise fest, dass die geplanten Ostspangen von Traunreut durch die SO1 überflüssig wären. Erhebliche Beeinflussung sieht die Behörde auf die Durchschneidung der Schutzzonen (Zone II) und Zone IIIA des Trinkwasserschutzgebietes. Die Linie kann in diesem Bereich, ohne andere Schutzgüter zu verletzten, nach Süden abgerückt werden und somit aus dem Schutzzonenbereich gänzlich verlegt werden.

Einwendung zu Punkt 3.5.3 Vergleichende Gegenüberstellung der Varianten Abschnitt Süd, Seite 59:
Wasserschutzgebiete: Die SW südlich von Sankt Georgen durchquert ebenfalls Wasserschutzgebiete der Zone IIIA und IIIB. Würde die SO Variante nur einige Meter nach Süden abgerückt und die Lage des Einschnitts umgestaltet werden, so wäre dieser Konfliktpunkt der SO beseitigt.
Umweltverträglichkeit: SW ist im Süden von Stein a.d. Traun nicht mehr relevant, weil diese in diesem Bereich durch die Variante SW6 ersetzt wurde und die Trasse bis Zieglstadl der SO1 entspricht. Der Flächenbedarf ist falsch ausgewiesen, weil die SW durch die SW6 ersetz wurde und die Nutzung der alten B304 südlich von Stein nicht mehr gegeben ist. Durch SW6 ist der Waldflächenverbrauch und Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen gleich hoch wie bei SO. Es wird richtigerweise festgestellt, dass die SW zu einer deutlich höheren Verlärmung der Wohnbereiche führt und damit den Grundsätzen der Raumordnung widerspricht. Die zusätzliche Verlärmung in Sankt Georgen so darzustellen, dass hier ja schon eine Lärmsituation durch die vorhanden B 304 gegeben ist und der Zusatzlärm somit nicht mehr tragisch ist, verletzt ebenfalls das Gebot der Verbesserungspflicht der Raumordnung.

Einwendung zum Punkt 3.5.3 Verkehrliche Wirkung, Seite 63 und Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, Seite 64:
Auch hier wird die SW statt die SW6 in den Vergleich einbezogen und mit den SO verglichen. Deshalb sind die Aussagen falsch.
Auch die Gesamtabwägung ist falsch, weil hier wiederum nur die verworfene SW statt die SW6 abgewogen wurde.

Einwendung zu Punkte 3.6.3 Vergleichende Gegenüberstellung der Varianten SW und SW1-SW6, Seite 79:
Dieser Vergleich ist unzulässig, weil er nur die Varianten SW mit SW1-SW6 vergleich und keine Gesamtbeurteilung für den gesamten Raum von Wimpasing bis Matzing stattfindet. Die SO 1 und SO2 wurden durch den vorangegangenen Vergleich ausgegrenzt.

Einwendung Punkt 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale, Seite 87:
Von einer unterhaltungsfreundlichen Entwurfsplanung kann in diesem Projekt wohl keine Rede sein. Bei 11 Brückenbauwerken mit einer Gesamtfläche von 450 Metern, mit Steigungsstrecken von

bis zu 5,4%, mit Rampen von 600 Metern Länge und einer Höhe von 20 Metern, mit einem Damm südlich von Wimpasing von 1100 Metern Länge auf einer Höhe von 5 Metern und einer 50 Meter langen und 15 Meter hohen Brücke über den Anninger Bach. Brückensteigungsstrecken müssen bei unseren klimatischen Bedingungen mit einem erhöhten Salzstreuaufwand versorgt werden. Im unmittelbaren Bereich von der Alz, welche die Gewässergüteklasse I aufweist, werden die Niederschlagswässer aus dem Straßenbereich nur in Sickergruben eingeleitet, die eine Überdeckung von wenigen Zentimetern auf das Grundwasser aufweisen. Großräumige Böschungsflächen erfordern zusätzliche Bewirtschaftungswege. Stützmauer zum Überschwemmungsgebiet und anderweitige Abstützungen sind notwendig. Bereits bestehende landwirtschaftliche Straßen, die dem Bauprojekt zum Opfer fallen, müssen durch neue Wirtschaftswege ersetz werden. Dadurch müssen wiederum zusätzliche Bodenflächen in Anspruch genommen werden. Kreisverkehre, Steigungsstrecken, Einfädelungsbereiche und zwei Ampelanlagen auf den gesamten 6,3 Kilometerlangen Strecke entsprechen nicht ansatzweise den Anforderungen einer Kraftfahrstraße. Die Feststellung des Bauamtes, dass sich im Bereich der Ortsumgehung ein dichtes Netz von Gemeindeverbindungsstraßen befindet, ist richtig. Dies führt jedoch auch dazu, dass die Ortsumfahrung mit vielen Unter- und Überführungen gebaut werden muss und die schon vorhandene Versiegelung mit der Ortsumgehung noch verschärft wird.

Einwendung Punkt 4.1.2 Verkehrsqualität, Seite 88:
Die Mindestanforderung der Verkehrsqualität der Strecke von „D“ gemäß Handbuch (HBS) wird laut Ausführungen bei 5 von 12 Abschnitten gerade noch erreicht. Es ist kein Streckenabschnitt dabei, der eine „A“ Bewertung erreicht. Die beste Bewertung ist eine einzige „B“ Wertung, die jedoch in Frage gestellt wird, weil die Bewertung nur durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h bzw. 60 km/h erreichbar ist. Alle restlichen Abschnitte haben eine „C“ Bewertung. Desweitern wird im Erläuterungsbericht ausgeführt, dass bei einer Qualitätsstufe „D“ eine ständige Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern auftritt. In den doppelspurigen Abschnitten ist der Verkehr durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Die individuelle Geschwindigkeit ist erheblich eingeschränkt. Durch diese Aspekte wird sichtbar, dass es sich hier eindeutig um eine Fehlplanung handelt. Die Bewertung der Knotenpunkte kann insgesamt in Frage gestellt werden. Grundlage dafür stellt der Kreisverkehr am Aubertunnel dar, der entgegen der Planungsbewertung realisiert wurde und täglich zu Stauungen führt.

Einwendung zu Punkt 4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit, Seite 90:
Wie die Baubehörde mit der obigen Verkehrsqualität zu einer einem hohen Sicherheitsniveau gelangt, ist nicht nachvollziehbar und bleibt erklärungsbedürftig.

Einwendung zu Punkt 4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung, Seite 91:
Verlegung der St 2093 bei Zieglstadl: Was für diesen Eingriff an Fläche versiegelt wird, spottet jedem Bestreben einer flächenschonenden Straßenplanung. Es erweckt vielmehr den Eindruck, der Boden sei eine brachliegende, wertlose Ressource, die unbegrenzt in Anspruch genommen werden darf. Allein für die Neuverlegung der St 2093 wird eine Schneise von über einem Kilometer Länge und 50 Meter Breite in eine Waldfläche eingeschlagen. Zudem wird die St2093neu mit einer Breite von 7 Metern breiter gebaut, als die St2093alt, die nur 5,6 Meter Breite misst. Darüber hinaus muss die St2093 im Einschnitt unter der neu zu bauenden OU BA2 unterführt werden. Damit eine Auffahrt und weitere Anbindung an die Gemeindeverbindungsstraßen erfolgen kann, wird ein Kreisverkehr notwendig. Die GVS müssen so verlegt werden, dass diese an den Kreisverkehr angebunden werden können. All diese Maßnahmen werden auf wertvollen landwirtschaftlichen Flächen mit höchster Bonität vorgenommen. Damit die Auffahrt auf die neue OU BA2 erst möglich wird, muss eine Ampelanlage geschaffen werden, die den Verkehrsfluss zusätzlich behindert, nach dem sich die Straße von Mögling aus einem Kreisverkehr heraus eine 1600 Meter lange Steigungstrecke mit 5,3% erstreckt und nach weiteren 1600 Meter auf diese Ampelanlage stößt. In

entgegengesetzte Richtung sieht es nicht besser aus. Denn schon nach 1100 Metern Gefällstrecke mit 3,5% Gefälle folgt die nächste Ampelanlage bevor mit einem völlig zu kleinem Radius von nur 260 Meter an die Bestandstrecke der B304 angebunden wird. Ähnlich verschwenderisch im Flächenverbrauch wurde auch mit dem Knoten Weisham verfahren. Auch dieser Abschnitt ist nur durch Aufschüttungen und Abgrabungen durchgängig auszuführen. Durch die Straßendichte von Gemeindeverbindungsstraßen und Staatstraßen müssen auf einem Streckenabschnitt von 200 Metern zwei Überführungen über die neue OU BA2 gebaut werden.

Einwendung zum Punkt 4.3.3 Linienführung im Lageplan, Seite 94:
Die empfohlen Trassierungselemente nach RAL wurden bei der Planung beim Kreisbogenmindestradius um 50 % unterschritten, beim Klothoidenmindestwert ist der Wert um 10 % unterschritten. Bei den 3 verbleibenden Elementen werden zwei gerade noch so erreicht. Bei der Linienführung im Höhenplan sind von 5 Elementen 2 gerade noch erreicht. Bei den Sichtweiten fordert die RAL beim Überholen einen Mindeststreckenanteil je Fahrtrichtung von 20%, in der Planung werden trotz Überholspur nur 23% erreicht, was einen derartigen Kostenaufwand für die 3 Fahrspuren in keiner Weise rechtfertigt. Die Haltesichtweiten werden nur durch Geschwindigkeitsbegrenzungen bis zum 60 km/h für den gesamten Verkehr auf Teilen der Neubaustecke eingehalten. Auf Seite 96 verschleiert die Baubehörde, durch Angabe von 20 % je Fahrtrichtung die Überholsteifen Situation. Die Gesamte Strecke wird zu 45% dreispurig ausgeführt, um überhaupt noch die Vorgaben nach RAL zu erreichen.

Einwendung zu Punkt 4.4.1 Verbindung- und Wirtschaftswege, Seite 100:
Der Wirtschaftsweg von Nock nach Wimpasing ist im Lageplan 05_02_00 als unterbrochen dargestellt. Der Weg ist jedoch notwendig und muss mit einer Brücke wieder hergestellt werden. Die Verbindung muss nicht nur aufgrund von wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gründen, sondern auch aufgrund von kulturellen, historischen und persönlichen Gründen wieder hergestellt werden.

Einwendung zu Punkt 4.4.2 Fahrbahnbefestigung, Seite 100:
Es wird ausgeführt, dass keine Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5m unter dem Planum zu erwarten sind. Das ist falsch. Unterhalb der Hütte 2.4.1 auf dem Lageplan 05_02_00 ist ein Teich mit einer Quelle. Durch die Baumaßnahme wird deren Einfluss auf den mittelbaren und unmittelbaren Landfläche erheblich verändert. Hangrutschungen und Vernässungen sind die Folge, die zu wirtschaftlichen Konsequenzen für die Grundstücksbesitz führen können. Im Bereich des Brückauflagers bei Nock am Fuße des Alzhanges treten 3 Quellen aus dem Hang mit einer Schüttung von 3 bis 30 m^3/h. Durch die Baumaßnahme und durch die Belastung der Brücke kann dies zu Quelllaufveränderungen führen, die die Hangstabilität beeinflussen und Hangrutschungen zur Folge haben. Die Deutsche Bundesbahn hat in der Vergangenheit schon mehrfach Stützungsmaßnahmen vornehmen müssen, um die Bahnstrecke Trostberg – Altenmarkt zu schützen. Das Gestein ist in diesem Bereich sehr locker und kann leicht mobilisiert werden. Durch die Baumaßnahme können großflächige Hangrutschung die Folge sein, wodurch nicht nur die Bahnlinie gefährdet wird, sondern auch das Flussbett der Alz verschüttet werden kann.

Einwendung zu Punkt 4.4.3 Böschungsgestaltung, Seite 101:
Bei den massiven Aufschüttungen und Abgrabungen können die geplante Gestaltungsmaßnahmen an den Böschungen keine bessere Einbindung des Straßenkörpers in die natürlich gewachsen Landschaft schaffen. Hier verharmlost die Baubehörde den gravierenden Eingriff in diese wunderbare intakte Hügellandschaft, die vor Jahrtausenden geschaffen wurde.

Einwendung zu Punkt 4.7 Ingenieurbauwerke, Seite 106:
Bauwerk 01: Durch die Tief- oder Pfahlgründung ist ein Sohledurchbruch des Mühlbachs zu erwarten. Grundwasserströme können in ihrem Fließverhalten so verändert werden, dass

Grundstücksbesitzer mit neuer Vernässung rechnen müssen. Das vorhandene Biotop ist gefährdet oder wird zerstört. Wichtiger Lebensraum von geschützten Tieren geht verloren.
Bauwerk 02: Durch die Tief- oder Pfahlgründung ist ein Sohledurchbruch der Grundwasserströme zu erwarten. Grundwasserströme können in ihrem Fließverhalten so verändert werden, dass Grundstücksbesitzer mit neuer Vernässung rechnen müssen.
Bauwerk 03: Durch die Tief- oder Pfahlgründung ist ein Sohledurchbruch der Grundwasserströme zu erwarten. Grundwasserströme können in ihrem Fließverhalten so verändert werden, dass Grundstücksbesitzer mit neuer Vernässung rechnen müssen. Durch die Errichtung eines Brückenpfeilers im Flussbett der Alz ist auch hier mit einem Sohledurchbruch zu rechnen. Zudem stellt der Brückenpfeiler und das westliche Brückenauflager, sowie die Stützmauer zur Absicherung zum Überschwemmungsgebiet eine wesentliche Einengung des Flusses Alz an dieser Stelle dar. Verklausungen am Brückenpfeiler bei Hochwasser führen zu Aufstauungen und können die Siedlungen von Altenmarkter Flussanreinern gefährden. Der Bahndamm mit Gleisanlagen ist durch die Baumaßnahme bei Hochwasser gefährdet. Bei Auflösung der Verklausung sind die Siedlungen der Stadt Trostberg an der Alz bei Hochwasser gefährdet. Das gleiche gilt für den Alzkanal, der durch Eintrag von Schwemmmaterial in seiner Funktion beeinträchtigt wird oder sogar gänzlich seine Funktion als Hochwasserentlastung für Trostberg verliert. Die Folgen für Mensch und Wirtschaft sind enorm. Das Brückenauflager auf der östlichen Hochfläche von Nock wird auf einem losen Nagelfluh Gestein errichtet. Hangrutschungen wurden in den letzten Jahren immer wieder durch Stützmaßnahmen der Bahn eingedämmt. Die Hangstabilität ist durch die Baumaßnahme gefährdet. Es kann zu Hangrutschungen kommen, wodurch die darunterliegende Bahnstecke gefährdet ist und auch das Flussbett der Alz verschütten werden kann. Darüber hinaus befinden sich in diesem Bereich Quellen, die am Hang Fuß an die Oberfläche treten. Diese Quellen können in ihren unterirdischen Strömungen so verändert werden, dass der Prallhang unstabil wird und die Bahntrasse und das Flussbett gefährden. Zudem sind in diesem Bereich Fledermausvorkommen nachgewiesen, die durch diese Baumaßnahme erheblich beeinträchtig oder vernichtet werden. Unter den Fledermäusen befinden sich 4 Arten der Liste 2 der Artenschutzliste. In den Vertiefungen der Felsen im Prallhang befinden sich voraussichtlich Wochenstuben von Fledermäusen und Brutnester von Vögeln. Der Eisvogel wurde in Flussnähe im Bereich der zu errichtenden Brücke schon mehrfach beobachtet. Eine frühere Trinkwasserversorgung für Nock, aus einer der Quellen, ist durch die Baumaßnahme gefährdet und muss in Zeiten des Klimawandels erhalten bleiben.
Bauwerk 04: Sollte trotz all dieser Nachteile die Straße dennoch gebaut werden, muss die GVS Trostberg Nock, wie in der landesplanerischen Beurteilung ausgeführt wurde und in der 1. Vorentwurfsplanung so dargestellt, über die OU BA2 geführt werden. Diesbezügliche Änderungen in der 2. Entwurfsplanung wurden bei einer öffentlichen Gemeinderatssitzung in Altenmarkt nicht vorgestellt und verstoßen deshalb gegen die Informationspflicht der Öffentlichkeit bei solchen Vorhaben. Die Tief- oder Pfahlgründungen führen zu Stabilität Verlusten im Prallhang und zu Beeinträchtigung der Wohn- und Wirtschaftsgebäude in Nock.
Bauwerk 05: Die Bodenbeschaffenheiten in diesem Bereich sind äußerst ungünstig für derartige Bauwerke. Der Abfluss des Oberflächenwassers zum Kapsergraben ist nicht mehr möglich.
Bauwerk 08: Der Abflussquerschnitt des Anniger Baches wird bei Hochwasser eingeengt. Überflutungen und Vernässungen in angrenzenden Grundstücken sind zu erwarten, die geplanten Maßnahmen sind völlig unzureichend.
Wand 01: Wurde in den Unterlagen falsch dargestellt. Der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet ist nicht erlaubt. Hochwassergefahren werden dadurch verstärkt.
Wand 02: Wurde in den Unterlagen falsch dargestellt. Der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet ist nicht erlaubt. Hochwassergefahren werden dadurch verstärkt.
Wand 04 Behindert den Abfluss bei Hochwasser des Anninger Baches.
Seite 112 Tabelle 43: Die Maßnahmen muss unter Berücksichtigung der neuen Umweltauflagen neu geplant werden.

Einwendung zu Punkt 4.9 Öffentlicher Verkehrslagen, Seite 112:

„Es gibt keine Beeinträchtigung der Bahnlinie durch die geplante Maßnahme“ ist falsch. Die Hangstabilität ist extrem gefährdet. Die Bahnanlage ist durch die verschärfte Hochwassergefahr stark gefährdet.

Einwendung zu Punkt 4.10 Leitungen, Seite 113:
Die frühere Trinkwasserversorgungsleitung für Nock aus den Quellen zwischen Bahnlinie und Prallhang ist nicht erfasst und muss aufrecht erhalten bleiben.

Einwendung zu Punkt 4.11 Baugrund / Erdarbeiten, Seite 115:
Die Feststellung des Büro Gebauer vom 19.März 2019, dass die Wasserverhältnisse im gesamten Bereich der Neubaustecke bis auf wenige Meter bei Sankt Georgen als ungünstig zu beurteilen sind, untermauert die falsche Linienbestimmung für diesen Bereich.

Einwendung zu Tabelle 53 Maßnahmen bei Straßenbau, Seite 121:
Auf die schwierige Situation an der Dietlwiese mit gering tragfähigen Auenböden und der Notwendigkeit des Bodenaustausches wird gar nicht eingegangen. Obwohl hier eine Rampe mit 100.000 m³ Aufschüttmaterial mit einer Länge von 600 Meter und einer Höhe von 20 Meter aufgeschüttet wird. Ein tragfähiger Untergrund wird erst in 3,6 m Tiefe erwartet. Der Grundwasserspiegel reicht bis an die Geländeoberkante. Die Verschmutzung des Grundwassers während der Bauphase ist zu erwarten. Die Wasserfreihaltung der Baugrube ist mit enormen Kosten verbunden und beeinträchtig den gesamten Lebensraum der dort beheimateten Tiere und Pflanzen.

Einwendung Altlastenverdachtsflächen, Seite 119:
Altlastenverdachtsflächen dürfen nicht mit einer 9,6 Meter hohen Dammschüttung geplant werden. Bei der Hausmülldeponie ist mit Setzungen zu rechnen. Durch die Gewichtsbelastungen vom Damm können Schadstoff in die grundwasserführenden Schichten gedrückt werden, wodurch unabsehbaren Folgen für das Grundwasser entstehen. Die Altdeponie Weisbrunner Feld III wir vor allem durch die Verlegung der St2104 beansprucht. Unkalkulierbare Entsorgungskosten und Umweltschäden werden befürchtet.

Einwendung zu Tabelle 54 Baugründungen, Seite 124:
Im Auenbereich und im Flussbett mit einer Tiefgründung / Pfahlgründung zu planen ist verantwortungslos. Bei diesen Maßnahmen muss mit einem Sohledurchbruch gerechnet werden, der unabsehbare Konsequenzen für unterhalb liegenden Flussanrainern mit sich zieht. Den Bereich Widerlager Ost als sehr gut tragfähig zu bewerten, ist gänzlich unverständlich. Erst in einer Tiefe von 7,2 Metern ist eine ausreichend tragfähige glaziale Schicht erreicht. Das hat zur Folge, dass der Hang in unmittelbaren Böschungsbereich 7,2 Meter abgetragen werden muss. Die Straße muss jedoch auf einer Höhe von 7 üGOK auf die Hochfläche geführt werden, wodurch ein Betonbauwerk von 14 Meter Höhe notwendig wird. Das Gleiche gilt für das BW 04. Beim BW 05 ist eine tragfähige Schicht erst in 8,1 Metern erreicht. Noch schlimmer ist es bei BW06. Hier wird eine tragfähige Schicht erst nach 12,4 Meter erreicht. Bei Bauwerk 08 ist laut Fachmann ein zusätzlicher Brückenpfeiler aufgrund von oberflächigen Torfböden notwendig. Bei fast allen Bauwerken wird eine geringe Tragfähigkeit festgestellt**. Fazit:** Das Planziel ist verfehlt, da zu großen Eingriffe in den Bodenbereich mit unkalkulierbaren Folgen notwendig sind. Die Planung kann und darf deshalb nicht realisiert werden.

Einwendung zum Wiedereinbau / Wiederverwendbarkeit von Aushubböden, Seite 125:
Durch die Analyse der Bodenbeschaffenheiten der einzelnen Abschnitte wurde dargelegt, dass nur sehr wenig Aushubmaterial für den Straßenunterbau tauglich ist. Dies hat zur Folge, dass große Mengen an Auftragsmassen herangeschafft werden müssen. Dies verschärft die Ressourcenknappheit des Rohstoffes Kies aus heimischen Kiesgruben. Nicht verwendbares Aushubmaterial von sage und schreibe 519.5500 m³ muss mit großem logistischem Aufwand

weggeschafft werden. Die Auswirkungen für Natur und Menschen im Bauzeitraum sind unverhältnismäßig groß. Die Planung ist deshalb abzulehnen.

Einwendung zu Punkt 4.12 Entwässerung, Seite 128:
Es wird in der Erläuterung davon gesprochen, dass der Bereich der Dietlwiese für die Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers grundsätzlich sehr gut geeignet ist. Diese Tatsache stellt jedoch auch eine große Gefahr für den Fluss Alz und das Grundwasser dar, dessen Wasserspiegel fast höhengleich dem Flusswasserspiegel liegt. Das Oberflächenwasser aus dem Straßenraum und der Böschungsflächen ist stark mit Schwermetallen, Reifenabrieb und Streusalz belastet. Eine Reinigung in den Sickeranlagen findet kaum oder gar nicht statt. Das Niederschlagswasser des gesamten Rampenbereich von 600 Metern, der Brücke mit 110 Metern sowie der anschließenden Steigungsstrecke wird mit all seinen Schadstoffen gesammelt in diese Sickeranlage eingeleitet. Dabei fallen im Winter für die Rampe und Alzbrücke ca. 25 Tonnen Streusalz an. Die Wasserrahmenrichtlinien können dadurch nicht eingehalten werden. Zudem ist die Bodenbeschaffenheit der östlichen Hochfläche für eine Oberflächenversickerung nicht geeignet. Im Streckenabschnitt Bau-km 1+870 bis 3+275 wurde keine ausreichende Versickerung festgestellt. Das anfallende Oberflächenwasser kann demnach nicht versickern. Damit ist die gesamte Hochfläche der Vernässung ausgesetzt. Dies kann zu einer Beeinträchtigung des Ertrags der landwirtschaftlichen Flächen bis hin zu hohen Ernteausfällen führen. Im Einzugsgebiet des Anninger Baches sind ebenfalls keine ausreichenden Sickermöglichkeiten vorhanden. Das Einleiten des Straßenniederschlagwassers in den Anninger Bach über Sickermulden ist unzulässig, da die Reinigungsleistung nicht ausreicht. Alle vorgesehen Behandlungsmaßnahmen im Bereich des Mühlbachs, der Alz und des Anninger Baches entsprechen nicht den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinien. Die Planung ist deshalb abzulehnen.

Einwendungen zu Punkt 5.2.1 Naturhaushalt Tiere / Pflanzen / biologische Vielfalt, Seite 162:
Die Feststellung der Baubehörde, dass durch umfangreiche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, sowie Schutzmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichmaßnahmen keine dauerhaften Beeinträchtigungen entstehen, ist falsch. Vom Vorhaben sind NATURA 2000 Gebiete, nach §32 BNatSchG, Schutzgebiete nach §§ 23 -29 BNatSchG, § 30 BNatSchG sowie Lebensraumtypen der FFH-RL und Arten des Anhangs I der FFH-RL betroffen. Keine der Maßnahmen schafft es, die Lebensräume in derartiger Weise zu schützen, dass es nicht zu einem Verlust oder der Dezimierung der Arten kommt. Falsch ist zudem die Aussage, dass Biotopflächen nur im geringen Umfang betroffen sind. Im Bereich der Querung des Alztales und der Alzleite bei Nock wird in die Flugrouten für streng geschützte Fledermausarten eingegriffen. Die vorgesehen Schutzmaßnahmen sind in keiner Weise ausreichend. Den Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung durch unmittelbare Veränderungen des landschaftlichen Funktionsgefüges kann nicht durch die vorgesehen landschaftspflegerischen Maßnahmen entgegengewirkt werden. Die Kompensationsflächen sind in ihrer Lage, Art und Entfernung nicht dafür geeignet.
Einwendung zum Punkt 5.2.3 Wasser, Seite 164:
Die Alz und die Traun sind Gewässer I. Ordnung. Die Wasserrahmenrichtlinie gibt vor, dass die Wasserqualität nicht verschlechtert werden darf. Dies ist jedoch mit dieser Baumaßnahme der Fall. Die Straßenabwässer werden unzureichend gereinigt in das Fließgewässer eingetragen. Dadurch wird die Qualität des Fließgewässers immer schlechter. Zumal sich die Wasserqualität im Zuge der Klimakrise von 2015 auf 2021 bereits verschlechtert hat, darf eine weitere Verschlechterung nicht akzeptiert werden. Die Überschwemmungsgebiete von Traun und Alz sind amtlich festgesetzt. Die Baumaßnahme durchschneidet das Überschwemmungsgebiet. Die Einbauten der Trasse

beeinflussen bei Hochwasser die Abflussquerschnitte der Alz erheblich. Durch den Brückenpfeiler ist mit Verklausungen zu rechnen. Dies führt zu Rückstauungen bis in die Siedlungsgebiete von Altenmarkt. Beim Aufbruch der Verklausungen kann eine Flutwelle in den unterliegenden Gebieten zu verstärkten Ausuferungen und Überschwemmungen im Stadtgebiet von Trostberg führen.

Einwendung zum Punkt 5.2.4 Klima / Luft, Seite 166:
Die Feststellung, dass die Immissionen von Luftschadstoffen im Bereich des Vorhabens unbedenklich sind, wird nicht akzeptiert. Durch die Steigungsstrecken und der Beschleunigung nach dem Kreisverkehr werden erheblich mehr Kraftstoff verbraucht und damit mehr Emissionen erzeugt als derzeit durch den auf ebener Fläche rollenden Verkehr. Durch die enge Tallage von nur 1200 Metern und den Fließgewässern von Traun und Alz sind Inversionslagen sehr oft anzutreffen. In diesen Situationen werden die Schadstoffe in den Lebensraumbereichen von Menschen und Tier aufkonzentriert. In den angegebenen Modellrechnungen wird dies nicht berücksichtig.
In der Tabelle 56 werden die THG-Emissionen ausgewiesen. Lebenszyklusemissionen werden dem Sektor Industrie zugewiesen. Die CO2 Emission erfolgt jedoch nicht über den Lebenszyklus, sondern bei der Herstellung und im Hier und Jetzt. Die ausgewiesenen Verkehrsemissionen sind nicht richtig berechnet. Ein Mehrausstoß von nur +748 t/a ist rein physikalisch nicht möglich. Der Sektor Landnutzungsänderung ist falsch berechnet.

Einwendung zum Punkt 5.3 Landschaftsbild, Seite 167:
Die Beeinträchtigungen können nicht durch die beschriebenen Maßnahmen in irgendeiner Weise ausgeglichen werden.

Einwendung zum Punkt 5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter, Seite 168:
Die heutigen landwirtschaftlichen Flächen werden durch die Baumaßnahme noch weiter zerstückelt, wodurch eine wirtschaftliche Nutzung erschwert oder gänzlich unmöglich gemacht wird. Die ausgewiesenen Flächen entsprechen nicht dem tatsächlichen Verlust. Die Verluste von Waldflächen und die zurückbleibenden kleinen Waldinseln haben keine ökologischen Funktionen in ihrer heutigen Bedeutung mehr. Damit wird weit mehr funktionaler Wald verlustig als das Bauamt ausweist.

Einwendungen zum Punkt 5.6 Artenschutz, Seite 171:
Die aufgeführten Schutzmaßnahmen sind nicht ausreichend, um die Beeinträchtigung in angemessener Weise zu kompensieren. Deshalb ist die Aussage falsch, dass für die relevanten Arten der FFH – Richtlinie die Projektwirkung und die getroffenen Maßnahmen keine Auswirkungen haben.

Einwendungen zum Punkt 5.7 Natura 2000 – Gebiete, Seite 175:
Die FFH – Gebiete, sowie die aufgeführten Arten sind unvollständig. Eine FFH – Ausnahmeprüfung ist in jedem Fall erforderlich.

Einwendung zum Punkt 6.4.4 Risikomanagement, Seite 195:
Eine gesamtumfassende Risikoanalyse wurde nicht durchgeführt. Bei einer umfassenden Risikoanalyse wäre dem Vorhabensträger bewusst geworden, dass die Risiken der Baumaßnahme zu groß sind sowie die Auswirkungen für Mensch, Tier und Landschaft zu hoch. Es wäre offensichtlich geworden, dass von einer Realisierung des Straßenbauprojekts Abstand genommen werden muss.

2. FEHLERHAFTE RAUMORDNUNG

Die nachfolgenden Einwendungen zur fehlerhaften Raumordnung begründen sich im Wesentlichen aus den Raumordnungsunterlagen, dem Gutachten von Prof. Dr. Dietrichs vom 28.11.2003 sowie der Stellungnahme des Rechtsanwalts Werner, der den Inhalt des Gutachtens rechtskonform zusammengefasst hat.

2.1. BESCHREIBUNG DER HISTORIE

Die Einwendungen haben nicht nur den Planfeststellungsabschnitt OU Altenmarkt 2 zum Inhalt, sondern auch die angrenzenden Abschnitte der geplanten Gesamttrasse von der A94 Altötting bis zur A8 Traunstein. Denn die Raumordnungsabschnitte sind nicht deckungsgleich mit den jetzigen Planungsunterlagen zur Planfeststellung. In der Raumordnung wurden schon die Grundsteine zur falschen Linienbestimmung gelegt.
Im Raumordnungsverfahren B299 Altötting – Altenmarkt a. d. Alz B304 Wasserburg a. Inn – Traunstein vom November 2001 sowie in der landesplanerischen Beurteilung vom 23.05.2002 wurde die Linienbestimmung zur nun geplanter OU Altenmarkt II und OU Trostberg festgelegt. In den vorher genannten Planungsschritten wurden Westtrassen sowie Osttrassen in sogenannten Raumordnungskorridoren untersucht. In diesen Raumkorridoren wurden Linienvarianten eingetragen, die den ungefähren Verlauf einer möglichen Straße darstellen. Diese Linien wurden für den Abschnitt Mitte von Tacherting bis Altenmarkt mit M Abschnitt Nord von Unterneukirchen bis Tacherting mit N, Abschnitt Süd von Trostberg bis Traunwalchen mit S und den jeweils verlaufenden Himmelsrichtungen für West mit W und für Ost mit O bezeichnet.
Noch bevor die Korridore festgelegt wurden, sind die möglicherweise betroffen Gemeinden hinsichtlich ihrer Bereitschaft für eine Fernverkehrsstraße auf ihren Gemeindegebieten gefragt worden. Gemeinden in den die Bundesstraße schon durch die Orte führt waren bereit, sich an den Untersuchungen zu beteiligen mit der Hoffnung eine Ortsumgehung zu bekommen. Die Gemeinden, die keine Bundesstraße durch ihr Ort haben, haben die Untersuchung durch eine Raumordnung abgelehnt. Obwohl sich in einem frühen Stadium eine Ostvariante, beginnend von Wiesmühl über Feichten und weiter nach Trostberg anbot, wurde das Gemeindegebiet von Feichten aus nicht nachvollziehbaren Gründen aus dem Raumordnungskorridor herausgenommen.
Stattdessen versuchte man, eine Ostvariante mit einer Alzquerung bei Wajon, die Variante MW mit einer MO, darzustellen, die dann wegen der Alzquerung ausgeschlossen wurde, was jedoch von Anfang an zu erwarten war. Die Querung der Alz bei der Westumfahrung über die Dietlwiese, die einen weit gravierenden Eingriff darstellt, wurde jedoch akzeptiert.
Auch zog man die Querung der Alz über die vorhandene Brücke in Wiesmühl nie in Erwägung. Und das, obwohl Wajon und Wiesmühl nur wenige Kilometer voneinander entfernt liegen.

Ein weiteres Hauptargument für das Ausscheiden einer Osttrasse seitens der Behörde war die Durchschneidung von Wasserschutzgebieten (einschließlich entsprechender Vorranggebiete) . In dem Zusammenhang forderte die Stadt Traunreut die Behörde auf, eine neue Trasse auszuarbeiten, bei der unter Berücksichtigung der Ostumfahrung, Variante SO1, eine Gefährdung des bestehenden Wasserschutzgebiets ausgeschlossen werden kann.
Dieser Forderung ist die Behörde nicht nachgekommen.
Die weiter von der Behörde angeführten Nachteile, die zu einem Ausscheiden der Osttrasse führten, war die Durchschneidung von Waldflächen, Verlust von wertvollen landwirtschaftlichen Böden, und die Unterbindung des Zugangs von dicht besiedelten Gebieten zur freien Landschaft für die Naherholung. Alles Kriterien, die auch gegen die Westtrasse sprechen und die hier in höherem Ausmaß zu einer Beeinträchtigung der Schutzgüter führen.
Die Prüfung der Trasse über Wiesmühl/Feichten hätte schon in der Raumordnung zu einer anderen Entscheidung, nämlich für eine Osttrasse geführt.
Im Raumordnungsverfahren selbst waren die Städte und Gemeinden zur Auslegung der Antragsunterlagen aufgefordert, um den Bürgern die Möglichkeit zu Wünschen, Anregungen und Einwendungen zu geben und um diese in die gemeindliche Stellungnahme mit einfließen zu lassen bzw. ihnen beizufügen. Gegenstand waren nur die vom Projektträger festgelegten Trassen mit ihren West- und Ostvarianten. Vorgeschlagenen Trassen waren zum größten Teil in der Voruntersuchung ausgeschieden, neuere Gesichtspunkte für das ROV seien dabei lt. Planungsträger nicht erkennbar geworden. In den Einwendungen vorgetragene Begründungen für, oder gegen einzelne Trassenvarianten entsprechen weitestgehend den in kommunalen und fachlichen Stellungnahmen enthaltenen Argumenten. Somit zieht sich die Landesplanungsbehörde auf die Position zurück, die Einwendungen der Bürger hätten kaum etwas anderes gebracht als die gemeindlichen Stellungnahmen. Da aber die massiven Kritiken der Westvarianten in Stadtratsbeschlüssen von Trostberg und Traunreut nicht berücksichtig wurden, gingen auch die entsprechenden Ergebnisse der Bürgerbeteiligung im ROV unter.
Es ging hierbei um ein abgestimmtes Ausscheiden von Trassenverschlägen, so dass der Projektträger daraus die allein mögliche Trassenvariante ableiten und bestimmen konnte.
Die Behörde vertrat die Ansicht, die beiderseitigen Landschaften im Osten und Westen sind gleich. Dies ist nicht richtig.
Die Darstellung der Regierung, insbesondere des Bayerischen Innenministeriums, konzentrierte sich auf die negativ zu bewertenden Punkte der Osttrasse, wie sie in der landesplanerischen Beurteilung aufgelistet wurde (siehe Schreiben Innenministerium vom 19.09.2002).
Diese Negativargumente, aufgeführt im Schreiben des Innenministeriums, wird am 10.10.2002 vom Bürger Peter Götz (verstorben) aus St. Georgen, Punkt für Punkt widerlegt. Keines der angeführten Argumente war mit den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten in Einklang zu bringen. Die landesplanerische Beurteilung enthielt kein stichhaltiges Argument für die gewählte westliche Trasse. Gleichzeitig konnte kein, gegen die Osstrasse angeführtes Argument, einer kritischen Überprüfung standhalten.
Die Behauptung seitens der Behörde und der Politik, die überlegene Eignung der Westtrasse und die völlige Nichteignung der Osttrasse beweise sich durch die sachgerechte Prüfung und Entscheidung im bisherigen rechtsstaatlichen Verfahrensweg. Auch das ist falsch. Eine so grundlegende Entscheidung erweist sich nicht schon durch ihre Existenz als fehlerfrei.
Die stereotyp wiederholte amtliche Negativbewertung der Osttrasse muss den Eindruck erwecken, die Westtrasse sei so frei von Nachteilen, dass sich ein Trassenvergleich erst gar nicht lohne. Tatsächlich weisen aber Stadt und Bürgerinitiative massive Nachteile für die Westtrasse auf, so dass eine amtliche Stellungnahme auf beiden Seiten hätte eingehen müssen.
Es hätte der Behörde im ROV -Dokument möglich sein müssen, den gehäuften massiven Nachteil einer Ostumfahrung Traunreuts, weniger und geringer einzuschätzende Nachteile der Westumfahrung gegenüberzustellen, um daraus eine relative beste Eignung abzuleiten.
Darüberhinaus fehlt eine vergleichende Darstellung zur Positiveignung der Trassen.
Da auch die Ortsumfahrung Trostberg West ähnlich behandelt wurde, mussten auch hier Stadt und

Bürgerinitiativen die Aufgabe übernehmen, einen echten Vergleich herzustellen, was eigentlich Aufgabe der Behörde gewesen wäre. Behördenseitig wurden diese Argumentationen jedoch ignoriert.
Neben der von der Landesplanungsbehörde positiv bewerteten Trasse MW wurden jedoch auch Teilstücke im Osten positiv bewertet, nämlich die MO1 und die MO2.
Eine durchgehende Ostlösung scheiterte an der, nach Ansicht der Behörde, nicht vertretbaren Querung der Alz im Talabschnitt Wajon Degenfeld (siehe Schreiben von Staatssekretär Regensburger, Innenministerium vom 27.9.2002 an den Präsidenten des Bayerischen Landtags, zur Eingabe von Franz Maier aus Stein).
Auf die viel problematischere Alzquerung im Bereich der Dietlwiese im Süden Trostbergs, wurde jedoch nicht eingegangen.
Gegen das ROV-Ergebnis und gegen die abschließende offizielle Variantenbewertung hat sich der Stadtrat Trostbergs massiv ausgesprochen. Hauptgründe sind die direkte Berührung und Durchschneidung von bestehenden und für die Zukunft geplanten Wohngebieten, die Überquerung des Alztals mit ökologisch bedeutenden Merkmalen. Eine ausführliche Stellungnahme mit den Negativkriterien an der Westtrasse haben auch die Bürgerinitiativen aufgelistet.
Im Stadtratsbeschluss vom 30.01.2002 ging man auf die Osttrasse in den 2 Varianten MO1 und MO2 ein. Ablehnende Argumente der Behörde gegen eine durchgehende Ostverbindung wurden widerlegt und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Wiederholt wies man darauf hin, dass eine Osttrasse die größte Entlastungwirkung für Trostberg ermöglicht und vor allem eine direkte Anbindung der Industriegebiete. Mit einer Osttrasse würde der gesamte Korridor profitieren.
Auch die bauamtliche Stellungnahme, die Osttrasse ließe sich nicht abschnittsweise und damit verkehrswirksam verwirklichen, wird vom Stadtrat Trostbergs zurückgewiesen. Es werden vier Abschnitte genannt, die einzeln verkehrswirksam wären und das Stadtzentrum Trostberg entlasten könnten. Einen erheblichen Vorteil würde der Stadtrat von Trostberg in einer Entscheidung für eine der beiden Osttrassen sehen, da sich der südliche Verkehrsknotenpunkt Dietelwiese mit drei zusammenlaufenden Hauptverkehrsströmen erübrigen würde und auch keine ökologisch problematische Querung des Alztals erforderlich wäre.
Als Ergebnis ist festzuhalten, dass für die jeweiligen Osttrassen von Trostberg und Traunreut in Schwarz-Weiß-Manier , ohne genauere Prüfung, nur Negativkriterien aufgeführt wurden, was dazu führte, dass die durchgehende Osttrasse kategorisch abgelehnt wurde. Dagegen erscheinen für die Westtrassen, nach Ansicht der Behörden im ROV, keine roten Warnlichter. So misst der Planungsträger einer abschnittsweisen Realisierung der Westtrasse durch Nutzung vorhandener Straßen insgesamt eine höhere Bedeutung bei, als den Nachteilen von Siedlungsdurchschneidungen, oder der ökologisch höchst bedenklichen Alzquerung. Diese Kriterien können nicht zueinander in Verhältnis gesetzt werden.
Die Behörde suggerierte, dass der neuralgische Punkt St. Georgen durch Verlegung von Fluss, Schiene und Straße normal lösbar sei. Seit nahezu 20 Jahren gibt es keine praktikable Lösung (siehe auch Erläuterung zum Punkt „Problemverlagerung“.
Zu keinem Zeitpunkt stellte man einen Trassenvergleich MW und MO an, ab Wiesmühl. Bereits in der Raumordnung hätte dieser Trassenvergleich eine zweifelsfrei vorzugswürdigere, durchgehende Osttrasse ergeben.
Überdies wurden im Rahmen der Planerstellung vom Planungsträger die Kappung der infrastrukturellen Anbindung zwischen Stein a. d. Traun und St. Georgen, sowie Stadtbereit Traunreut offenbart. Diese Negativpunkte, welch kürzlich von der Stadt Traunreut moniert, aber ebenfalls vom Planungsträger unberücksichtigt blieben, hätten ebenfalls bereits beim Raumordnungsverfahren als gewichtiges Argument gegen die Westtrasse berücksichtigt werden müssen.
Die nachfolgenden Ausführungen zeigen, dass die Fehler der Behörden bereits im Raumordnungsverfahren - und im Vorfeld die Umweltverträglchkeitsstudie dazu geführt haben, **dass eine sich als besser aufdrängende Trasse, eine durchgehende Osttrasse, keine Berücksichtigung fand.**

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Punkt „Alternativtrasse“.

2.2. UNBERÜCKSICHTIGTE INTERESSEN DER STÄDTE TRAUNREUT UND TROSTBERG - ABWÄGUNGSMANGEL

Die Landesplanungsbehörde und Planungsträger erhielten in der Bürgerbeteiligung massive Einwendungen gegen die Westtrasse mit Befürwortung der Osttrasse.
Nichts anderes ergibt sich aus den Einwendungen der Stadtparlamente von Trostberg und Traunreut, auch sie wendeten sich massiv gegen die jeweiligen Westtrassen.
Die **Stadt Trostberg** hat sich in ihrer Stadtratssitzung am 30.01.2002 mit 18 von 22 Stimmen in einem eindeutigen Mehrheitsbeschluss gegen die Westtrasse ausgesprochen. Kritikpunkte sind vor allem eine geringere Entlastungswirkung durch die Westtrasse, die in der Osttrasse höher ausfallen würde. Die künftige in Aussicht genommene Siedlungsentwicklung (im Landschaftsplan) wäre mit der Westtrasse nicht vereinbar, bestehende Siedlungszusammenhänge würden durchschnitten, die Einwohner in den Seitenstreifen von 150 m in sehr viel größerer Zahl durch Lärm, Abgase und Erschütterungen belastet als bei der Osttrasse. Die Industrie- und Gewerbegebiete liegen, wie generell in allen Städten, wegen der Hauptwindrichtung aus Südwest, so auch in Trostberg, im Osten der Stadt. Eine Westumgehung würde Querspangen für die Wirtschaftsverkehr erforderlich machen und außerdem die Belastung durch Lärm und Schadstoffe auf die Stadt übertragen. In der UVS (von Dorsch Consult) wird angemerkt, dass ihre Unterlagen erst im Wege der Auslegung zur Kenntnis genommen und dadurch keine Stellungnahmen abgegeben werden konnten, weil mit Ausnahme der Kartenunterlagen, mehrere Untersuchungsergebnisse erst mit Einleitung des ROV erstellt wurden. Im Übrigen wird in dem Stadtratsbeschluss am Dorsch-Gutachten kritisiert, dass wesentliche Bewertungsgrundlagen in den Karten nicht, bzw. nach Ansicht des Stadtrats, fehlerhaft dargestellt seien. **Für Trostberg sind die Punkte, die seinerzeit für eine Osttrasse sprachen, unverändert gültig.**
Auch der **Stadtrat von Traunreut** positionierte sich gegen die Westtrasse und fasste im Rahmen des RVO, am 24.01.2002, mehrere Beschlüsse. Demnach bringt die Ostumfahrung die größte Verkehrsentlastung für die Kernstadt, sowie für die Ortsteile Stein, St. Georgen, Hörpolding, Matzing und Traunwalchen. Außerdem führt sie zu einer optimalen Verkehrsanbindung des Industriegebiets. Deshalb sprach sich der Stadtrat für die Ostumfahrung (Variante SO1) aus. Das Straßenbauamt wurde aufgefordert, eine geänderte Trasse auszuarbeiten, die eine Gefährdung des bestehenden Wasserschutzgebietes ausschließt. Die Stadt machte konkrete Vorschläge zu einer Trassenführung im Osten. Die Trasse im Westen Variante SW/SO2 wird, wie schon mit den Stadtratsbeschlüssen vom 24.06.1993 und 19.12.1996, weiterhin abgelehnt. Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 23.05.2002 widersprach den vorgenannten Beschlüssen des Stadtrates zugunsten der von der Regierung favorisierten Varianten SW, unter der Voraussetzung, dass die Trasse in Höhe der Siedlung Fasanjäger nach Osten verschoben wird. Der Stadtrat hielt das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung des ROV für die Westtrasse für falsch und bestand in seinem Beschluss weiterhin auf der vollständigen Ostumgehung. **Auch für Traunreut sind die Punkte, die seinerzeit für eine Osttrasse sprachen, unverändert gültig**.

2.3. FEHLERHAFTE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE

2.3.1. Fehlbeurteilung der Raumempfindlichkeit

Die UVS im ROV hat grundlegend zur Fehlentscheidung für die Westtrasse beigetragen. Die gesetzlichen Anforderungen einer UVP sind die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung wesentlicher Umweltauswirkungen auf die Umweltgüter. In der vorliegenden UVS wurde jedoch eine Trennung und Umstellung dieses Auftrages vorgenommen, durch die ein Teil der vorgeschriebenen Ermittlungen von Umweltauswirkungen in die Raumempfindlichkeitsanalyse (REA) verlagert wurde. Somit waren Teile der UVS nicht in diesen Rahmen gestellt, sondern in den der REA. Für die Öffentlichkeit war für die Auslegung nicht ohne weiteres erkennbar, dass sich die, 1996 ermittelten und beschriebenen Bestandsdaten, sowie Ihre Bewertung bezüglich Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch, in einem anderen Dokument befinden.
In den Unterlagen ist auch eine Raumempfindlichkeitskarte enthalten.
Kennzeichen einer hohen Raumempfindlichkeit sind u.a. Erholungswälder, Einzelgehöfte,

Kleinsiedlungsflächen, schutzwürdige Biotope, Waldflächen mit besonderer ökologischer Bedeutung, natürliche Fließ- und Stillgewässer, Überschwemmungsgebiete, Immissionsschutzwald, Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile. Und diese sind im Westen in weit höherem Maße vorhanden, als bei einer durchgehenden Osttrasse.
Schon ohne nähere Betrachtung hätte in der REA deutlich werden müssen, dass die westliche Trassenführung eine weit höhere Raumempfindlichkeit aufweist, als eine durchgehend Ostlösung. Obwohl der Sachverhalt offensichtlich ist, hat der Planungsträger immer an einer Westlösung festgehalten.

2.3.2. Fehlerhafte Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen

Die Prüfung der Auswirkungen einer Bundesfernstraße schließt somit neben unmittelbaren Auswirkungen, auch die mittelbaren, sog. Wechselwirkungen mit ein.
In der UVS wurde unzulässigerweise Schutzgüter zusammengefasst, wie „Mensch, Sach-, Kulturgüter". Hier hat jedoch der jeweils untersuchte Bestand keinen Zusammenhang. Die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung bezieht sich jedoch auf die Umweltauswirkungen, die sich über ein direkt betroffenes Schutzgut indirekt auf die anderen Schutzgüter auswirken können. Durch die Zusammenfassung wird der Auftrag verschleiert, vor allem direkt Auswirkungen und Wechselwirkungen für das Schutzgut Mensch zu prüfen.
Kritisch ist zu den Wechselwirkungen in der UVS anzumerken, dass die gebotene Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen nicht stattgefunden hat. Denn schließlich muss Dritten die Beurteilung möglich sein, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können. Dies ist nicht möglich, wenn er das Ausmaß einer zu erwartenden Emissionsbelastung, oder Lärmbelastung gar nicht kennt.

2.3.3 Fehlerhafte Bewertung einzelner Schutzgüter und fehlende Gewichtung.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter werden mit einem Punktesystem bewertet. Die Summe der Punkte soll eine Aussage über eine hohe, mittlere oder geringe Beeinträchtigung treffen. Das Gesamtergebnis je Trassenvariante ist jedoch zum Teil deutlich mitbestimmt durch den Abzug von Negativpunkten für Vorbelastungen dieser Variante. Ein pauschaler Abzug von Vorbelastungen ist jedoch nicht statthaft.
Die Bewertung einzelner Schutzgüter ist zum Teil nicht nachvollziehbar und völlig unverständlich. Darauf haben schon die Stadträte und die Bürgerinitiativen eindringlich hingewiesen.

Zum Schutzgut Wald:

In Bezug auf die Waldflächen wurde in der UVS und im ROV-G eine Osttrasse, im Vergleich zu einer Westtrasse, als völlig ungeeignet erachtet. Das Gegenteil ist der Fall, die Westtrasse weist für dieses Schutzgut wesentlich mehr Beeinträchtigungen auf als die Osttrasse. U. a. ist ein Auenwaldbestand weit höher zu bewerten, als eine Waldfläche mit Fichenbestand. Ein Abrücken der Trasse SW6 erforderte eine völlige Neuplanung in diesem Abschnitt.
Die Durchschneidung von Waldstücken trug bei Beurteilung einer Osttrasse zu einer kategorischen Ablehnung bei.
Durch ein Abrücken der Trasse SW6 wird die Abholzung großer Waldstücke erforderlich. Dies stellt auf einmal für die Behörde keinen Negativpunkt mehr dar.

Zum Schutzgut Boden:

Von den vielfältigen Bodenfunktionen wurden nur einige wenige beurteilt und diese dann auch unzureichend bzw. fehlerhaft. So wird als negatives Kriterium für die Osttrasse, im mittleren und südlichen Abschnitt, der Verlust wertvoller Boden für die Landwirtschaft angeführt. Wenn die Behörde einen objektiven Vergleich angestellt hätte, wäre klar geworden, dass sich das Vorkommen sogenannter „guter Böden „ nicht nur auf die Osttrasse beschränkt, sondern auch bei den Westtrassen durchschnitten werden. Dies gilt sowohl für MW als auch für SW.

Eine andere bedeutende Bodenfunktion ist - abhängig vom Relief und dem Oberflächenbewuchs (insbes. Wald) sowie den hydrogeologischen Untergrundschichten, die Speicherfähigkeit und Grundwasserneu- bildung.
Mit den Untergrundschichten und ihrer Durchlässigkeit ergaben sich in den

Untersuchungsräumen Mitte und Süd, erhebliche Unterschiede. Die Behauptung in dem UVS-Gutachten, die Durchlässigkeit bzw. der Schutz des Grundwassers sei westlich wie östlich gleich, trifft nicht zu.

Die Behörde ging davon aus, dass die Landschaften bei einer Osttrasse und bei einer Westtrasse gleichzusetzen sind. Das ist völlig falsch. Schließlich hat das Bodenrelief eine hohe Bedeutung für die Trassenführung, wie sich an dem drastischen Beispiel der Durchquerung des Alztals, südlich von Trostberg, zeigt. Trotz Brückenbauwerk über die Alz müssen große Höhenunterschiede auf kurzer Strecke überwunden werden. Die Westtrasse ist gekennzeichnet durch ein stetiges Auf und Ab. Sie verläuft nahezu nie auf natürlichem Gelände. Dadurch sind hohe Böschungsbreiten erforderlich mit erhöhtem Materialbedarf an tragfähigem Kies. Durch die Steigungsstrecken mit Gegenanstieg wird die Umwelt durch den erhöhten Kraftstoffverbrauch mit erhöhten Schadstoffen und das Klima mit erhöhtem Co2 Ausstoß belastet. Dies wurde bei seinerzeitiger Trassenentscheidung nicht berücksichtigt.

Zum Schutzgut Wasser

Auch hier führten Fehleinschätzung zu falschen Ergebnissen.

Die Grundwassergefährdung wird im westlichen Talraum und auf dem östlich höhergelegenen Gelände als etwa gleich gesehen. Wieder eine Fehleinschätzung, denn das trifft weder auf die Untergrundschichten, noch auf die Durchlässigkeit der Böden, noch auf den Flurabstand des Grundwasserniveaus zu. Es wird im UVS-Gutachten lediglich auf Beeinträchtigungen, z.B. Durchquerung von Grundwasser führenden Schichten in Einschnitts- und Hanglagen westlich von Trostberg und südlich von Tacherting hingewiesen.

Weitere Schutzgüter – Klima, Luft

Bei der Raumordnung und Landesplanerischen Beurteilung wurden die Auswirkungen auf das Klima nicht berücksichtigt, obwohl sich bereits damals der Klimawandel und die damit verbundenen Probleme abzeichneten. Der sich dramatisch verstärkte Klimawandel ist eine geänderte Rahmenbedingung, die es alleine schon erforderlich macht, die Raumordnung in Frage zu stellen.

Die Regierung räumt ein, dass es zum Teil zu erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern in den betroffenen Gebieten kommt. Die positive Beurteilung der Trassen in der landesplanerischen Beurteilung erfolgte unter dem Gesichtspunkt, dass die Eingriffe unvermeidbar sind, so die gestörten biotopischen Funktionen durch Fluss- und Auenquerungen über Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen.

Gleiche Tatbestände bei der Beurteilung der Oststrasse wurden jedoch als nicht hinnehmbar bewertet.

Ein weiterer Widerspruch besteht darin, dass sich die Regierung mit einem zweiten Raumordnungsverfahren selbst korrigiert hat, indem sie ein Abrücken von Stein a.d.Traun für mehrere alternative Teilvarianten durchgeführt hat. Dabei wurden vor allem die Abschnitte die im erstem ROV zur Ablehnung geführt haben wieder in der erweiterten ROV positiv beurteilt. Eine wirkliche Variantenprüfung fand dabei nicht statt. Es wurden 6 Varianten dargestellt, in geringem Abstand, parallel verlaufend. Eine Abwägung mit der gesamten Trasse fand nicht statt.

Die Stadt Trostberg hat in ihrer Stellungnahme zum ROV vom 30.1.2002 (vgl. Anlage zum Beschluss, S. 5) darauf hingewiesen, dass sich die Haupt-Luftaustauschzone im Westen, im Landschaftsplan 1980 für bewohntes Stadtgebiet und auch für die Kreisklinik festgelegt, im Bereich zwischen Mögling und Deisenham befindet und die Trasse MW und der Einschnitt/Anstieg/Knotenpunkt südlich Mögling die Hauptwindrichtung durchschneidet. Daher befinden sich Abgase und Lärm in der **Luftaustauschzone** mit entsprechenden negativen Auswirkungen für Kreisklinik und Stadtgebiet.

Am Verkehrsknoten Mögling sollen die Umfahrungen OU Altenmarkt II und Trostberg West anbinden. Auf jeweils kurzen Strecken muss ein Höhenunterschied von ca 55 Meter überwinden werden (Steigung 5,5 – 6%). Dies hat erhöhte Luftschadstoffemissionen zur Folge, einen erhöhten CO2 Ausstoß und ein erhöhtes Lärmaufkommen. Da die Dietlwiese südwestlich vor den Toren Trostbergs liegt, würden sich Abgas und Lärm nicht nur auf den angrenzenden Ortsteil Schwarzau, sondern weit über Trostberg erstrecken. Eine genauere Untersuchung der Luftaustauschverhältnisse hätte ergeben, dass sich in Tallagen der Traun und der Alz abends Kaltluftabflüsse von den Höhen in die Siedlungen im Tal ergießen. Bei der Osttrassen, z.B. in Hochlage auf der dünn besiedelten Alzplateau, wurden diese Probleme wie Kaltluftabfluss und Inversionswetterlagen erst gar nicht auftreten. Dies ist allerdings in der UVS nicht mehr untersucht und speziell bewertet worden. Die Westtrassen in Abschnitt Mitte und Süd müssten jedenfalls durch lufthygienische Negativposten im Trassenvergleich verbucht werden, während die Osttrassen davon weitgehend frei blieben. Diese Kriterien müssen im geforderten Trassenvergleich Berücksichtigung finden und beim Trassenvergleich in die Abwägung einfließen.

2.4. FEHLERHAFTE BEWERTUNG DER WASSERSCHUTZGEBIETE

Besondere Bedeutung für die Trinkwasserversorgung aus dem Grundwasser oder Uferfiltrat haben **Wasserschutzgebiete.** Ein Ausschlusskri**te**rium für eine Osttrasse war die Durchschneidung des Wasserschutzgebiets in Traunwalchen. Wie bereits ausgeführt, forderte die Stadt Traunreut die Behörde im Raumordnungsverfahren auf, den Trassenverlauf geringfügig zu verlegen, um das Wasserschutzgebiet Traunwalchen nicht zu gefährden. Dies, weil die Stadt Traunreut eindeutig die Osttrasse als vorzugswürdiger erachtete. Dieser Aufforderung wollte die Behörde jedoch nicht nachkommen, da sie von vornherein die Westtrasse präferierte.

Nach dem Wegfall des Konfliktschwerpunkts Wa 4 durch, kurz nach der Linienbestimmung vorgenommene Verkleinerung und Verlagerung der Zone II und Zone III des Wasserschutzgebiets in Traunwalchen, ist damit ein Haupthindernis für die Osttrasse im südlichen Abschnitt weggefallen.

1997 wurde für das WSG bei Matzing ein Antrag auf Erweiterung gestellt (damals war zu erwarten, dass weitere Wasserschutzgebiete im Bereich der Trasse West erweitert werden müssen; ein Antrag wurde seinerzeit nur für Matzing gestellt).

Die Westtrasse würde dieses erweiterte WSG-Gebiet, Zone II, durchschneiden. Dieser Sachbestand und die erheblichen Auswirkungen auf die Westtrasse war bekannt (Infobrief des Wasserbeschaffungsverbands Matzing an ihre Mitglieder vom März 1999).

Die Regierung von Oberbayern hat in ihrer Stellungnahme vom 02.06.03 zum Dietrichs Gutachten erklärt, von einer Verkleinerung der Wasserschutzgebietszonen sei ihr nichts bekannt. Geplante Änderungen der WSG bei Traunwalchen und Matzing hätten keinen Einfluss darauf, unverändert an der ursprünglichen Trassenentscheidung festzuhalten.

Dies zeigt zum wiederholten Mal, dass die Behörden ihrem Auftrag nach einer objektiven Beurteilung nicht nachgekommen sind und nicht einmal alle entscheidungsrelevanten Tatbestände in die Abwägung einbezog. Schwerwiegende Verfahrensfehler sind den Behörden anzulasten.

Die geplante Verkleinerung des WSG Traunwalchen und Änderung der Zone II und III, die u.a. einen wesentlichen Einfluss auf die Trassenentscheidung für eine Osttrasse hätte haben müssen, wurde von der Behörde bestritten (Schreiben vom 02.06.03). Die Antragsunterlagen zur Neufestsetzung des Schutzgebiets Traunwalchen befanden sich jedoch beim Landratsamt. Entsprechend war von einer Verkleinerung auszugehen, wodurch es hätte möglich sein müssen, die Trasse so geringfügig zu verschwenken, dass die nur noch im Randbereich der Zone III laufen würde.

Für die Behörde war das WSG-Gebiet Traunwalchen ein Ausschlusskriterium für eine Osttrasse- und dies, obwohl eine geringfügig verschwenkte Osttrasse, nach geplanter Verkleinerung des WSG, nur noch den Randbereich des WSG in Zone III tangiert hätte.

Für die Behörde hätte die Erweiterung des WSG-Gebiets Matzing und damit eine Durchfahrung von Zone II ein Ausschlusskriterium für die Westtrasse sein müssen.

2.5. UNZUREICHENDE BEWERTUNG DER WASSERRAHMENRICHTLINIE

2000/60/EG UND DES WASSERHAUSHALTSGESETZES

Die Wasserrahmenrichtlinie trat am 22.12.2000 in Kraft. Das Raumordnungsverfahren wurde im November 2001 abgeschlossen, also nach Inkrafttreten der Wasserrahmenrichtlinie. Deren Vorgaben fanden weder im Raumordnungsverfahren, noch in der späteren Linienbestimmung Berücksichtigung und hätten Bestandteil eines objektiven Variantenvergleichs Ost/West sein müssen.

Bereits in der Raumordnung hätte das erhöhte Hochwasserrisiko im Alztal, MW, im Variantenvergleich zu Gunsten einer zu bevorzugten Osttrasse ausfallen müssen.

2.5.1 Unbewertete Verschärfung der Hochwassersituation

Die Trassenführung quer durch das Alztal, sowie Einbringung eines Brückenpfeilers in die Alz führt zu einer massiven Hochwassergefährdung des Ortes Altenmarkt aufgrund Rückstau, sowie Überschwemmung des Stadtteils Schwarzau bei Flutung des Straßendamms.

Die Verklausungsgefahr am Brückenpfeiler ist ein reales Szenario aufgrund bekannter Treibholzanschwemmung der Traun und Alz.

Die Hochwassergefährdung fand im Raumordnungsverfahren keine Berücksichtigung und ist deshalb ebenfalls als schwerer Abwägungsmangel zu bewerten.

2.6. KEINE ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEN GRUNDSÄTZEN DER RAUMORDNUNG

Nach §4 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen, Ziele der Raumordnung zu beachten, sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Wäre die Osttrasse über Wiesmühl – Feichten, über die bestehende Brücke über die Alz, im ROV geprüft worden, hätte eine objektive Abwägung ergeben, dass sich diese Trasse, auch unter Berücksichtigung der Erfordernisse und Grundsätzen der Raumordnung, als eindeutig vorzugswürdiger aufgedrängt hätte. Wir verweisen auf Punkt 4 „Alternativtrasse“ und den Teil B (Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung und Teil C (Einwendungen zum FFH Recht und WRRL).

Bereits im Raumordnungsverfahren wurden nachfolgende Grundsätze gem. §2 ROG missachtet:

(2)2: Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen - durchgehende Osttrasse: geringerer Landverbrauch, u.a. da die Trasse zu einem großen Teil auf vorhandenen Straßen geführt werden könnte, damit weit geringere, weitere Zerschneidung der freien Landschaft...-

(2) 4: Ländliche Räume sind unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen wirtschaftlichen und natürlichen Entwicklungspotenziale zu erhalten und zu entwickeln; dazu gehört auch die Umwelt und Erholungsfunktion ländlicher Räume. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten, oder zu schaffen. - durchgehende Osttrasse: sämtliche stadtnahen Erholungsgebiete von Altenmarkt, Trostberg und Traunreut würden erhalten bleiben; eine Stadtentwicklung Traunreuts im Bereich Anning / Weisham wäre weiter möglich; bessere Vernetzung der Teilräume Trostberg und Traunreut, so wie von den Städten gefordert, weit geringere Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen für die Lebensmittelproduktion (bei der Westtrasse sind die Eingriffe für die landwirtschaftlichen Betriebe durch Flächenverlust und Zerschneidung der Flächen erheblich; z.B. wird die Existenz eines seit Jahrzehnten als Biobetrieb arbeitenden Betriebs in Pfaffenberg stark gefährdet)...-

(2)5: Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten kann, die natürlichen Lebensgrundlagen im ländlichen Raum zu schützen, sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten. - durchgehende Osttrasse: weit geringerer Eingriff in Natur und Landschaft und damit geringere Beeinträchtigung von Land- und Forstwirtschaft….-

(2)6: Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier und Pflanzenwelt sowie des Klimas, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu

entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen wieder herzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern, insbesondere durch quantifizierbare Vorgaben zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme. Den Erfordernissen des Biotopverbunds ist Rechnung zu tragen. Für den vorbeugenden Hochwasserschutz an der Küste und im Binnenland ist zu sorgen. Im Binnenland vor allem durch Sicherung und Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen. Den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes ist Rechnung zu tragen, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen. - durchgehende Osttrasse: All diese Ziele und Grundsätze sind mit einer durchgehenden Osttrasse weit besser in Einklang zu bringen.
Zu den Grundsätzen/Erfordernissen der Raumordnung gehört auch, mit der Trassenplanung vorhandene Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Dies trifft auf Sankt Georgen keinesfalls zu. Im Gegenteil. Die angespannte und unfallträchtige Verkehrssituation wird verschärft.
Ferner erhöhen die Steigungs/Gefällestrecken, Wechsel von 3 Fahrspuren auf 2 an Steigungsstrecken, 11 Brücken; Brücke über die Alz mit Gefälle; davon mehrere über Fließgewässer, Einschleifungen und Kreisverkehre etc. das Gefährdungspotential massiv.
Bisher ist die Strecke Altenmarkt bis Stein kein Unfallschwerpunkt.
Zu den Grundsätzen/Erfordernissen der Raumordnung gehört auch eine bessere Vernetzung der Teilräume untereinander. Eine durchgehende Ostverbindung würde den Zielsetzungen der Städte Trostberg und Traunreut weit besser entsprechen und wurde von diesen Städten auch immer gefordert. Industrie und Gewerbe im Osten, Wohnsiedlungen im Westen erfordern aufgrund der in Westeuropa vorherrschenden primären westlichen Luftströmung auch eine Trasse im Osten und nicht im Westen.
Eine Verlagerung von Verkehrsproblemen und Schaffung von Zwangspunkten ist nicht mit den Grundsätzen und Erfordernissen einer Raumordnung vereinbar. Wir verweisen auf Punkt 5.5.
Eine Trassenplanung darf die Siedlungsentwicklung einer Stadt nicht behindern.
Das Raumordnungsverfahren war bereits seinerzeit mit dem damals gültigen Landesplanungsgesetz, Fassung 1997, insbesondere Artikel 2 (die Landesplanung muss die Grundsätze der Raumordnung erfüllen), Punkt 2,6,9, 10-15 nicht vereinbar.
Fazit: Eine Trasse von Wiesmühl über die vorhandene Alzbrücke, über Feichten nach Lindach bzw. Traunreut, hätte den Erfordernissen/Zielsetzungen nach dem Bayerischen Landesplanungsgesetz , sowie den Grundsätzen der Raumordnung weit besser entsprochen, als die Plan festzustellende Trasse Ortsumfahrung Altenmarkt II (mit den weiteren Teilprojekten Ortsumfahrungen Trostberg West und Tacherting). Dieses Ergebnis ist auch aktuell noch in vollem Umfang gültig. Im Trassenvergleich, siehe Einwendungen zum Punkt „Alternativtrasse“, müssen diese Punkte auch in die Abwägung eingehen.

2.7. ZEITNAHE UMSETZUNG - VERALTETE LINIENBESTIMMUNG

Hält der Vorhabensträger nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens an der Realisierung der raumbedeutsamen Planung fest, soll er **zeitnah** die Durchführung des hierfür erforderlichen Zulassungsverfahrens beantragen.
Das Raumordnungsverfahren und die Linienbestimmung erfolgte vor ca. 20 Jahren.
Die Linienbestimmung ist eindeutig veraltet, die Verhältnisse haben sich grundlegend geändert.

2.8. GEÄNDERTE RAHMENBEDINGUNGEN

2.8.1. Veränderte Gesetzeslage

Die seit der Raumordnung geänderten Gesetze und Richtlinien, sind bei Teil B bzw. Teil C aufgeführt (u.a. Klimaschutzgesetz, UVPG-Novellierung, Novellierung Landesplanungsgesetz Bayern, Umweltprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Verordnung zur Reduzierung von Luftschadstoffen)

2.8.2. Wegfall der Entwicklungsachsen

Gem. §13 (1) 2. ROG sind in den Ländern Raumordnungspläne für Teilräume (Regionalpläne) aufzustellen. Dazu gehört auch die Festlegung von Entwicklungsachsen (§13 (5) 1. ROG. Das Projekt wurde 2001 mit der Lage in einer überregionalen Entwicklungsachse und mit der zunehmenden Verkehrsbedeutung infolge des Baus der A94 sowie der B15 neu begründet. Zwischenzeitlich sind die Entwicklungsachsen im Landesentwicklungsprogramm Bayern entfallen. Somit entfällt auch eine Bindungswirkung der Ziele der Raumordnung in Raumordnungsplänen nach §13 Abs. 1 ROG. Wie sich zeigt, bewirkt die A94 keine Veränderung für die B299/B304 und die B15-neu ist in den weiteren Bedarf abgestuft. Somit sind die wesentlichen Gründe für die Baumaßnahme entfallen. Eine Planrechtfertigung kann dadurch nicht mehr hergeleitet werden.

2.8.3. Änderung des Wasserschutzgebiets in Traunwalchen (s. P. 2.4.)

2.8.4. Klimawandel: Der Klimawandel zeichnete sich zwar bereits vor 20 Jahren ab, als das Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde. Die Auswirkungen auf die Trassenplanung wurden bereits seinerzeit völlig unzureichend berücksichtigt. Umso mehr müssen die dramatischen Klimaveränderungen heute Berücksichtigung finden.

2.8.5. Die Industrie- und Gewerbegebiete der beiden größten und wirtschaftsstärksten Städte in der Region, Trostberg und Traunreut liegen im Osten und wurden in den letzten Jahren erheblich erweitert (in Trostberg insbesondere Alzchem, EDEKA-Zentrallager und BASF; in Traunreut Bosch Siemens, Heidenhain). Neue Gewerbebetriebe haben sich ebenfalls im Osten angesiedelt (in Trostberg insbesondere Edeka Auslieferungslager; Anlieferbereich Alzchem; Spedition, Einkaufsmarkt, Tankstelle u.a.; in Traunreut Kaufland, Siteco, BSH, Bay-Wa u.a.) Aber auch Neubausiedlungen wurden im Osten der Städte errichtet. Ein Anschluss an die Westtrasse ist auf direktem Weg nicht möglich sodass unausweichlich die Stadtkerne vom Zubringerverkehr belastet werden.

2.8.6. Veränderte Verkehrsverhältnisse: Die sich in den letzten Jahren geänderten Verkehrsverhältnisse in den umliegenden Städten und Gemeinden wurde unzureichend in die Bewertung einbezogen und die Zusammenhänge unzureichend beurteilt und bewertet. Wir verweisen auf 5.4. (keine Planrechtfertigung wegen unveränderter Verkehrszahlen in den letzten 20 Jahren) und 5.5. (Unzulässige Problemverlagerung). Durch die amtlichen 5-Jahreszählungen und die Dauerzählstellen zeigt sich, entgegen der Aussagen der Behörden, dass die Verkehrszahlen für Altenmarkt in den letzten 26 Jahren bis auf geringe Schwankungen gleichgeblieben sind und in Trostberg sogar abgenommen haben. Wie Prof. Kurzak bereits in früheren Gutachten ausführte, weicht der Verkehr seit einigen Jahren über Feichten und Palling aus, sucht sich also bereits eine bessere Lösung im Osten. Eben weil sich die Betriebe und großen Wohngebiete im Osten befinden und eine Ostverbindung sowohl für den Lieferverkehr, als auch den Berufsverkehr im Osten besser geeignet ist. Auch die östliche TS 26 (Pallinger Straße) wird nach dem Ausbau der TS 26 stärker genutzt. Traunreut hat im Osten bereits einen Teilabschnitt einer Ringstraße (Bereich Oderberg) realisiert.

Und der Verkehr wird sich auch bei Realisierungen der Ortsumfahrungen Altenmarkt II und Trostberg West nicht zurückverlagern, denn die Ostverbindung ohne Zick Zack Kurs und ohne Steigungs- und Gefällestrecken, ohne Kriechspuren für LKW´s , ohne Risiko erhöhendes Einfädeln auf 2 Spuren nach den Steigungen, mit weniger Kreisverkehre und Einschleifungen und ohne Umwege, wird die bevorzugte Strecke bleiben.

2.8.7. Unbewertete Negativpunkte der aktuellen Planungstrasse

In der aktuellen Planung wird die Radwegverbindung von Stein nach St. Georgen gekappt. St. Georgen kann von Norden nur mit erheblichem Umweg per Rad erreicht werden. Dies hat direkten Einfluss auf den Schulweg eines Großteils der St. Georgener Schüler und Anwohner.

Weiterhin ist Traunreut von Stein a. d. Traun aus nur noch über Ziegelstadl und damit nur noch über Umwege erreichbar.

Diese Punkte wurden vom Planungsträger erst bei der Planoffenlegung dargestellt. Hätten aber bereits im Raumordnungsverfahren als gravierender Negativpunkt im Rahmen der Trassenwahl Berücksichtigung finden müssen.

2.8.8. Die Trassenführung vor St. Georgen führt, wie in 2.8.7 beschrieben zur Kappung des Rad- und damit Schulwegs.
Des Weiteren wird durch die Heranführung der Trasse an die Schule die Beeinflussung des Unterrichtsablaufs aufgrund Lärmbelästigung unausweichlich.
Dasselbe gilt für den Schulstandort Trostberg, welcher ebenfalls von den Lärmemissionen der Steigungsstrecke direkt betroffen ist. Auch diese Abwägungspunkte sucht man in den Raumordnungsunterlagen vergeblich.
2.8.9. Unbewertete Einflussfaktoren auf die industrielle Entwicklung
Zur Überwindung der Steigungsstrecken an den Talhängen werden massiv zusätzliche Schadstoffe und Emissionen freigesetzt.
Es ist völlig unklar, welche Auswirkungen dies für die örtlichen Industriebetriebe nach sich ziehen wird.
Der Umweltschutzverband hat bereits im Jahr 2019 beim Landratsamt versucht, die genehmigten Emissionskontingente für die Industriebetriebe zu bekommen.
Da das Landratsamt keinen Überblick über diese Werte hat und auch eine Akteneinsicht verweigert, wurde im Jahr 2020 vom Umweltschutzverband Klage zur Akteneinsicht eingereicht.
Es ist davon auszugehen, dass nach Trassenfreigabe die bisherigen Emissionskontingente für die Industriebetriebe zu reduzieren sind.
Expansionsbeschränkung bis hin zu Betriebsstillegung bei Inversionswetterlagen sind zu erwarten.
Dass diese Faktoren bisher unbeachtet und die Herausgabe der Daten verhindert werden, grenzt an Fahrlässigkeit.

2.6. LANDESPLANERISCHE BEURTEILUNG Prüfung einer durchgehenden Osttrasse abgelehnt, basierend auf einer falschen Behauptung der Behörde

Die an erheblichen Abwägungsfehlern leidende Raumordnung wirkt sich auf die landesplanerische Beurteilung aus.
Von den beteiligten Städten und Gemeinden wurde die Weiterführung der Variante MO östlich der Alz, über das Gemeindegebiet Feichten bis Wiesmühl in die landesplanerische Überprüfung gefordert (landespl. Beurteilung 23.5.2002, Punkt B I.4. Seite 4).
Das wurde jedoch vom Straßenbauamt abgelehnt mit der Begründung, dass dies in den Raumordnungsunterlagen bereits Großteils untersucht wurde und begründet abgelehnt wurde.
Ferner sei eine erneute Überprüfung nicht zielführend (Seite 4 der landespl. Beurteilung vom 23.05.2002). Die Behauptung ist falsch und hatte wieder nur das Ziel, die Westtrasse zu favorisieren. Wir möchten betonen, dass sich eine politische Willensentscheidung nicht über die Rechtsprinzipien hinwegsetzen darf.
Die Trasse ab Wiesmühl über Feichten, weiter nach Trostberg, wurde bereits in der Voruntersuchung vor der Raumordnung kategorisch ausgeklammert und wurde nicht geprüft, obwohl die Gemeinde Trostberg und auch Tacherting und die Stadt Traunreut dies immer wieder gefordert haben und sich diese Trasse förmlich aufdrängt. Die Interessen der Städte hätten in die Abwägung einfließen müssen. Die Regierung wäre in der Pflicht gewesen, die lapidar getroffenen Aussagen des Straßenbauamts zu überprüfen.
Die Forderung zur Prüfung einer durchgehenden Osttrasse wurde immer dahingehend abgelehnt, dass eine diesbezügliche Diskussion „nicht zielführend sei“.
Somit verkommt die öffentliche Beteiligung zu einer Farce.
Eine durchgehende Osttrasse hätte zwangsweise im Vergleich zur Westtrasse zu einer geänderten landesplanerischen Beurteilung geführt.
„Alternative Trassenführungen…“ sind aus landesplanerischer Sicht schon deshalb ungünstiger zu bewerten als die im Raumordnungsverfahren zu prüfenden Trassen-Varianten, da sie auch außerhalb des Korridors der Entwicklungsachsen liegen würden“ (Seite 8 der landesplanerischen Beurteilung).“
aber: die Entwicklungsachsen sind inzwischen im Landesentwicklungsprogramm Bayern entfallen (wir verweisen auf die Ausführungen zu „geänderte Rahmenbedingungen“.
und: „diese landesplanerische Beurteilung gilt nur solange, wie sich ihre Grundlage nicht geändert

hat (Seite 21 der landesplanerischen Beurteilung“. Die geänderten Rahmenbedingungen haben wir bereits erläutert.
Ferner geht man in der landesplanerischen Beurteilung an keiner Stelle auf den Klimawandel und dessen Folgen ein. Die Verstärkung des Klimawandels sind geänderte Verhältnisse, welche zweifellos die Gültigkeit der landesplanerischen Beurteilung in Frage stellen.
Im Übrigen zeigen die Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Teil B der Einwendungen, dass nahezu alle Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung mit der Trassenführung missachtet wurden und diese Maßgaben mit einer durchgehenden Osttrasse weit besser erfüllt werden. Insbesondere nachfolgende Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung werden mit der Westtrasse missachtet: II 1.1. bis 1.5., 1.8.; 3.4.; .
Aber auch die im RP 18 enthaltenden Grundsätze können von der Westtrasse nicht erfüllt werden: ökologisch schutzwürdige Flächen, insbesondere Auwaldbereiche, Hang- und Leitenwälder , Uferzonen und Feuchtgebiete, das Landschaftsbild prägende Elemente wie Kuppen und Hänge, sowie Überschwemmungsgebiete müssen grundsätzlich von Bebauung freigehalten werden (s. S.13 landespflegerische Beurteilung 23.05.02) ….und weitere.
Die Zulässigkeit derart massiver Eingriffe damit zu begründen, dass die Eingriffe unvermeidbar sind, darf nicht dazu führen, dass Straßenbau um jeden Preis durchgeführt werden darf.

2.9. FAZIT ZUR FEHLERHAFTEN RAUMORDNUNG

Es besteht ein erheblicher Abwägungsmangel, da bereits beim Raumordnungsverfahren hätte deutlich werden müssen, dass eine Ostlösung ab Wiesmühl, eine sich aufdrängende, weil besser geeignete Trassenlösung ist. Nach ROG §15 (1) „Raumordnungsverfahren“ sind ernsthaft in Betracht kommende Trassenalternativen in die Prüfung mit einzubeziehen. Diese Verpflichtung wurde missachtet. Das Ausscheiden einer möglichen Trasse muss ebenso das Ergebnis einer abwägenden Prüfung sein, wobei das Abwägungsmaterial so konkret sein muss, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist. Die Behörde hat jedoch diese Osttrasse Wiesmühl-Feichten kategorisch abgelehnt. Dem Planungsträger sind erhebliche Ermittlungsdefizite, Ermittlungsfehler und Abwägungsfehler unterlaufen. Diese wurden auch in weiteren Planungsschritten nicht korrigiert, obwohl geänderte Verhältnisse und vorliegende Informationen dies erfordert hätten und auch bekannt waren. Dies widerspricht dem Gebot der gerechten Abwägung.
Ziel des Raumordnungsverfahrens ist, den Raumverträglichsten Trassenverlauf festzustellen. Dieser Anforderung ist der Vorhabensträger nicht nachgekommen. Somit war eine durchgehende Ostlösung von Anfang an zum Scheitern verurteilt, da man die „Schein Alternativtrasse“ ab Wajon Degernfeld mit dortiger Alzquerung bereits seit den 80er Jahren als Umweltunverträglich ablehnte und dieses Argument u.a. auch im Raumordnungsverfahren zum Ausschluss führte.
Ein erheblicher Abwägungsmangel besteht auch darin, dass die Belange der Städte Traunreut und Trostberg nicht in die Abwägung eingestellt wurden, die sich für eine Osttrasse Wiesmühl-Feichten aussprachen.

ERGEBNIS: **Da das Raumordnungsverfahren an einem erheblichen Abwägungsmangel leidet, und fehlerhaft ist, ist für den Abschnitt Garching bis einschließlich Matzing ein neues Raumordnungsverfahren einzuleiten. Dies ist alleine schon aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen erforderlich.**
Eine 0 Lösung muss in Anbetracht des Klimawandels eine Option sein.

3. ALTERNATIVTRASSE

==========

Logische Konsequenz zum Punkt 2 , fehlerhafte Raumordnung, ist die Forderung nach einer Prüfung einer durchgehenden Ostlösung ab Wiesmühl/Feichten über die bestehende Alzbrücke. Die Trasse, welche sich bereits in der Raumordnung hätte als vorzugswürdiger aufdrängen müssen; jedoch offensichtlich aus rein politischen Gründen kategorisch ausgeschlossen wurde. Die Planungsbehörde darf diese Planungsalternative nicht verwerfen.
Die Planungsbehörde darf sich nicht darauf berufen, dass diese Lösung bereits in der Raumordnung geprüft wurde, denn das ist nicht richtig.

Eine durchgehende Osttrasse ab Wiesmühl über Feichten, ersetzt die Ortsumfahrung Tacherting-Trostberg (Projekt B299-G130-BY-TO2-BY) und die Ortsumfahrung Altenmarkt II (Projekt B299-G130-BY-T03-BY) und könnte zum Teil bestandsorientiert geführt werden. Alleine schon daraus ergibt sich ein geringeres Konfliktpotential.
„Die Pflicht zur Einbeziehung einer Alternative in die Prüfung der Planfeststellungsbehörde wird nicht erst durch eine konkrete Anregung oder Forderung Dritter ausgelöst, sondern durch den Umstand, dass sich eine Alternative objektiv aufdrängt oder zumindest naheliegt“ . (VG Regensburg, Urteil 7.6.2018, RO 2K 15.2213).
Da sich diese Trasse bereits bei der Raumordnung als vorzugswürdiger hätte aufdrängen müssen, kann sich der Planungsträger nicht auf den Standpunkt zurückziehen, die Planfestzustellende Trasse, Ortsumfahrung Altenmarkt II, wäre aufgrund zulässiger Abschnittsbildung und alleiniger Verkehrswirksamkeit, ohne Berücksichtigung des gesamten Streckenzugs zulässig.
Denn oberstes Ziel ist nicht die Ortsumfahrung Altenmarkts, sondern eine leistungsfähige, durchgehende Verbindung von der A94 zur A8. Eine Ortsentlastung von Altenmarkt ist nur Beiwerk. Im Übrigen darf, auf der Grundlage der Kumulation von Vorhaben, die Ortsumfahrung Altenmarkt II nicht losgelöst von der Ortsumfahrung Trostberg West beurteilt werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf Teil B (Umweltverträglichkeitsprüfung) und Teil C (FFH Prüfung) der Einwendungen.
Gerade weil vermieden werden soll, dass sich die Planungsbehörde auf die Abschnittsbildung berufen, um das Vorhaben leichter durchsetzen zu können, sieht das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz und die Flora Fauna Habitat Richtlinie zwingend vor, dass zusammenhängende Vorhaben hinsichtlich ihrer Auswirkungen auch gemeinsam bewertet werden müssen. Und eben diese kumulierte Bewertung, inclusive der erforderlichen Netzergänzungen, müssen in die vergleichende Abwägung mit einer durchgehenden Osttrasse treten.
Traunreut hat in der Vergangenheit durch mehrere Stadtratsbeschlüsse immer wieder deutlich gemacht, dass sie mit der Planung nicht einverstanden ist. Im Zusammenhang mit der Auslegung der Planunterlagen sprach sich der Stadtrat Traunreuts in einer außerordentlichen Stadtratssitzung am 09.01.23 fraktionsübergreifend wiederholt gegen die Trassenplanung aus. Gründe der Ablehnung sind unverändert: Erhöhung des Konfliktschwerpunkts Sankt Georgen, Problemverlagerung auf umliegende Gemeinden, zu hoher Flächenverbrauch, keine überregionale Planung, die den Erfordernissen der Städte und Gemeinden gerecht wird, veraltete, über 20 Jahre alte Planung, Abgasbelastung, nachteilige Auswirkungen auf das Klima, die Natur, aber auch den Tourismus in der Region, Traunreut hat keine Vorteile mit der geplanten Trassierung, nur Nachteile.
Auch eine Umplanung des Knoten Georgen, dessen Realisierung stark angezweifelt werden muss, hat keinen Einfluss darauf, dass die Trasse im Westen deswegen vorzugswürdiger wird und die mit der Westtrasse verstärkt einhergehenden Probleme damit gelöst werden. Dies wäre ein Trugschluss.
Im Planfeststellungsbeschluss OU Altenmarkt BA I stellt die Regierung fest, dass für vor- oder nachgelagerte Trassenabschnitte keine Einwendungen berücksichtigt werden und begründet dies mit zulässiger Abschnittsbildung und dass davon auszugehen ist, dass für diese Abschnitte keine Gründe existent sind, die eine Realisierung dieser Abschnitte in Frage stellen. Im Gegenzug stellt man der Stadt Traunreut jedoch immer wieder eine verkehrstechnische Lösung für den Problempunkt Sankt Georgen in Aussicht – und das, obwohl diese Maßnahme nicht im Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz und Prins enthalten ist und nichts mit diesem verwaltungsrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu tun hat. Überdies wurde bereits im Jahr 2014 dieses Bauprojekt vom Bundesrechnungshof moniert. Wir werten dieses Vorgehen als manipulative Einflussnahme, um den Bauabschnitt Altenmarkt II ohne Widerstand der Stadt leichter realisieren zu können.
Im Übrigen bestehen sehr wohl berechtigte Zweifel an der Realisierbarkeit von erforderlichen Folgeabschnitten, insbesondere an der Realisierung der Maßnahme St. Georgen, aber auch an der Realisierung der OU Trstberg (w/FFH Recht).
In folgender Tabelle sind die Hauptpunkte der Trasse Ost und der Trasse West, jeweils ab Wiesmühl, über Feichten, genübergestellt. Bereits ohne nähere Analyse und Bewertung drängt sich die Osttrasse als zweifelsfrei vorzugswürdiger auf.

Der Trassenvergleich hätte bereits in der Raumordnung zu einem anderen Ergebnis geführt.
Vorgenannte Punkte erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es obliegt der Behörde, das Abwägungsmaterial vollständig und konkret zu erfassen, zu bewerten und zu gewichten, um daraus die bestmögliche Lösung abzuleiten.
Das Ergebnis des Trassenvergleichs muss nach §17 FstrG in die Abwägung eingestellt werden.

West Trasse Beginn Wiesmühl	**Osttrasse Beginn Wiesmühl**
Trassenlänge 15 km; Südspange und Ostanbindung nicht berücksichtigt, siehe unten	Trassenlänge 13 km
Neutrassierung 14 km	Vorhandene Trassen 9 km; AÖ23, AÖ26, TS51, Neutrassierung 4,5 km (Ortsumfahrungen Feichten, Heiligenkreuz, Lindach)
Steigungstrecken 177 Meter Gefällestrecken 77 Meter, also Überwindung der Höhenunterschiede mit Gegenanstieg 254 Meter; Damit weit höherer Kraftstoffverbrauch, weit höherer Co2 Ausstoss und weit höhere Ausstoss von schädlichen Luftschadstoffemissionen	Steigungstrecken 100 Meter; Gefällestrecken 21 Meter, also Überwindung der Höhenunterschiede mit Gegenanstieg 121Meter
Brückenbauwerke 9, mit einer Länge von 450 Meter	Brücke über die Alz schon vorhanden bei Wiesmühl
Neuer Landverbrauch 650.000 m² durch Abgrabungen und Aufschüttungen und 3 spurige Trassen mit großen Böschungsbreiten	Neuer Landverbrauch unter 100.000m²
Für die Entlastung von Trostberg müssen zusätzliche eine Südspange und eine Ost-Ergänzung gebaut werden	Keine Südspange und Ost-Ergänzung notwendig
Trostberg wird mit der OU Altenmarkt II nur mit 0% entlastet, und nur mit der OU Trostberg West **und** Südanbindung und Ostspange mit ca 25%	Trostberg/Tacherting wird bis ca 60% entlastet und Altenmarkt ebenso bis ca 60%.
Keine Entlastung für Palling Keine Entlastung für den neuralgischen Punkt St. Georgen, vielmehr Mehrbelastung	Erhebliche Entlastungswirkung für Palling Hohe Entlastungswirkung für den neuralgischen Punkt St. Georgen ohne weitere Baumaßnahmen in Sankt Georgen
Durchquert bzw. tangiert mehrere geschütztze Biotope; liegt im Wirkbereich Vogelschutzgebiet	Keine Beeinträchtigungen von Schutzgebieten
Liegt im Wirkbereich von 3 FFH Gebieten mit bedeutender Flora und Fauna	Keine FFH Gebiete
Kraftstoffmehrverbrauch nur durch die Talquerung Dietelwiese 1,5 Mio Liter/a aufgrund der Steigungsstrecken an den Talhängen .	Keine Talquerung mit beidseitiger Überwindung der Höhenunterschiede
CO2 Klimagasfreisetzung nur durch Talquerung 4200 to/a	Keine zusätzliches CO2 als normal
Erhöhte Schadstoffemissionen aufgrund Überwindung der Steigungsstrecken im Alztal	Keine Schadstoffemission im Alztal weil auf der Anhöhe
Luftaustausch wird durch den ansteigenden Damm über die Dietelwiese behindert,	Keine Verschlechterung des Luftaustausches Frischluftschneise bleibt erhalten
Unmittelbare Erholungsgebiete Alzauen und Biotope werden	Keine Beeinträchtigung von siedlungsnahen

durch die Baumaßnahme zerstört, oder wesentlich beeinträchtigt.	Erholungsgebieten
Straße wird im Überschwemmungsgebiet von Alz und Traun in der Dietlwiese gebaut	Keine neuen Bauwerke im Bereich der Alz oder anderen Gewässern (Brücke über die Alz bei Wiesmühl AÖ23 ist vorhanden)
Die B 304 kann angebunden werden	Das überörtliche Straßennetz St2357, St 2093, TS1, TS26, TS51 können gut an die neue Straße angebunden werden
Bahntrasse muss mehrfach gequert werden	Keine Bahntrassen Querung
Neuverlärmung bisher unbelasteter Gebiete und der Siedlungen Tacherting, Reit, Tinning, Nunbichl, Mögling, Dietlwiese;	Keine Neuverlärmung; mit den Ortsumfahrungen werden mehr Bürger entlastet
Kosten geschätzt mind. 250 Mio incl. St. Georgen und Netzergänzungen	Weit geringere Kosten

In den Trassenvergleich müssen auch die in den Einwendungen aufgeführten Negativpunkte zur Umweltverträglichkeitsprüfung und zur FFH-Prüfung berücksichtigt werden. Auch ohne tiefergehende Analyse wird ersichtlich, dass die negativen Umweltauswirkungen bei einer durchgehenden Ostlösung weit geringer sind, alleine schon wegen des Oberflächenreliefs und der Alzquerung in einer Auenlandschaft.
Somit reicht es nicht aus, z. B nur den reinen Flächenverlust der Varianten gegenüberzustellen, sondern es ist auch die Wertigkeit der versiegelten, oder überbauten Flächen gegenüberzustellen. So ist z. B. ein gesetzlich geschützter Auwald höher zu bewerten, als eine Waldfläche mit Fichtenbestand etc. Auch eine längere Strecke könnte sich beispielsweise als vorzugswürdiger erweisen, wenn sie weniger Bauwerke erforderlich macht, weniger Höhenunterschiede überwinden müssen, etc.. Dem muss durch entsprechende Gewichtung Rechnung getragen werden, die jedoch nachvollziehbar begründet sein muss.
In vorstehender Tabelle wurde die Trasse nur bis Lindach ausgewertet. Denn hier würde sich eine kurze Verbindung vom Lagerhaus Huber am östlichen Waldrand des Siebeneichenholzes nach Traunreut im Bereich des Gewerbegebietes Nordost (Baywa Markt und Kaufland) für 3,8 km anbieten. Dabei würden ca. zur Hälfte landwirtschaftlichen Flächen und zur Hälfte Waldflächen in Anspruch genommen. Die Waldinanspruchnahme ist in etwa so groß wie bei der Trasse MW. Dabei ist zu berücksichtigen, dass wertvoller Auenwald höher zu bewerten ist, als z.B. eine Waldfläche mit Fichtenbestand. Die angegebene Streckenlänge der Westtrasse beinhaltet noch nicht die notwendigen Netzergänzungen.
Eine durchgehende Osttrasse über Feichten-Wiesmühl ist diejenige, welche in der Gesamtheit der zu betrachtenden Kriterien die beste Voraussetzung für eine verkehrliche Abwicklung, bei gleichzeitig größtmöglicher Vermeidung von Eingriffen in die Natur und deren Landschaftsbild darstellt, ist also die Trasse mit der eindeutig besseren positiven Eignung. Dies hätten auch die Behörden sowie die Regierung erkennen müssen. Deshalb ist die Planfeststellung nicht zu erteilen.

4. ORTSUMFAHRUNG ALTENMARKT BA I (AUBERGTUNNEL) IST KEIN ZWANGSPUNKT

Die Planungsbehörde hat bei der Trassenwahl vorausgesetzt, dass bei jeder Variante die MW erforderlich ist und an die MT angeschlossen werden muss.
Die Ortsumfahrung Altenmarkt BA 1 setzt keinen Zwangspunkt, denn eine Planung muss in jedem Abschnitt dem Einwand Stand halten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogene Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdiger ist. Diese Argumentation verwendet die Behörde u.a. als Hauptrechtfertigung für eine gewählte Abschnittsbildung. Im Umkehrschluss kann somit ein

gewählter Trassenabschnitt keinen Zwangspunkt darstellen.
Der Abschnitt MT (Mitte Tunnel = Ortsumfahrung Altenmarkt BA I) ist kein Zwangspunkt für den Abschnitt MW (Mitte West = Streckenabschnitt vom Kreisverkehr Mögling bis Pirach).

Begründung:
Bei einer durchgehenden Ostverbindung steht eine zusätzliche MW-Trasse aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht im Verhältnis zu den negativen Umweltauswirkungen sowie der Kosten. Die Anbindung der B304 im Alztal ist bei einer durchgehenden Ostlösung keinesfalls notwendig. Das vorgelegte Verkehrsgutachten belegt, dass das Verkaufsaufkommen der B304 völlig untergeordnet zum Verkehrsaufkommen der B299 in Nord Südrichtung ist. Bei einer Osttrasse könnte die Anbindung der B304 an die neue Osttrasse nördlich von St. Georgen über die Waginger Straße ST2104 erfolgen und damit auch den Problempunkt Sankt Georgen entschärfen und damit eine Baumaßnahme im angedachten Umfang entfallen lassen. Nur ca. 50% des Verkehrsaufkommens der B304, die den Aubergtunnel benutzen, kommen von Süden, oder fahren nach Süden. Damit ist die zwingende Forderung nach einer Alztalquerung südlich von Trostberg, mit den allen negativen Folgen für Mensch, Natur und Umwelt nicht vertretbar. Im Sinn einer ergebnisoffenen Prüfung darf eine Anschlussstelle nicht zur zwingenden Vorgabe gemacht werden. Für dieses geringe Verkehrsaufkommen von rund 4000 Kfz/Tag ist der Kostenaufwand von aktuell ca 100 Mio. € , bei einem Flächenverbrauch von über 60 Hektar für eine Streckenlänge von 6,3 km, nicht vertretbar. Zudem müsste bei der geplanten MW eine Netzergänzung, die sogenannten Südspange (beginnend der Werkszufahrt Alzchem Trostberg) und einer Ostspange (beginnend von der TS26 bis nach Wimpasing) an die geplante MW gebaut werden, um die Verkehrsentlastung für Trostberg wenigstens auf ca. 25% zu erhöhen.
Der erste Bauabschnitt der OU Altenmarkt, der Aubergtunnel, wird auch im Planfeststellungsbeschluss für diesen Abschnitt, **nicht als Zwangspunkt** gesehen, was mehrmals ausdrücklich festgestellt wird. Das Ziel, den Unfallschwerpunkt und Stauknoten am sogenannte Schneeweiseck, an der Kreuzung in der Ortsmitte, wo die Straße nach Obing abzweigt zu beseitigen, ist mit dem Aubergunnel erreicht. Der Tunnel ist unter Verkehr. Dass bezüglich der Gesamttrasse sehr wohl noch Änderungen möglich sind zeigt die Aussage der Behörde unter Punkt 4.2.2. Seite 52 des Planfeststellungsbeschlusses: „Diese Vorteile der Abschnittsbildung könnten nicht genutzt werden, wenn die weitere Trassenführung bereits unumstößlich feststehen müsste. Die Behörde muss prüfen, ob dem Gesamtkonzept in folgenden Streckenabschnitten erkennbare erhebliche Hindernisse entgegenstehen. Solche Hindernisse ergeben sich insbesondere nicht daraus, dass die weitere Trassenführung noch nicht endgültig feststeht. Das sagt gleichzeitig aus, dass also die endgültige Gesamttrasse noch änderbar ist.
Im Rahmen der Planung einer durchgehenden Nord-Südverbindung von der A94 zur A8 dürfen Probleme nicht verlagert werden und neue Engpässe und Zwangspunkte geschaffen werden. Dies trifft jedoch auf Trostberg zu. Mit den Netzergänzungen Südspange und Ostanbindung, die die Behörde wegen der völlig unzureichenden Ortsentlastung von Trostberg in Aussicht stellt. Es trifft auch auf Traunreut zu, wo ein Zwangspunkt für eine Folgebaumaßnahme in Sankt Georgen geschaffen wird, der sog. Bauabschnitt III.
Das übergeordnete Ziel ist, eine leistungsfähige Verbindung von der A94 zur A8 zu schaffen. Dieses Ziel kann auch durch eine durchgehende Osttrasse ab Wiesmühl dargestellt werden.
Bei einer durchgehenden Ostverbindung entspricht eine zusätzliche Ost-West Verbindung, in Form der MW, nicht dem ursprünglichen Planungsziel.

5. MATERIELL RECHTLICHE EINWENDUNGEN - SONSTIGES

5.1. DAS VORHABEN LIEGT NICHT IM ALLGEMEINWOHL Deshalb darf es nicht zugelassen werden.

Der Vorhabensträger begründet die Rechtmäßigkeit der Planung mit dem Allgemeinwohl. Dem ist nicht zuzustimmen.

Der Begriff „öffentliches Wohl“ erfordert hier seitens der Behörde/Regierung eine genauere Begründung und Konkretisierung. Eine Pauschalaussage ist nicht ausreichend. In Anlehnung an die im EU Recht genannten Punkte, die das Allgemeinwohl begründen können, wäre allenfalls die Raumordnung zu nennen. Diese ist aber, wie bereits ausführlich erläutert, mit erheblichen Abwägungsmängeln behaftet und das Ergebnis der Raumordnung ist deshalb aufzuheben. Der Schutz der Gesundheit und der Umwelt (insbesondere unter dem Zeichen des Klimawandels) sind jedoch sehrwohl Interessen, die im Zeichen des Allgemeinwohls stehen und einen entsprechend hohen Stellenwert einnehmen müssen.
Insbesondere aufgrund der Trassenführung (enges Tal, Steigungen an beiden Talhängen) wird die Umwelt und die menschliche Gesundheit beeinträchtigt, sowie die Anwohner selbst durch Schaffung eines unkalkulierbaren Hochwasserrisikos einer möglicherweise lebensbedrohlichen Situation ausgesetzt. Unter Berufung auf das Allgemeinwohl ist auch eine Problemverlagerung nicht vertretbar. Das Gemeinwohl umfasst hier nicht nur die Interessen der gesamten staatlichen Gemeinschaft, sondern auch eines Teils davon, nämlich die Interessen der Gemeinschaft der Bevölkerung im Alz/Trauntal.
Die Behörde hat es hier mehrfach versäumt, eine Abwägung vorzunehmen und diese nachvollziehbar zu begründen.
Eine 0-Lösung unter Berücksichtigung der erheblichen negativen Auswirkungen muss eine Option sein und darf nicht kategorisch ausgeschlossen werden.
Zusätzlich verweisen wir auf den Punkt Alternativtrasse.

5.2. EINWENDUNGEN ZUR BINDUNGSWIRKUNG ÜBERSCHREITUNG DES GESETZGEBERISCHEN ERMESSEN

Der Gesetzgeber betont, dass die Einstufung des Projekts in den vordringlichen Bedarf wegen der Bindungswirkung der Ausbaupläne zum Fernstraßenausbaugesetz nicht angreifbar sei.
Es sind jedoch Anhaltspunkte ersichtlich, durch welche deutlich wird, dass der Gesetzgeber bei der Einstufung der Projekte OU Altenmarkt II und und OU Trostberg in den vordringlichen Bedarf, die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, da die Feststellung des vordringlichen Bedarfs evident unsachlich ist.
Im Planfeststellungsbeschluss der OU Altenmarkt BA I (Tunnel) ist zu lesen, dass die Entscheidung über das Bestehen eines Bedarfs in erster Linie eine Frage des politischen Wollens und Wertens ist. Die Feststellung des Bedarfs mag zweifelsfrei legitim sein. Die zu Grunde gelegten Parameter, welche zur Einstufung in den vordringlichen Bedarf führen, müssen jedoch objektiv richtig sein. Auch sind Zweifel angebracht, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht, wenn sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt.
Der Bedarfsplan ist mit Artikel 20a GG und dem Klimaschutzgesetz unvereinbar.
Der dramatische Klimawandel hat sich seit Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans derart verstärkt, dass alleine schon dieser grundlegende Wandel Anlass sein muss, ein Projekt, das dem Klimaschutz völlig konträr läuft, zu stoppen. Dies ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Wenn der Gesetzgeber an der Bedarfsentscheidung festhält, ist dies eine Entscheidung gegen den Klimaschutz und verstößt damit gegen das Grundgesetz.
So basiert die Einstufung der Projekte in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans **nachweislich** auf fehlerhaften Annahmen und falschen Auskünften, welche der Behörde anzulasten sind, da sie offensichtlich waren, aber dennoch unberücksichtigt gelassen wurden. Bei richtiger Bewertung nach den, der Berechnung zu Grunde gelegten Parameter, wären die Projekte aufgrund Unwirtschaftlichkeit (Kosten Nutzen Verhältnis unter 1) und Umweltunverträglichkeit niemals in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden.
Nachstehend sind die bedeutendsten Fehler aufgelistet, die vorwiegend auf falschen Annahmen basieren:
Fehler 1 der Behörde: An beiden Talhängen des engen Alztals müssen jeweils auf kurzer Strecke **erhebliche Höhenunterschiede** überwunden werden, wohingegen die Bestandsstrecken nahezu

ohne Steigung geführt werden. **Dies hat die Behörde nicht erkannt**. Die Umfahrungen sind länger als die Bestandsstrecken (OU Altenmarkt II ca +15%). Schon ein Laie erkennt sofort, dass deshalb ein Rückgang von Emissionen und Luftschadstoffen und Co2 nicht richtig sein kann, zumal höhere Geschwindigkeiten zu Grunde gelegt wurden, welche zwangsweise höhere Emissionen zur Folge haben. Deshalb hätte ein hoher monetärer Umweltschaden ausgewiesen werden müssen. Es ist völlig unverständlich, dass die Behörde nicht erkannt hat, dass die topographischen Verhältnisse erhebliche Auswirkungen auf die Berechnungen hätten haben müssen und deshalb das Ergebnis nicht richtig sein kann. Die Co2 Emission wird in Prins anhand des Treibstoffverbrauchs berechnet. Dieser wird mit ca 4 Liter/100km zu Grunde gelegt. Auch hier hat die Behörde nicht erkannt, dass bei Steigungen weit mehr Treibstoff verbraucht wird. Mehr Treibstoffverbrauch heißt mehr Co2 Ausstoß. Nur durch die Talquerung werden durch die Steigungsstrecken jährlich 4200 Tonnen mehr Klimagas CO2 alleine schon durch den Bauabschnitt 2 OU Altenmarkt emittiert. Auch hier hat die Behörde nicht erkannt, dass der Ausweis einer Co2 Einsparung gar nicht der Realität entsprechend kann. Tatsächlich ergäbe sich, bei richtigem Ansatz, ein negativer Barwert aufgrund Co2 Erhöhung von ca 20 Mio Euro und ebenso ein hoher negativer Barwert aufgrund Erhöhung der Luftschadstoffemissionen (Stickoxide und Feinstaub) – und das nur für die OU Altenmarkt. Das gleiche gilt für die in Planung befindliche Ortsumfahrung Trostberg West.

Fehler 2 der Behörde: Bei der Bewertung ging die Behörde davon aus, dass die gesamte Bestandsstrecke nur mit einer Geschwindigkeit von 35kmh befahren werden kann, wohingegen die Neubaustrecken mit durchgehend 100kmh befahren werden könne. Dadurch errechnet sich natürlich eine hohe Zeitersparnis, die mit hohem monetären Nutzen bewertet wurden. Dass das falsch ist, hätte man sofort erkennen müssen. Auch dies betrifft die OU Altenmarkt II gleichermaßen wie die Ortsumfahrung Trostberg West.

Der hohe wirtschaftliche Nutzen aus Zeitersparnis in Prins wurde durch falsche Parameter erzeugt, ohne Berücksichtigung der realen Verhältnisse. Der BA I der Ortsumfahrung Altenmarkt, der Aubergtunnel, ist unter Verkehr. Das Ziel der Verkehrsverflüssigung in Altenmarkt ist erreicht. Im Gegenzug ist eine durchgehende Befahrbarkeit von 100kmh mit der Plan festzu- stellenden Trasse keinesfalls möglich, aufgrund Kreisverkehre, Einschleifungen, Steigungs- und Gefällestrecken, Einfädeln der Kfz, insbesondere der LKWs von 3 Spuren auf 2 Spuren an den Steigungsstrecken, niedrige Geschwindigkeit der Lkws an Steigungsstrecken, zumal sich die LKW´s am schwächsten Glied in der Kette orientieren müssen. 52% der LKW´s können eine Steigung von 5,5-6% nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50kmh befahren. . Überdies verkennt die Behörde, dass LKW über 7,5 t zul. GG auf Bundesstraßen einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h unterliegen und damit die Verkehrsgeschwindigkeit dominieren.

Ein positiver Nutzen aus Zeitersparnis für LKW´s ist nicht gegeben, für PKW´s ist dieser marginär.

Fehler 3 der Behörde: Bei der Bewertung des nicht monetären Umweltbeitrags in Prins ging man davon aus, dass auch der Bauabschnitt II der Umfahrung Altenmarkt Plan festgestellt ist. Das ist falsch. Tatsächlich ist der ökologische Umweltschaden erheblich und die Projekte müssten aus Umweltsicht kritischer eingestuft werden.

Fehler 4 der Behörde: Herr Peter Götz aus St. Georgen (verstorben) hat mit Schreiben vom 23.05.2009 an die Regierung von Oberbayern deutlich gemacht, dass die Oberste Baubehörde das Bundesverkehrsministerium aufgefordert hat, falsche Daten für Prins zu erfassen, um die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel höher zu bewerten:

„Der damalige Bayerische Innenminister Dr. Günther Beckstein, sowie die Bayerische Oberste Baubehörde wurden vor der Abstimmung des Deutschen Bundestages über die Aufnahme des Projektes „OU Altenmarkt mit Aubergtunnel“ in den „Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes“ von mir schriftlich über die in PRINS enthaltenen unzutreffenden Daten informiert und aufgefordert, eine Korrektur dieser Daten zu veranlassen und die entspr. Gremien des Deutschen Bundestages darüber zu informieren. Die Oberste Baubehörde hat mir dazu anfänglich mitgeteilt, dass sie weder für die Bereitstellung dieser Daten verantwortlich sei, noch eine Möglichkeit habe, eine Korrektur dieser Daten zu veranlassen. Einem späteren Schreiben der Obersten Baubehörde beigefügte Anlage belegt, dass die Oberste Baubehörde diese

unzutreffenden Daten bereitgestellt hat, später vom Bundesverkehrsministerium aufgefordert worden ist, die für PRINS bereitgestellten Daten zu sichten und evtl. erforderliche Korrekturen anzumahnen. Aus der Anlage geht weiter hervor, dass die Oberste Baubehörde die Rohdaten gesichtet hat und statt eine Korrektur der Daten zu veranlassen, vom Bundesverkehrsministerium gefordert hat, die in PRINS ohnehin mit 3 Punkten völlig überbewerteten, nicht vorhandenen Entlastungseffekte sogar mit 4 Punkten zu bewerten. Wegen der bereitgestellten unzutreffenden Daten waren die Gremien des Deutschen Bundestages nicht in der Lage, die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Projektes B299/B304-neu richtig zu beurteilen. Die auf diesen unzutreffenden Daten basierende Entscheidung kann deshalb keinen Bestand haben und die darauf folgende Planung ist deshalb abzulehnen. Es bleibt zu prüfen, welche rechtlichen Folgen es hat, wenn die Oberste Baubehörde mir auf meine schriftlichen Anfragen wissentlich unzutreffende Auskünfte erteilt und ebenso wissentlich den Gremien des Deutschen Bundestages unzutreffende Daten zu einem geplanten Straßenbauprojekt bereitstellt".
Die vom Deutschen Bundestag beschlossene Einstufung des Projektes B299/B304-neu wurde aufgrund unzutreffender Daten vorgenommen. Im Projektinformationssystem PRINS, das den Abgeordneten des Deutschen Bundestages weitgehend als einzige Informationsquelle zu den im Bundesverkehrswegeplan zu behandelnden Projekten zur Verfügung stand, ***sind für den gesamten Bereich von Trostberg bis einschließlich Matzing völlig unzutreffende Beschreibungen der örtlichen Gegebenheiten enthalten*** *und es wurden für die Orte Trostberg, Anning, Weisham, St.Georgen, Hörpolding und Matzing „erhebliche Entlastungseffekte" angegeben, obwohl alle diese Orte durch die geplante Baumaßnahme nicht entlastet, sondern zusätzlich, oder neu belastet würden.*

Nachfolgende Abbildung zeigt den Trassenverlauf der Ortsumfahrungen Altenmarkt BA II und Ortsumfahrung Trostberg West, sowie die zu überwindenden Höhenunterschiede. Insbesondere wird hier deutlich, dass das enge Alztal durchfahren wird und beidseitig auf kurzer Strecke ein großer Höhenunterschied überwunden werden muss. Der gesamte Streckenzug wird nahezu nie auf natürlichem Geländenivau geplant, sondern ist gekennzeichnet durch Abgrabungen (z.B. Mögling bis 30m), oder Aufschüttungen (z.B. Dietlwiese Dammhöhe 18m). Damit einher gehen große Böschungsbreiten und ein immenser Landverbrauch.

Die übergeordneten Ziele des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Seite 17, Anlage 5) können mit den Trassen OU Altenmarkt II und Trostberg West nicht erfüllt werden, aufgrund der Trassenführung mit Wechsel von Steigungs- und Gefällestrecken, Unterbrechung des Verkehrsflusses durch Kreisverkehre, Einschleifungen, Kriechspuren mit Einfädeln von 3 auf 2 Spuren am Ende der Steigungstrecke (beladene LKWs befahren eine Strecke mit 6% Steigung mit lediglich 50kmh, wobei sich der LKW am schwächsten Glied in der Kette orientieren muss). Die Strecke kann, entgegen der Behauptung des Planungsträgers, nicht durchgehend flüssig befahren werden.

5.3. Die übergeordneten Ziele des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Seite 17, Anlage 5) werden für die Umfahrung Altenmarkt II und Trostberg West nicht erfüllt.

Verbesserung des Verkehrsflusses - nicht erfüllt
Erhöhung der Verkehrssicherheit - nicht erfüllt; stattdessen Risikoerhöhung
Reduzierung von Emissionen, Schadstoffen und Klimagasen – nicht erfüllt; stattdessen Schadstoff- und Co2 Erhöhung
Verbesserung der Lebensqualität - nicht erfüllt; stattdessen werden die Nah-erholungsgebiete Altenmarkts und Trostbergs zerstört und Gebiete neu verlärmt

5.4. Gleichbleibende Verkehrszahlen begründen keine Planrechtfertigung.

Die Behörde rechtfertigt eine Erforderlichkeit der Ortsumfahrung Altenmarkt II mit laufend steigenden Verkehrsströmen. Bereits in der Raumordnung ging man von deutlichen Verkehrszuwächsen, von bis zu 23.000 Kfz täglich aus. Dies trat ebenso wenig ein, wie alle folgenden Prognosen, auch von namhaften Verkehrsgutachtern. **Tatsächlich sind die**

Verkehrsverhältnisse seit über 20 Jahren nahezu unverändert, mit geringen Schwankungen.
Bei den Verkehrszahlen der nachfolgenden Tabelle handelt es sich um amtliche Zahlen, entnommen aus „Baysis“ . Die Zahlen stammen entweder aus den amtlichen 5-Jahreszählungen, oder wo vorhanden, aus der Dauerzählstelle.
Ohne Bau dieser Transitstrecke würde sich der Verkehr auch in den nächsten Jahren nicht, oder nur geringfügig erhöhen. Prof. Kurzak hat in früheren Gutachten ausgeführt, dass aufgrund des demografischen Wandels von keiner wesentlichen Verkehrszahlenerhöhung auszugehen ist.
Unter der Voraussetzung, dass die Umgehungsstraßen gebaut würden, wäre der Verkehrszuwachs jedoch bedeutend. Er ist also im Wesentlichen auf den Ausbau der Transitstrecke zurückzuführen, durch die mehr Verkehr ins Alz und Traunzahl hergezogen würde.
Das Ziel, Orte zu entlasten, wird somit ins Gegenteil verkehrt.
Eine Planrechtfertigung für die OU Altenmarkt II kann auch nicht (mehr) damit begründet werden, dass damit eine Verkehrsverflüssigung und Erhöhung der Sicherheit in Altenmarkt erreicht werden soll. Durch die Befahrbarkeit des Aubergtunnels (OU Altenmarkt BA I) ist der unfallträchtige und Stau anfällige Punkt am sog. Schneeweiseck, an der Kreuzung nach Obing, entfallen. Die Staus entstanden im Wesentlichen durch die dortigen, schwierigen Abbiegevorgänge der Lkw´s, die jetzt auf dem Weg nach Obing durch den Aubergtunnel fahren (OU Altenmarkt I) und dabei bereits nördlich vor Altenmarkt im neuen Kreisverkehr nach Westen abfahren.
Eine Planrechtfertigung für die OU Altenmarkt II kann auch nicht damit begründet werden, dass Altenmarkt von Emissionen entlastet wird. Denn nachweislich werden auf der Umfahrung ca. doppelt so viele Luftschadstoffe emittiert, wie auf der Bestandsstrecke und ebenso weit mehr Klimagase. Eine nachvollziehbare Abwägung durch die Behörde hat nicht stattgefunden.
Der Verkehr in Altenmarkt ist seit ca. 25 Jahren nahezu unverändert gleich. Zusammenhängende Wohngebiete sind von der Straße abgerückt. Beidseits der Straße liegen diverse Gewerbebetriebe und vereinzelte Wohngebäude. Es fand keine Abwägung statt, in der die Lärmentlastung im Ort Altenmarkts zur erheblichen Mehr- und besonders zur Neuverlärmung von vielen Menschen gegeneinander abgewogen wird, die im Wirkbereich der Plan festzustellenden Trasse leben. Die Lärmentlastung der Menschen in Altenmarkt wird überbewertet. Behördenseitig wird argumentiert, dass die Menschen dort vom Lärm geschützt werden müssen, obwohl die Grenzwerte nicht überschritten werden. Im Gegenzug erhalten die Menschen, die der Neuverlärmung und wesentlich höherer Verlärmung ausgesetzt sind keinen Schutz, da eben die Grenzwerte nicht überschritten sind. Im Übrigen muss ein Mensch im Außenbereich denselben Schutz genießen, wie in einem Wohngebiet. Höhere Dezibel Grenzwerte anzusetzen verstößt nach Ansicht des UVA gegen den Gleich- behandlungsgrundsatz und damit gegen das Grundgesetz.
Nachfolgende Daten stammen aus dem Programm „Baysis“ und zeigen die Verkehrsentwicklung der letzten 22 Jahre seit 2010 für die Städte Trostberg und Altenmarkt.
Die Zahlen für Sankt Georgen (nicht aufgelistet) sind im Gegensatz dazu jedoch gestiegen. Die angespannte Verkehrs Situation wird sich mit den Umfahrungen jedoch nochmals erhöhen.

B304

Ortsdurchfahrt Altenmarkt

Jahr	Kfz- DTV	Schwerv.	PKW	Schwerverkehr in %	
2000	**14866**	**1367**	**13519**	**10,1**	**5-Jahres Z.**
2005	15324	1345	13979	8,8	5-Jahres Z.
2006	15166	1501	13665	9,9	Dauerz.
2007	15282	1497	13785	9,8	Dauerz.
2008	15025	1533	13492	10,2	Dauerz.
2009	16038	1510	14528	9,4	Dauerz.
2010	15084	1488	13596	9,9	Dauerz.
2011	15461	1578	13884	10,2	Dauerz.

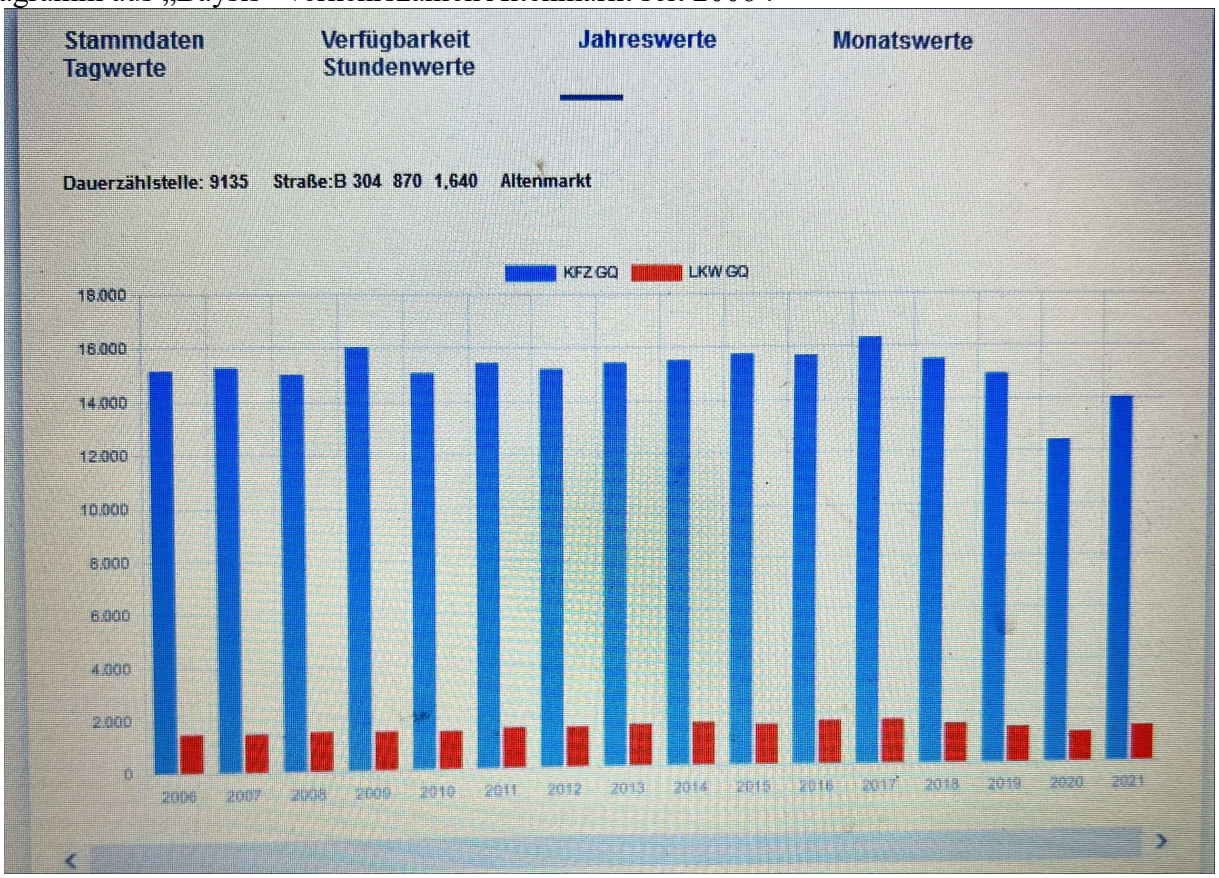
2012	15219	1571	13641	10,3	Dauerz.
2013	15445	1633	13812	10,6	Dauerz.
2014	15533	1671	13862	10,8	Dauerz.
2015	15752	1581	14171	10	Dauerz.
2016	15693	1708	13985	10,9	Dauerz.
2017	16330	1732	14598	10,9	Dauerz.
2018	15511	1558	13953	10	Dauerz.
2019	14933	1401	13532	9,4	Dauerz.
2020	12402	1178	11224	9,5	Dauerz.
2021	14034	1389	12645	9,9	Dauerz.
01.10.2022	**14584**	**1396**	**13188**	**9,6**	Dauerz.

B299

Ortsdurchfahrt Trostberg

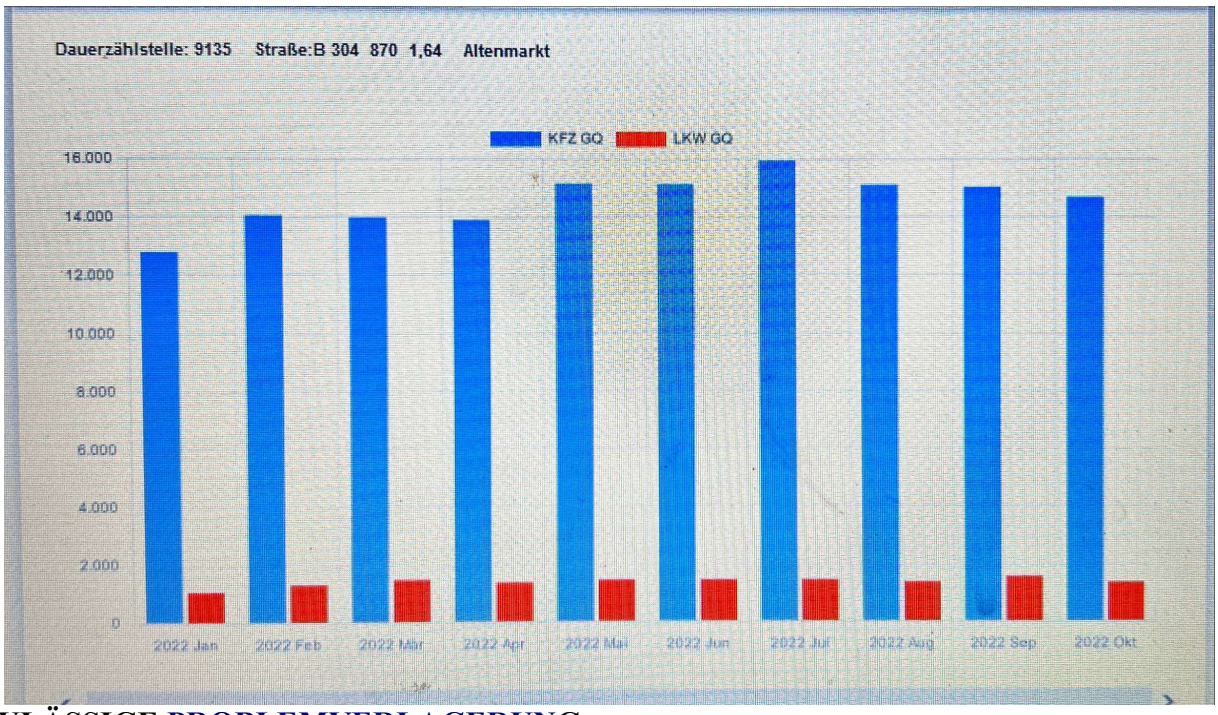
Jahr	**Kfz-DTV**	**Schwerv.**	**PKW**	**Schwerverkehr in %**	
2000	18756				5-Jahres Z.
2005	19785	1206	18579	6,15	5-Jahres Z.
2010	19579	1188	18391	6,1	5-Jahres Z.
2015	17301	1158	16143	6,7	5-Jahres Z.
2021	14885	1043	13842	7	5-Jahres Z.

Diagramm aus „Baysis“ Verkehrszahlen Altenmarkt seit 2006 :



und Verkehrszahlen Altenmarkt Januar bis Oktober 2023 :

5.5.



UNZULÄSSIGE PROBLEMVERLAGERUNG

==========

Situation der umliegenden Gemeinden und Städte

Die Erfordernisse der Raumordnung werden nicht erfüllt, da die Problemsituationen der umliegenden Gemeinden und Städten unzureichend berücksichtigt sind, bzw. sogar verstärkt werden. Die Ortsentlastung Altenmarkts steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der umliegenden Städte und Gemeinden. Wie die Behörden immer wieder betonen und es so auch in allen Projektunterlagen dokumentiert ist, ist das Ziel eine durchgehende Nord/Südverbindung, wobei eine Ortsentlastung von Altenmarkt nur Beiwerk ist.

5.5.1 **Situation Sankt Georgen, Traunreut**

Schon heute können die Gleise für die Bahn und die B304 am nördlichen Ortsende von **St. Georgen,** wegen der natürlichen Engstelle zwischen Bräuberg und Mühlbach, mit anschließendem Sägewerk, nicht nebeneinander geführt werden. Die Bahngleise verlaufen hier wegen der beengten Platzverhältnisse notwendigerweise über eine längere Strecke als schräge Querung auf der Straße (B304).

Der BA II der OU Altenmarkt würde den neuralgischen, unfallträchtigen Knotenpunkt in Sankt Georgen weiter verschärfen. Seit über 20 Jahren stellt die Behörde der Stadt Traunreut eine verkehrstechnische Lösung in Aussicht. Eine Verlegung von Mühlbach, Schiene und Straße in diesem räumlichen Engpass dürfte nicht realisierbar sein. 2014 wurde eine Studie vorgelegt, die eine Unterführung der Bahntrasse zwischen Hergottsberg und Mühlbach vorsieht. Das Vorhaben wurde seinerzeit vom Bundesrechnungshof gerügt. Im weiteren Verlauf der Planung Richtung Süden würde die Werner von Siemens Straße TS 41 und die Ortsverbindungsstraße nach Irsing in einem tiefergelegten Tunnel-Kreisverkehr angebunden. Oberirdisch in diesem Bereich würde im Overfly die Bahntrasse geführt. Die Anbindung der Anninger Straße TS 51 würde entfallen. Bei einer Errichtung eines derartigen Bauprojekts würde der Felsen des Bräubergs, der sich in unmittelbarer Nähe befindet, und aus weichem Nagelfluhgestein besteht, mit der darauf befindlichen Siedlung und Kirche mit hoher Wahrscheinlichkeit mobilisiert und ein Hangrutsch wäre nicht ausgeschlossen. Derartige Vorfälle gab es in unmittelbarer Nähe mit gleicher Gesteinsart, so zum Beispiel der Felssturz am Auberg mit 400cbm Geröll, oder der Felssturz Mitte der 80igerJahre am Osthang der der Baumburger Klosterkirche, oder Felssturz in Stein an der Traun 2010, wo ein Haus verschüttet wurde und 2 Menschen ums Leben kamen. Überdies könnte der Mühlbach innerhalb kürzester Zeit die komplette Tieflage fluten. Da die geplante Tieferlegung nahezu auf Traun-Niveau liegt, wird sich diese bei Traun-Hochwasser in das Grundwasserniveau

eintauchen. Aus rechtlicher Sicht ist es zwingend notwendig, die Planung für Sankt Georgen hinsichtlich Umweltauswirkungen in die Kumulationsbetrachtungen einbezogen werden.
Die geplante Westtrasse der OU Altenmarkt BA II durchschneidet zwischen Traunreut/St. Georgen und Anning ein für die künftige Stadtentwicklung Traunreuts bedeutendes Gebiet und würde eine unüberbrückbare Barriere zwischen den Siedlungsgebieten Fasanenjäger, Anning, Weisham und Traunreut bilden und eine künftige Ortsentwicklung in diesem Bereich nahezu unmöglich machen. Da die Industrie und Gewerbegebiete, aber auch große Neubaugebiete, im Osten der Stadt liegen, können diese nicht direkt an die Westtrasse anschließen. Der Zubringerverkehr belastet weiterhin Traunwalchen und das Stadtzentrum.
Im Gegensatz zu Trostberg und Altenmarkt, in welchen der Verkehr seit ca 20 Jahren annähernd unverändert ist, ist der Verkehr in Sankt Georgen in den letzten Jahren gestiegen und wird sich durch diese Baumaßnahme nochmals massiv erhöhen. Die größte Stadt im Landkreis braucht eine leistungsfähige Verbindung im Osten. Daran ändert auch eine technische Lösung für den Problempunkt Sankt Georgen nichts, dessen Realisierung in den Sternen steht. Die Ortsumfahrung Altenmarkt II induziert einen Zwangspunkt für eine Lösung am Problempunkt St. Georgen. Eine Abschnittsbildung ist hier aus diesem Grund unzulässig. Die Lösung für Sankt Georgen, in den Unterlagen jetzt irreführend mit Bauabschnitt III bezeichnet, hat gänzlich nichts mit diesem Planfeststellungsverfahren zu tun. Die Lösung Sankt Georgen ist nicht im Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz enthalten. Die Kosten von geschätzt mindestens 30 Mio Euro sind deshalb bei der Beurteilung der Altenmarkter OU II auch nicht berücksichtigt und hätten bei gemeinsamer Beurteilung das Gesamtprojekt ins Wanken gebracht. Der tiefergelegte Kreisverkehr mit Bahn-Overfly wurde der Stadt Traunreut aber immer wieder in Aussicht gestellt, um die Ortsumfahrung Altenmarkt II ohne den Widerstand Traunreuts leichter realisieren zu können.
Die Bauzeit für die Ortsumfahrung Altenmarkt II wird vom Bauamt mit ca. 5 Jahren veranschlagt, obwohl die Rahmenbedingungen völlig undefiniert sind und die technische Umsetzbarkeit nicht im Geringsten nachgewiesen ist.
Hier werden Luftschlösser zur Rechtfertigung des Trassenbaus aufgebaut.

5.5.2 Trostberg

Trostberg erhält durch die Ortsumfahrung Altenmarkt II 0% Entlastung. Vielmehr ist, nahezu ausschließlich durch den steigenden Transitverkehr aufgrund Verkehrskonzentration, mit einer erhöhten Verkehrsbelastung zum Prognosehorizont zu rechnen, wobei jedoch unverändert ein Teil des Verkehrs bereits über die vorhandene Wiesmühler Brücke / Feichten und Palling ausweicht. Ohne den Transitverkehr ist aufgrund des demographischen Wandels, wie Prof. Kurzak in früheren Verkehrsgutachten ausgeführt hat, mit keiner wesentlichen Erhöhung des Verkehrs durch die Innenstadt von Trostberg zu rechnen. Dies spräche für eine Ostlösung ab Wiesmühl , mit teilweise bestandsorientiertem Ausbau; zeigt aber auch, dass auch hier durch die geplante Trassenführung ein neuer Verkehrsbrennpunkt geschaffen wird, welcher dann durch die Westumfahrung Trostberg mit nochmals mehr Verkehrskonzentration beseitigt werden soll.
Es ist völlig unverständlich, wieso die Schaffung dieser absurden Situation keinen Anklang im Raumordnungsverfahren gefunden hat.
Am Nadelöhr Trostbergs, am Rentamtsplatz, wurden in der Vergangenheit bereits Grenzwertüberschreitungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz gemessen, weshalb auf Basis eines geforderten Luftreinhalteplans Tempo 30 eingeführt wurde. Das Verkehrsgutachten sagt aus, dass sich der Verkehr in Trostberg bei Realisierung der Trassen Altenmarkt und Trostberg erhöht. Mehr Verkehr verursacht höhere Luftschadstoffemissionen und Feinstaub an diesem Nadelöhr, in unmittelbarer Nähe des Altersheims Pur Vital, dessen Bewohner als besonders sensible Bevölkerungsgruppe auch besonders geschützt werden müssen. Der Klimawandel mit mehr heißeren Tagen, geringerem Luftaustausch und Beschränkung der Frischluftzufuhr durch den Straßendamm wird diese Situation noch verschärfen. Da die Mittel der Luftreinhaltung in diesem Bereich ausgeschöpft sind, ist voraussehbar, dass die zulässigen Grenzwerte nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz wieder überschritten werden.
Selbst nach dem Bau der Westtrasse wird der innerstädtische Verkehr auf heutigem Niveau

prognostiziert. Deshalb fordert die Stad Trostberg die sogenannten Netzergänzungen (Osttrasse und Südspange), weitere Straßen, mit denen jedoch auch dann nur eine Entlastung von ca 25% erreichbar wäre.
Man rechtfertigt die vorgelegte Planung mit einer Ortsentlastung, bewirkt aber tatsächlich eine zusätzliche, innerstädtische Belastung mit Auswirkung auf die Luftschadstoffsituation und Klimabedingungen.
Das Ziel, den Ort von Lärm und Emissionen zu entlasten, wird vollständig verfehlt.
Wie in St. Georgen würde auch hier durch die Umsetzung der Planung ein neuer Immissiosbrennpunkt geschaffen, welcher schon jetzt zusätzliche Trassenplanungen zur Reduzierung der prognostizierten Zusatzbelastungen in die Wege geleitet hat.
Einhergehend mit wiederum weiterem Landverbrauch, Naturzerstörung, Verlärmung bisher völlig unbelasteter Gebiete…
Laut Gesetzgeber ist die Einhaltung von Grenzwerten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz keine Rechtsmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung. Wenn jedoch Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind, die nicht mit den Mitteln des Luftreinhalteplans gelöst werden können, ist das Vorhaben nicht zuzulassen. In den Unterlagen fehlt der Nachweis, dass durch den Bau der OU Altenmarkt BAII die innerstädtische Schadstoffsituation in Trostberg positiv beeinflusst wird.
Eine Neubelastung, bzw. Höherbelastung durch den Verkehr würden auch die Stadtteile Mögling und Schwarzau erfahren, ferner die Orte Nock, Pirach, Zieglstadl, Anning, Weisham, St. Georgen, Hörpolding.

5.5.3 Traunreut-Matzing

Mit dem zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommen wird sich der stauträchtige Bereich in Matzing weiter verschärfen. Insbesondere im Bereich, der Kreuzung Robert-Bsoch-Straße mit B304.
Die im gesamten Streckenzug geplante Ortsumfahrung Matzing im Westen würde den Ort nicht „signifikant entlasten “, sondern der Verkehr würde von der heutigen Trasse, die hauptsächlich Geschäfts/Gasthäuser tangiert auf eine Trasse verlegt, welche in einem Abstand von ca 30m am wichtigsten Wohngebiet Matzings vorbeigeführt werden soll.
Es würden künftig mehr Anwohner an der Trasse wohnen und damit belastet werden, als dies derzeit der Fall ist.
In Matzing werden derzeit an der künftigen Trasse neue Bauplätze ausgewiesen.

5.5.4 **Situation in Feichten:**

Durch die Realisierung der A94 von Marktl bis München und die Umfahrung von Unterneukirchen hat der Verkehr auf den B299 bis Wiesmühl stark zugenommen. Der Verkehr südlich von Wiesmühl auf der B299, also in Trostberg und Altenmarkt, hat laut amtlicher Zählstelle hingegen nicht zugenommen, er ist seit 20 Jahren annähernd unverändert und hat in Trostberg sogar abgenommen. Der zusätzliche Verkehr hat sich auf die AÖ 23 nach Feichten verlagert und wird auch nicht zurückverlagert, da der Verkehr in Trostberg nur begrenzt aufnahmefähig ist (Kurzak Gutachten). Vielmehr ist davon auszugehen, dass Feichten noch mehr Verkehr erhält. In der Bürgerversammlung in **Feichten** im Juli 2019 wurde vehement eine Ortsumfahrung gefordert. Auch ein möglicher östlicher Korridor von Feichten wurde dabei erwähnt. Damit würde eine neue Variante für eine Bundesstraßentrassierung vorstellbar, welche die heutigen Planungen im MW Tacherting und Trostberg hinfällig macht.

5.5.5 **Situation in Palling:**

Auch Palling, mit dem Zusammentreffen von 6 Staatsstraßen TS1, TS26, TS42, und St2093 im Ortszentrum, wird vor allem vom Berufsverkehr des Industriestandorts Traunreut und vom Ausflugsverkehr stark belastet. Siehe dazu der Zeitungsbericht TT vom 19.02.2022 „Palling stöhnt unter der Verkehrslast“.
Durch den Bau der OU Altenmarkt wird lt. vorgelegtem Verkehrsgutachten der PKW-Verkehr auf der St 2093; Palling-Ziegelstadl von bisher 1700 Kfz/Tag auf 3.000 Kfz/Tag ansteigen.
Dies führt zur weiteren Verkehrsverschärfung im Ort Palling.

5.5.6 Kienberg und Schnaitsee:

Durch den Bau der OU Altenmarkt wird lt. vorgelegtem Verkehrsgtuachten der PKW-Verkehr auf der St2357 von bisher 2000 Kfz/Tag auf 3000 Kfz/Tag ansteigen. Sollte die Westtrasse Trostberg gebaut werden, wird dieser Verkehr auf 4000 Kfz/Tag ansteigen.
Damit wird die Verkehrssituation in diesen beiden Orten weiter verschärft.

5.5.7 Emertsham; Peterskirchen

Auch in diesen Orten besteht seit Erweiterung der A94 ein erhebliches Transit-Verkehrsaufkommen. Hauptsächlich bezüglich Schwerverkehr.
Laut Verkehrsgutachten wird sich durch den Bau der OU Altenmarkt der Kfz-Verkehr von bisher 4900 Kfz/Tag auf 5500 Kfz/Tag erhöhen. Sollte die Westtrasse Trostberg gebaut werden, wird der Pkw-Verkehr auf 6000 Kfz/Tag ansteigen.

Es werden damit für auch für diese Orte die Grundsteine für künftige Straßenbaumaßnahmen gelegt.

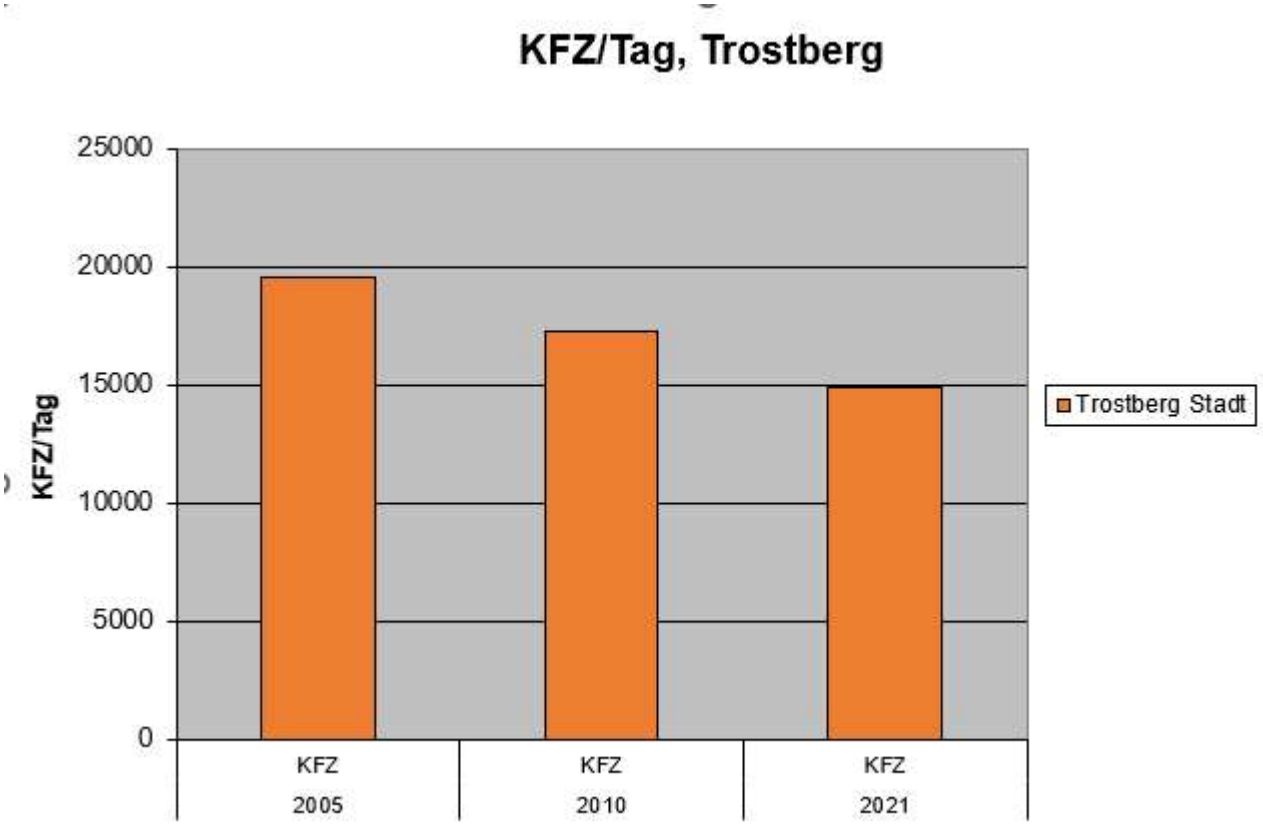
5.6. Unglaubwürdige Verkehrsprognosen

Die Verkehrsprognose des vorgelegten Verkehrsgutachtens ist anzuzweifeln.
Bereits im Kurzak-Gutachten 2008 wird für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen in der Stadt Trostberg von 21600 Kfz/Tag prognostiziert.
Im vorgelegten Gutachten der PTV-Group wird für das Jahr 2019 ein Verkehrsaufkommen von 15800 Kfz/Tag und für das Jahr 2035 ein Verkehrsaufkommen von 17800 Kfz/Tag prognostiziert.

Die Verkehrsmessungen der letzten Jahre zeigen deutlich, dass das Verkehrsaufkommen seinen Zenit überschritten hat.
Die aktuellen Verkehrszahlen des Jahres 2021 liegen um 1000 Kfz/Tag deutlich unter der Prognose der PTV-Group.
Überdies liegt die vom Planungsträger mit Kurzak-Gutachten 2008 vorgelegte Prognose für das Jahr 2025 um 6715 Kfz/Tag über den aktuellen Verkehrszahlen.
Es ist kaum zu erwarten, dass sich der Verkehrstrend nun plötzlich umkehrt und der Verkehr in den nächsten 2 Jahren um 45% ansteigen wird.

Rückblickend ist festzustellen, dass die vom Vorhabensträger vorgelegten Verkehrsprognosen schon in der Vergangenheit jeglicher Realität entbehrten.
Da der Vorhabensträger, wie auch in der Vergangenheit, nicht begründet, wieso sich der langjährige fallende Verkehrstrend nun plötzlich umkehren soll, sind die aktuell vorgelegten Prognosen nicht haltbar.

Folgende Grafik zeigt die Ergebnisse der Verkehrszählungen der letzten Jahre:



5.7. UNZULÄSSIGE ABSCHNITTSBILDUNG

Ziel ist eine durchgehende Verbindung von der A94 zur A8. Die Ortsumfahrungen sind, lediglich „Beiwerk“. Diese „Scheibchen“ Taktik widerspricht den gesetzlichen Vorgaben des §31 Abs. 4 UVPG. Eine UVP muss im Falle von kumulierenden Vorhaben für das gesamte Vorhaben erstellt werden.

Das Gesetz besagt: (4) Wird über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Rahmen mehrerer Verfahren entschieden, so wird eine gemeinsame zusammenfassende Darstellung nach §24 für das gesamte Vorhaben erstellt. Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nehmen die Zulassungsbehörden eine Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens vor und berücksichtigen nach §25 Absatz 2 die Gesamtbewertung bei der Zulassungsentscheidung. Dieses Gesetz ist zwingend auf die Ortsumfahrung Trostberg West anzuwenden und den damit mit zu berücksichtigenden Netzergänzungen .

Die Forderung nach einer kumulierten Betrachtung ist auch zwingend im FFH Recht geboten (s. Teil C unserer Einwendungen). Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. geht davon aus, dass diesem Folgeabschnitt unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen, welche im FFH Recht begründet sind (s. Ausführung zur FFH Verträglichkeitsprüfung Teil C der Einwendungen). Dies gilt auch für die von der Behörde in Aussicht gestellten Netzergänzungen.

Zum Problempunkt Sankt Georgen, Planfeststellungsunterlagen: Der Ausbau bei Sankt Georgen wird als eigene Eisenbahnkreuzungsmaßnahme bezeichnet und wird als Bauabschnitt III bezeichnet. Sie soll nördlich von Sankt Georgen anschließen und an der Traunbrücke südlich von Sankt Georgen enden. Seit 20 Jahren laufen diesbezügliche Überlegungen. Die topographischen und baulichen Zwangspunkte, die unmittelbare Nähe zur Traun und die Einbindung der Bahn, lassen eine Realisierung mit einem tiefergelegten Kreisverkehr mehr als fraglich erscheinen, auch wenn das Straßenbauamt die gravierenden Probleme mit dem „Gesehenvermerk“ der Regierung vom 14.05.2014 zu verschleiern versucht.

Eine Abschnittsbildung ist hier unzulässig. Der Gedanke drängt sich auf, dass sich die Behörde auf eine für sie zulässige Abschnittsbildung in diesem Bereich beruft, weil eine Gesamtlösung Ortsumfahrung Altenmarkt II inclusive Lösung Sankt Georgen das mit diesem Verfahren

Planfestzustellende Projekt stark gefährden würde. Und auch, weil vom Bundesrechnungshof die Lösung für Sankt Georgen abgelehnt wurde. Wäre diese Lösung Sankt Georgen bereits Bestandteil der Ausbaupläne zum Fernstraßenausbausgesetz, so wäre es nicht nur aus Gründen der Umweltunverträglichkeit, aus konfliktträchtiger technischer Umsetzbarkeit, als auch aus wirtschaftlichen Erwägungen aus dem vordringlichen Bedarf gefallen. Wie schon ausgeführt, geht der UVA davon aus, dass unüberwindbare Hindernisse für die Ortsumfahrung sich auch aus den Anforderungen und Schutzzielen der europäischen FFH-RL im Hinblick auf die FFH Verträglichkeit des Gesamtprojekts, also auch unter Berücksichtigung der Ortumfahrung Trostberg West, ergeben.

5.8 Unverhälnismässige Lärmbelastung der Bevölkerung an der Neubautrasse LÄRMBERECHNUNG – SCHALLSCHUTZGUTACHEN

Keine Planrechtfertigung aufgrund geringer Lärmentlastung von Altenmarkt

Aus dem Schallschutzgutachten wird ersichtlich, dass nahezu auf allen Strecken eine erhebliche Verkehrszunahme prognostiziert wird und damit verbunden, eine erhebliche Lärmbelastung.
Die schalltechnische Untersuchung trifft keine Aussage zur Ist Situation an den beurteilten Immissionsorten. Im Schallgutachten wird lediglich untersucht, ob die Immisionsgrenzwerte gem. 16.BImSchV nach Realisierung der Neubautrasse eingehalten sind und wenn nicht, welche Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Der künftig betroffene Bürger kann aber nicht abschätzen, wie sich durch den Verkehrslärm seine Wohnsituation verschlechtern wird.

Je höher die sogenannte Lärm Zusatzbelastung zur Ist Situation ist, desto höher ist der negative Einfluss auf die Anwohner in Trassennähe und umso abwägungserheblicher ist der Eingriff.
Nach Tabelle 3 der Unterlage 17.1. ist festzustellen, dass neben den Immissonsorten, bei denen die Grenzwerte überschritten sind
a) bei weiteren 20 Immissionsorten die Grenzwerte überschritten wären, wenn die sogenannte Straßendeckschichtkorrektur von ca 1,8 db nicht in Ansatz gebracht worden wäre.
Bei Neubaustrecken hat der Planungsträger die Fürsorgepflicht, die Massnahme nach dem besten technischen Stand auszuführen. Zudem ist nachgewiesen, dass die dauerhafte db Reduzierung nicht gegeben ist und im Laufe der Zeit abnimmt. **Deswegen ist die Berechnung, ohne die Reduzierung der Straßendeckschichtkorrektur vorzunehmen.**
Im Übrigen erfüllt nur ein Straßenbelag für alle Streckenabschnitte und Situationen die Anforderungen nach einer db Reduzierung. Dieser wurde jedoch nicht angegeben.
c) und bei 8 weiteren Immissionsorten die Grenzwerte überschritten wären, würden dort die gleichen Grenzwerte wie in Wohnsiedlungen gelten. Es wären noch einige mehr Immissonsorte, wenn auch hier die Straßendeckschichtkorrekturen nicht angesetzt würden. Es widerspricht dem Gleichbehandlungsgrundsatz nach dem Grundgesetz, dass die Bevölkerung in Kleinsiedlungen im Außenbereich einen geringeren Schutz genießen und dort die Grenzwerte höher angesetzt sind.
Würden für diese Immissionsorte die Grenzwerte in Ansatz gebracht werden, die für Wohngebiete gelten, wären bei weiteren 13 Immissionsorte die Grenzwerte überschritten.
Somit wären bei weiteren ca 28 Immissionsorten Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden. Und es ist davon auszugehen, dass bei vielen Häuser, die neben den gerechneten Immissionsorten liegen, auch die Grenzwerte überschritten werden.
Es ist ein Hohn für die Betroffenen, wenn unter 6.1. angeführt wird, dass die Lärmvermeidung durch die Trassierung nach §50 Bundesimmissonsschutzgesetz durchgeführt wurde um dem Schutzziel der Bevölkerung zu entsprechen.
Die Bevölkerung kann sich dem Lärm nicht entziehen. Gerade die Trassenführung mit den Beschleunigungen aus dem Kreisverkehr auf die Steigungsstrecken, die Linienführung auf ansteigender Dammlage etc. kann nicht durch eine Trassenführung abgemildert werden.
In der 1. Vorentwurfsplanung wurde die GVS Nock mit den neuen Bundesstrasse unterführt. Hier wäre ein Schutz gegeben, durch die Einschnittslage.
In der 2. Vorentwurfsplanung wird nun die GVS Nock überführt. Eine Information der Bevölkerung

fand nicht statt.
Wenn als lärmvermeidende Maßnahme die Einschnittstiefe in Nock angeführt wird, ist dies ebenso ein Hohn. Denn die Brücke über die Alz liegt an der Hangkante fast 7m über Gelände, ca 5m über der Gemeindeverbindungsstraße Nock und fährt dann in leichte Einschnittlage.
Der Einschnitt relativiert sich jedoch, da die Böschungen auf der, der Anwohner liegenden Seite 1:2 abgegraben werden.

ERGEBNIS:

Die Planrechtfertigung, Altenmarkt vom Verkehrslärm zu entlasten, ist nicht gegeben.
Begründung:
Die Verkehrszahlen in Altenmarkt sind seit 20 Jahren unverändert und werden sich auch ohne die Transitstrecke künftig nur wenig verändern. Seit 20 Jahren werden Verkehrszuwächse prognostiziert, die nie eintraten.
Die Verkehrszahlen in Trostberg sind sogar rückläufig. Auch hier werden sich die Verkehrszahlen ohne Transitstrecke nur wenig verändern. Auch für Trostberg sind die Prognosen für Verkehrszuwächse nie eingetreten.
Sogar die Firma PTV hat bei ihrer letzten Hochrechnung von der 5-Jahreszählung Trostberg auf die Zahlen 2019 deutlich zu viel Verkehr prognostiziert, denn die 5-Jahreszählung 2021 lag unter den von der Firma PTV für 2019 prognostizierten Zahlen.
Auch bei Halbierung des Verkehrs in Altenmarkt, betrüge die Lärmreduzierung unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeit und der nahezu geradlinigen Streckenführung ohne Steigung maximal 2-3 db.
Dem gegenüber stehen an der Neubautrasse weit mehr Betroffene gegenüber, bei denen sich die db Belastung um bis 5-10db erhöht. Dies ist unverhältnismässig und nicht vertretbar.
Die Lärmberechnung ist eine Mittelungsberechnung. Abweichungen nach oben sind bei der Ortsumgehung aufgrund der Streckenführung voraussehbar, wenn sich insbesondere LKW´s nach der Beschleunigung aus dem Kreisverkehr unter Vollast die Steigung hochquälen.
Die Lärmentwicklung ist jedoch auch bei regennasser Fahrbahn höher. Die Lärmentwicklung hängt vom Fahrstil ab etc. All diese Abweichungen sind in der Ortsmitte von Altenmarkt nicht gegeben.
In den Berechnungsabschnitten werden durchschnittliche Geschwindigkeiten zu Grunde gelegt. Nicht berücksichtigt ist die erhöhte Lärmbelastung durch Beschleunigungen und Steigungsstrecken, die zwangläufig höheren Lärm verursachen, als wenn man gleichmässig mit gleicher Geschwindigkeit fahren würde.

5.9 Unverhältnismäßige Mehrbelastung durch Schadstoff-Immissionen an der Neubautrasse

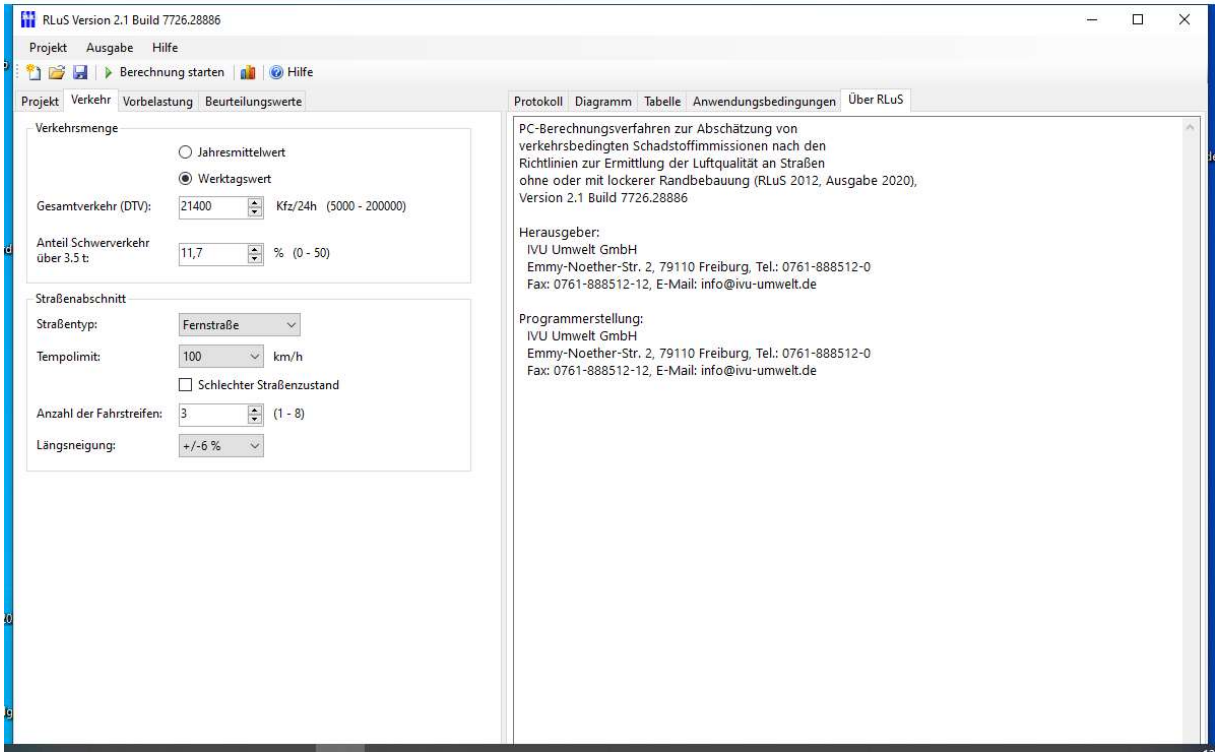
Keine Planrechtfertigung aufgrund geringer Schadstoffentlastung in Altenmarkt
Aus dem Luftschadstoffgutachten Unterlage 17.3. Seite 63/65 geht folgendes hervor:
1)
„Die Zusatzbelastung nimmt im Prognose-Planfall 2035 gegenüber dem Prognose 0-Fall an den betrachteten Immissionsorten entlang der Ortsumgehung um maximal 2,5 Mikrogramm/cbm NOX im Jahresmittelwert zu, während sie an den betrachteten Immissionsorten in Altenmarkt um rund 1 Mikrogramm/cbm abnimmt.
2)
„Die Zusatzbelastung nimmt im Prognose-Planfall 2035 gegenüber dem Prognose 0-Fall an den betrachteten Immissionsorten entlang der Ortsumgehung um maximal 0,7 Mikrogramm/cbm Feinstaub zu, während sie an den betrachteten Immissionsorten in Altenmarkt um 0,2 Mikrogramm/cbm Feinstaub abnimmt.
Dies zeigt eindeutig, dass eine minimale Entlastung von Altenmarkt einer deutlichen Mehrbelastung der Bevölkerung entlang der Trasse gegenübersteht. Dies wiegt umso mehr, als dass die Trasse

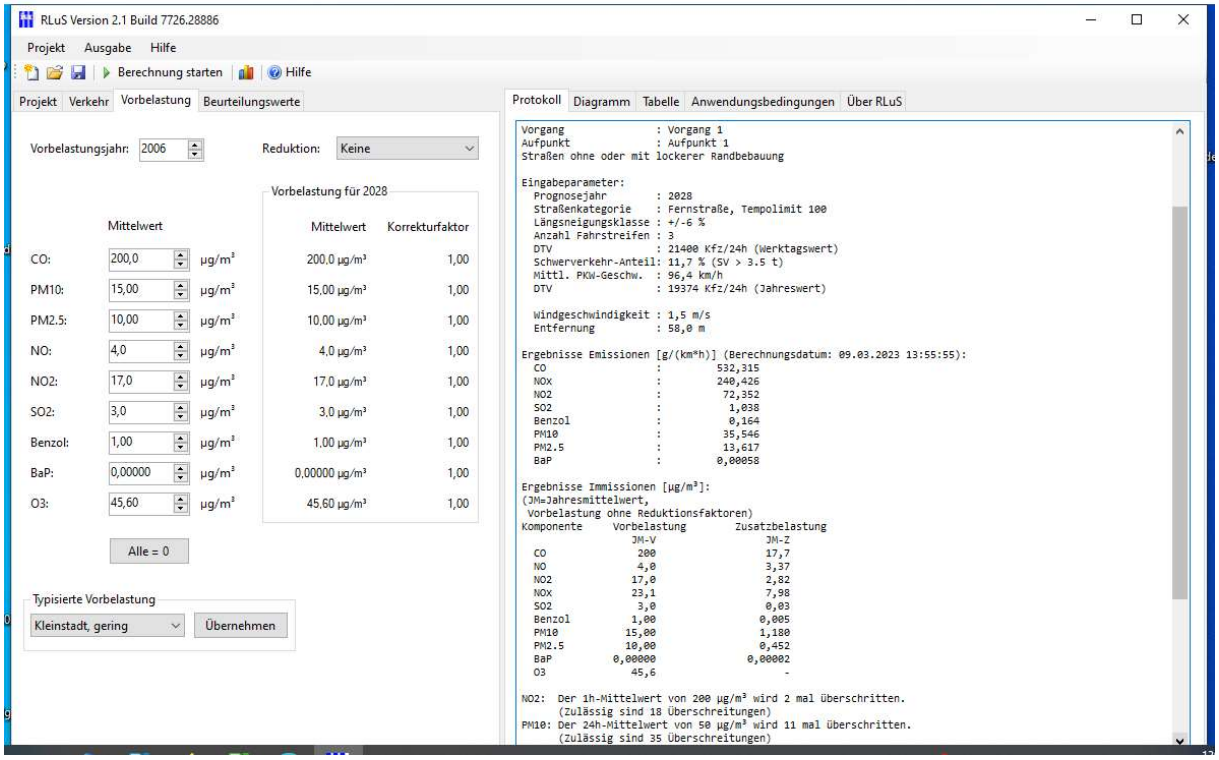
vorwiegend durch ein gering belastetes Gebiet führen soll.
Die Planrechtfertigung, Altenmarkt von Schadstoffen zu entlasten ist aufgrund der geringen Entlastungwirkung und der hohen Belastungswirkung entlang der Trasse entfallen.
Im übrigen verweisen wir auf die Ausführungen zum Schutzgut Luft im Teil B Punkt 2 der Einwendungen.
Tatsächlich sind die Zusatzbelastungen auf der Umgehung weit höher, als vom Gutachter angegeben, was am Beispiel des Anwesens Knorr in Nock nachgewiesen wird.
Wie in Teil B ausgeführt, ist Rlus für die Emissionsberechnung geeignet und als Grobabschätzung für die Immissionsbelastung. Bei den, auf die Topographie geeigneteren Berechnungsprogrammen, ergibt sich in der Regel eine höhere Immissionsbelastung.
Das Anwesen Nock liegt in geschützter Hanglage, weshalb wir eine durchschnittliche Windgeschwindigkeit von 1,5m/Sekunde in Ansatz gebracht haben (Starkwindtage dürfen nicht in die Berechnung einfließen) in Ansatz gebracht haben und ein Prognosejahr 2028 (die gravierenden Reduktionsfaktoren für 2035 sind ungewiss; Deutschland hat vor kurzem den Ausstieg aus den Verbrenner Kfz für 2035 abgelehnt;).
Daraus ergibt sich:
NOX Grundbelastung 23,1 + **Zusatzbelastung 7,98** = Gesamtbelastung 31,08 = + 35%
PM10 Grundbelastung 15,0 + Zusatzbelastung 1,18 = Gesamtbelastung 16,18 = + 8%
PM 2,5 Grundb. 10,0 + Zusatzbelastung 0,52 = Gesamtbelastung 10,52 = + 5,3%

Gutachten
NOX Grundbelastung 23,1 + **Zusatzbelastung 1,40 =** Gesamtbelastung 24,50 = 6,0 %
PM10 Grundbelastung 15,0 + Zusatzbelastung 0,30 = Gesamtbelastung 15,30 = 2,0 %
PM 2,5 Grundb. 10,0 + Zusatzbelastung 0,20 = Gesamtbelastung 10,20 = 2,0%
Das Rechenprogramm liegt uns vor.
Screenshots aus dem Rechenprogramm RLuS anbei.
Legt man eine geringere Vorbelastung zu Grunde ist die Zusatzbelastung zur Grundbelastung noch höher!
Es geht bei vorgenannten Ausführungen darum, zu zeigen, dass einer geringen Entlastungwirkung von Altenmarkt einer hohen Zusatzbelastung der Anwohner entlang der Trasse gegenüberstehen.
Die Einhaltung der Grenzwerte ist keine Rechtmässigkeitsvoraussetzung für einen Planfeststellungsbeschluss.
Aber die nachweisliche Verschlechterung der Luftverhältnisse in vorwiegend wenig belastender Natur und vor allem die deutliche Zusatzbelastung zur Grundbelastung, ist sehr wohl ein abwägungserheblicher Tatbestand, der in die Abwägung eingestellt werden muss.
Der Verkehrszuwachs resultiert aus dem zusätzlichen Transitverkehr einer ausgebauten Bundesfernstraßenverbindung, den man ohne diesen Straßenneubau gar nicht hätte.
Die Immissonsberechnung mit derart hoch prognostizierten Verkehrszahlen zum Prognose 0 Fall ist deshalb nicht relevant.
Auf Seite 47 ff. des Immissionsgutachtens ermittelt der Gutachter die Zusatzbelastung für NOX und PM 10 im Ist-Zustand 2019. Dies ist nicht nachzuvollziehen. Es gibt eine Grundbelastung 2019. Das Gutachten wurde 2020 fertiggestellt. Warum errechnet sich aus dem Verkehr eine Zusatzbelastung?
Mit dem RLuS-Rechenprogramm ist dies nicht nachvollziehbar.

5.10. FAZIT
Die unter Punkt 5 aufgeführten Einwendungen bzw. Sachverhalte sind ebenfalls abwägungsrelevant, wurden jedoch seitens der Behörde nicht entsprechend berücksichtigt und gewertet.
Die Zusammenhänge der Auswirkungen auf das vor/nachgelagert Straßennetz wurde unzulänglich beurteilt und falsch bewertet.
Die Raumordnung leidet an einem erheblichen Abwägungsdefizit und einem erheblichen

Abwägungsmangel. Bei der Einstellung des Projekts/der Projekte in den vordringlichen Bedarf wurden gravierende Beurteilungsfehler gemacht und das gesetzgeberische Ermessen überschritten. Auch das Planfeststellungsverfahren leidet an einem erheblichen Abwägungsmangel, u.a. da die sich aufdrängende durchgehende Ostlösung ab Wiesmühl nicht geprüft wurde … - alles mit dem Ziel, mit Scheuklappen die weit schlechter geeignete Westtrasse durchzusetzen.
Ohne Berücksichtigung einer besser geeigneten Osttrasse, müsste in Abwägung sämtlicher Sachverhalte (Teil A-C der Einwendungen) mit dem sogenannten Allgemeinwohl eine 0 Lösung zum Zuge kommen.
Der Plan ist nicht festzustellen.
Screenshots aus dem Rechenprogramm RLuS:





TEIL B DER EINWENDUNGEN **13.03.2023**
UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG
==========

Eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht bereits dann, wenn nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sind zu ermitteln, zu bewerten und in die Abwägung einzustellen. Das Abwägungsergebnis muss nachvollziehbar und begründet sein.

AUSWIRKUNG DES VORHABENS AUF DIE EINZELNEN SCHUTZGÜTER

1.
SCHUTZGUT KLIMA
==========

1.1. TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Auswirkungen auf das Klima durch die OU Altenmarkt II

Die Richtlinie 2014/52/EU hat an verschiedenen Stellen den Klimawandel und seine Folgen zum Regelungsgegenstand gemacht, aber auch die Auswirkungen von Projekten auf die biologische Vielfalt und den Bodenverbrauch. Wesentlicher Inhalt ist die Vermeidung bzw. Reduzierung von Co2.

Der Planungsträger hat bei allen Projekten die CO2 Emissionen zu ermitteln, zu bewerten und zu begründen, wie mit der Maßnahme die Anforderungen des Klimschutzgesetzes erfüllt werden können.

In den Unterlagen sind die **betriebsbedingten** CO2 Emissionen in erheblichem Ausmaß zu niedrig erfasst, und im Einzelnen nicht nachvollziehbar, wie z.B. der Rückgang der CO2 Emissionen im LKW Verkehr zum Prognosezeitpunkt um 40%.
Eine Berechnung darf nicht zum Prognosejahr 2035 erfolgen, denn die Behörde setzt hier voraus, dass die Emissionen bis dahin jedes Jahr deutlich sinken. Dies ist jedoch völlig ungewiss, ja unwahrscheinlich, denn die eingeführten Sektorziele für den Verkehr wurden 2021 und 2022 schon nicht erreicht. Klimaschutz muss jetzt beginnen. Die betriebsbedingten CO2 Emissionen müssen nachvollziehbar für die Ortsumgehung Altenmarkt II von 6,3km mit den Steigungsstrecken ermittelt und der Bestandstrecke von 4,9km gegenübergestellt werden. Dies ebenso für die Ortsumfahrung Trostberg.
Auch im Projektinformationssystem zu den einzelnen Projekten des Bundesverkehrswegeplans wurden die CO2 Emissionen für das jeweilige Projekt, wenngleich auch falsch, ermittelt.

Die Bestandsstrecke (neuer Kreisverkehr Mögling bis Anschlussstelle vor St. Georgen) ist ca. 15% kürzer als die Umgehung und verläuft annähernd ohne Steigung von Nord nach Süd. Die Plantrasse ist länger und muss deutliche Höhenunterschiede überwinden, sowohl von der Dietlwiese nach Wimpasing, als auch von Sankt Georgen nach Weisham/ Zieglstadl. Auf der Plan festzustellenden Trasse wird erheblich mehr Verkehr bei höherer Geschwindigkeit abgewickelt als bisher auf der Bestandsstraße. Alleine schon dadurch ist auch ohne nähere Prüfung erkennbar, dass weit mehr Schadstoffe und weit mehr schädliches CO2 emittiert werden. Wenn das Bauamt für schwere LKW

eine derart hohe Emissonsminderung CO2 zum Prognosezeitpunkt ausweist, kann das nicht stimmen.
Zusätzlich muss der CO2 Fußabdruck aus der Vorkette (Treibstoffgewinnung und Transport) berücksichtigt werden.

Die **baubedingten** CO2 Emissionen sind unvollständig erfasst und ebenfalls erheblich zu niedrig ausgewiesen. Im Übrigen darf der CO2 Fußabdruck für eine Einzelmaßnahme z.B. „Brücke einbahnig" nicht pauschaliert in Ansatz gebracht werden, sondern muss für die tatsächliche Baumaßnahme berechnet werden.
Dem Bauamt müssen diesbezüglich alle Daten vorliegen, denn ansonsten könnte sie keine Gesamtkostenangabe für das Projekt veröffentlichen. Diese Aufstellung nach Bauwerken muss offengelegt werden.
Im Anhang zur EU-Richtlinie 2014/52/EU sind vom Projektträger auch Daten zu liefern über die Merkmale der Betriebsphase des Projekts, Energiebedarf, Art und Menge der verwendeten Materialien, eingesetzte Techniken und Stoffe...Ein Verweis auf „bester Stand der Technik", „DIN" etc. reicht hier nicht aus.

Dazu fehlen jegliche Angaben. Die Behörde gibt im Ergebnis für das gesamte betriebsbedingte CO2 Äquivalent/a einen Wert von **512,8 Tonnen** an. Das Institut für Bauwesen der FH Kiel hat für verschiedene Varianten CO2 Bilanzen erstellt und gibt für eine Brücke in konventioneller Bauweise einen CO2 Bedarf von ca 1,1-2,3 Tonnen je qm Brückenfläche an. Nur die Alzbrücke allein hat geschätzt eine Brückenfläche von ca 1400qm, was dann einem CO2 Bedarf von **1540 Tonnen bis 3200** Tonnen entspricht. Dies dürfte bei der Alzbrücke deutlich darüber liegen, wegen des zusätzlichen Pfeilers, und der Auflager, deren Ausführung über denen einer Brücke wie z.B über die GVS Nock wesentlich umfangreicher und schwieriger ist. Ein cbm Beton hat bereits einen CO2 Ausstoss von ca 300kg. Die betriebsbedingten CO2 Emissionen dürfen nicht auf die Jahre der Nutzungszeit verteilt werden, denn sie fallen in der Bauphase an. Klimaschutz muss jetzt beginnen und **darf nicht auf später verschoben werden!**
Ferner fehlt der CO2 Fußabdruck aus dem Transport der Materialien, bzw. dem Abtransport.
Die zum großen Teil 3-spurig geplante Trasse ist gekennzeichnet durch erhebliche Abgrabungen (Trostberg West bis 30m tief am Möglinger Hang) und Aufschüttungen (Altenmarkt / Dietlwiese, bis 18m ansteigender Straßendamm). Durch Tausende von Transportfahrten (z.B. geschätzt für Kiesanlieferung Dietlwiese und Rampe ca 10.000 Anfahrten) werden erhebliche Mengen von CO2 emittiert. Durch Tausende von Maschinen Betriebsstunden ebenso. Folgemaßnahmen, wie Böschungspflege, Instandhaltung, erhöhter Straßendienst und Winterdienst wegen Steigungsstrecken und Brücken verursachen ebenso Emissionen von schädlichem Klimagas.

Der baubedingte CO2 Abdruck wurde dem Sektor Industrie zugeordnet, wodurch das Bauamt das tatsächliche Ausmaß des gesamten CO2 Abdrucks aus der Straßenbaumaßnahme zu verschleiern versucht. Das tatsächliche Ausmaß ist auch nicht erkennbar, wenn das Bauamt die CO2 Emissionen auf die Nutzungsdauer verteilt. Denn Klimaschutz darf nicht auf später verschoben werden.

Die **anlagenbedingten** Emissionen, der Verlust an natürlichem CO2 Speicher durch Flächenverlust, wurde bei der CO2 Bilanz nicht wertmäßig in Tonnen CO2 berücksichtigt, sondern nur in einer Flächenangabe (ha) Wenn über 30 Hektar Land verbraucht wird, geht der CO2 Speicher für versiegelte Fläche auf Dauer zu 100% verloren und für Böschungsflächen zum Großteil, denn deren Wertigkeit als CO2 Speicher ist wesentlich niedriger als z.B. von landwirtschaftlichem Grünland. Hier kann nicht mit Ausgleichsflächen kompensiert werden, denn die Ausgleichsflächen selbst bilden bereits CO2 Speicher. Auch hier verschleiert die Behörde den tatsächlichen CO2-Fußabdruck aus der Straßenbaumaßnahme, u.a. auch dadurch, dass sie den Eingriff dem Sektor Landnutzungsänderung zuordnet und hier nur die Bilanzierung Eingriff/Kompensation in Hektar

Fläche vornimmt. Das Klimaschutzgesetz Bayern 2021 sieht vor, Humus aufzubauen und landwirtschaftliche Flächen nicht zu vergeuden, aufgrund deren Einfluss auf das Klima, als Co2 Speicher.
Nicht berücksichtigt hat das Bauamt auch Flächen, die biologisch bewirtschaftet werden (z.B. Flächen ab Radlweg Schwarzau-Altenmarkt bis zur Alz, oder im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie naturnah gepflegt werden). Diese Bewirtschaftung wird zunichte gemacht. Ein Ausgleich ist nicht möglich.

Die kumulativen Auswirkungen der OU Trostberg wurden nicht berücksichtigt. Diese müssen jedoch zwingend nach Gesetz in die Betrachtung einbezogen werden.

Das Gesetz schreibt vor, dass der Planungsträger ermitteln muss, wie mit der jeweiligen Maßnahme zum Erreichen der Klimaschutzziele beigetragen werden kann Darauf geht das staatliche Bauamt jedoch nicht ein. Das staatliche Bauamt zitiert zwar die relevanten Gesetze und Erfordernisse, handelt jedoch nicht danach. Erneut ein Punkt, in dem die Planung unter dem Gesichtspunkt einer Strassen-Ermöglichungs-Planung durchgeboxt werden soll. Denn offensichtlich, dass die Baumaßnahme dazu beiträgt, dass die eng gesteckten Klimaschutzziele 2030 **nicht** erreicht werden können.

Aufgrund der Trassenführung werden jährlich betriebsbedingt mehrere Tausend Tonnen CO2 zusätzlich freigesetzt und anlagenbedingt mehrere Tausend Tonnen CO2 Speicher vernichtet. Die baubedingten CO2 sind geschätzt mit mehreren Zehntausend Tonnen CO2 zu veranschlagen.
Mit der Plantrasse werden die Erfordernisse des Klimaschutzgesetzes ins Gegenteil verkehrt.

Die sich anschließende Ortsumfahrung Trostberg weist ähnliche Verhältnisse auf.
Auch hier muss auf kurzer Strecke am westlichen Talhang des Alztals ein vergleichbarer Höhenunterschied überwunden werden mit Gegenanstieg von Reit bei Tacherting. Auch hier werden aufgrund der Trassenführung jährlich mehrere Tausend Tonnen CO2 **zusätzlich** freigesetzt.

Deshalb muss bei der Beurteilung im Rahmen der Kumulation die Ortsumfahrung Trostberg mitberücksichtigt werden. Die Planung ist weit fortgeschritten, die künftig zu erwartenden Verkehrsströme ermittelt, dass es der Behörde hätte möglich sein müssen, die von der anschließenden Trasse ausgehenden Treibhausgasemissionen zu ermitteln und zu bewerten und in die kumulative Bewertung einfließen zu lassen. Die Ortsumfahrung Trostberg weist ähnliche Verhältnisse auf, wie die OU Altenmarkt II hinsichtlich Steigungsstrecken und Flächenverbrauch.

Das Klimaschutzgesetz fordert, dass alles getan werden muss, dass der Anstieg der globalen Durchschnittstemparatur auf deutlich unter 2 Grad und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt wird.
Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, der in den vergangenen Jahrzehnten seine Treibhausgasemissionen nicht mindern konnte. 2021 wurde das für den Verkehr festgesetzte Sektorziel nicht erreicht. Eine Überschreitung ist auch für 2022 zu erwarten. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, bei Kenntnis der Überschreitung des jährlichen Sektorziels innerhalb von 3 Monaten Sofort-Maßnahmen zu ergreifen. Dies ist nicht erkennbar. Bis zum Jahr 2030 muss der Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor um ca. 40% gesenkt werden. Laut aktuellem Projektionsbericht der Bundesregierung kann eine Reduzierung mit den bisherigen Maßnahmen jedoch nur um weniger als 15% erreicht werden.
Es ist also vorhersehbar, dass das Ziel für 2030 nicht erreicht werden kann. Somit darf das Vorhaben nicht zugelassen werden.

Das Gesetz schreibt vor, dass der Planungsträger ermitteln muss, wie mit der jeweiligen Maßnahme

zum Erreichen der Klimaschutzziele beigetragen werden kann. Darauf geht das staatliche Bauamt jedoch nicht ein. Es zitiert zwar die relevanten Gesetze und Erfordernisse,handelt jedoch nicht danach.

Fazit:

Da vorhersehbar ist, dass das Sektorziel für den Verkehr für 2030 nicht erreicht werden kann muss das Klimaschutzgesetz Bindungswirkung entfalten.
Projekte, wie die Ortsumfahrung Altenmarkt II und Ortsumfahrung Trostberg tragen dazu bei, dass das Recht auf eine gesunde Zukunft für die kommende Generation in Gefahr ist. Da das Projekt Ortsumfahrung Altenmarkt II die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes ins Gegenteil verkehrt und zur Klimaerwärmung beiträgt, ist es nicht zuzulassen. Die weitere Planung für die Ortsumfahrung Trostberg muss eingestellt werden.

Der Planungsträger kann die Realisierung der Straßenbaumaßnahme nicht mit dem Allgemeinwohl rechtfertigen, denn wirtschaftliche Interessen müssen geringer bewertet werden, wie die Gesundheit und Unversehrtheit der Welt-Gesamtbevölkerung, die gefährdet ist, wenn die Erderwärmung nicht deutlich reduziert werden kann. Und dazu gehört, Projekte zu stoppen, bei denen offensichtlich ist, dass sie den Klimawandel begünstigen. Die anschließende Ortsumfahrung Trostberg West mit vergleichbaren Steigungsstrecken, ist ebenso, aufgrund CO2 Mehrausstoß, ebenso Klima unverträglich. Kommt die Behörde zu einer anderen Entscheidung leidet die Abwägung an einem schweren Abwägungsmangel.
Das Vorhaben widerspricht allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

Bereits in der Kosten-Nutzen-Berechnung der Projekte zum Bundesverkehrwegeplan wurden gravierende Fehler gemacht. Wir verweisen hier auf das Kurzgutachten des BUND „Klimaschutzbeiträge Bundesfernstrasse in Bayern“, Seite 2 ff.

Die Elektromobilität kann nicht als Argument herangezogen werden, dass künftig damit der Co2 Ausstoß sukzessive stark reduziert wird. Der Anteil an Elektrofahrzeugen beträgt derzeit ca. 1,3%. Auch in den nächsten 15 Jahren kann nur ein Teil der Fahrzeuge elektrisch betrieben werden. Darüber hinaus müsste gesichert sein, dass der Strom für die Fahrzeuge zu 100% aus erneuerbaren Energien stammt, denn 1 Liter Treibstoff entspricht ca. 9 Kilowattstunden und damit 3200g Co2 (Strommix Deutschland 2021). Dies ist jedoch nicht der Fall.
Der Verkehrsbereich gehört zu den größten Emittenten des Treibhausgases Co2. In Bayern beträgt der Anteil der Co2 Verkehrsemissionen an den gesamten Treibhausgasemissionen ca. 30% und liegt damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Der auf der Straße transportierte Güterverkehr liegt bei ca. 92%.
Der Bau neuer Straßen ist, bis zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans gemäß Koalitionsvertrags der Ampel Koalition, aufzustellenden Mobilitätsplans 2040 zu stoppen.

Und wie ernst die Regierung den Klimaschutz nimmt hat vor wenigen Tagen Deutschland bewiesen, indem sie den Ausstieg der Verbrenner Kfz zum Jahr 2035 verweigert.

Eine 0 Lösung muss eine Option sein, denn Straßenbau um jeden Preis ist mit dem Klimaschutz nicht vereinbar.

Dennoch verweisen wir auf die Ausführungen zur Alternativtrasse, Teil A der Einwendungen, in denen die Argumente des Bauamts gegen eine Ostlösung ab Wiesmühl vollständig widerlegt sind. Im übrigen handelt es sich nicht um eine UVA Trasse, sondern die, bereits in der Raumordnung von

den Städten präferierte Lösung. Die Behörde versucht, wie bereits in der Raumordnung, mit fadenscheinigen Gegenargumenten diese Lösung grundsätzlich abzulehnen.
Durch vorwiegend bestandsorientierten Ausbau, vorhandene Brücke über die Alz, weit weniger erforderlichen Bauwerken und Überwindung von keinen wesentlichen Höhenunterschieden, ergeben sich wesentlich niedrigere Luftschadstoffemissionen und Co2 Emissionen bei geringerem Treibstoffverbrauch. Und dies sowohl für die anlagebedingten, betriebsbedingten, als auch baubedingten Emissionen.

1.2. DER KLIMAWANDEL IN DER UVP

Artikel 5 Abs 1 der EU Richtlinie 2014/52 schreibt vor, dass der Projektträger einen UVP-Bericht erstellen muss, in dem u.a. die Auswirkungen von Vorhaben auf das Klima, auf die Anpassungskapazität der Schutzgüter und auf den Klimawandel zu beschreiben sind. Es ist jedoch auch der Einfluss des Klimawandels auf das Vorhaben zu beschreiben.

Quelle der Informationen u.a.: „Grundlagen der Berücksichtigung des Klimawandels in der UVP“ aus 4/2018 vom Umweltbundesamt.

Der Planungsträger bewertet jedoch die mit der Planmaßnahme einhergehenden CO2 Emissionen deutlich zu niedrig Infolge dessen sind die Auswirkungen auf das Klima und die Wechselwirkungen mit den Schutzgütern nicht, bzw. falsch beurteilt. Zudem hat wurde die Summationswirkung mit der OU Trostberg West und Bauabschnitt 1 nicht berücksichtigt.

Bei der Berücksichtigung des Klimawandels und dessen Folgen muss in der UVP im Zusammenhang mit der Planung von Projekten ein besonderes Augenmerk auf die Verhinderung, oder Minderung nachteiliger Auswirkungen auf das Klima, auf die Ökosysteme und den Mensch gerichtet werden.

1.2.1. Erhöhung des CO2-Ausstoßes

Das Projekt trägt zur Erderwärmung bei. Wie unter 1. aufgeführt, erhöht sich mit den Ortsumfahrungen die Co2 Belastung wesentlich. Dies widerspricht der Zielsetzung, Co2 zu verringern.

(Bereits in der Kosten-Nutzen-Rechnung des Bundesverkehrswegeplans wurde die Co2 Berechnung unter dem Aspekt einer Straßen-Ermöglichungs-Planung vorgenommen. Bereits ein Laie erkennt, dass ein Ansatz von ca 4 Liter Treibstoffverbrauch, aus dem der Co2 Ausstoß abgeleitet wurde, den tatsächlichen Verhältnissen nicht entsprechen kann. Zum einen, aufgrund der höheren Plangeschwindigkeit auf der Umgehung, der längeren Strecke, der Steigungen und auch der höher prognostizierten Verkehrszahlen, verbunden mit immer schwereren Pkw´s/SuV´s.

1.2.2. Negative Beeinflussung des lokalen Klimas

Das Projekt verändert das örtliche Kleinklima. Das Projekt verändert die Frischluftentstehungsgebiete und die Verteilung der Frischluft negativ. Darauf geht die Behörde gar nicht ein. Aufgrund des Klimawandels muss mit längeren Trockenperioden und Hitzebelastungen gerechnet werden. Siedlungsbereiche heizen sich verstärkt auf. Die Plantrasse verstärkt diese nachteiligen Klimawandel-Folgen:
Die Plantrasse Ortsumfahrung Altenmarkt II quert das Tal von West nach Ost und beeinträchtigt mit dem, bis auf 18m ansteigenden Straßendamm, die Frischluftzufuhr für die Stadt Trostberg erheblich. Dazu tragen auch die erheblichen Versiegelungsflächen (auch wegen Aufheizung der Asphaltböden) durch 3 spurige Trassen und große Böschungsbreiten

bei. Die Behörde betrachtet diese Auswirkungen auf das örtliche Klima unzureichend und verkennt die Bedeutung der Frischluftschneise, zumal das Tal im Bereich der Trasse nur ca 1,2km eng ist und die topographischen Verhältnisse generell einen Luftaustausch erschweren. Die Stadt Trostberg wird in dem von der Stadt vor ca. 20 Jahren beauftragte „Billinger-Umwelt-Gutachten“ davor gewarnt, luftverschmutzende Industrie im Bereich der Dietlwiese (Talquerung der Trasse) anzusiedeln.

Darüber hinaus sind die Hangleitenwälder für das Stadtklima von großer Bedeutung.
Diese opfert man aber teilweise der Trasse. Auch hier ist die Summationswirkung mit der OU Trostberg West zu berücksichtigen.
Besonders hoch ist deshalb die Bedeutung von klimatischen Ausgleichsflächen wie Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete, welche sich durch hohe nächtliche Abkühlung auszeichnen, sowie die Freihaltung von Strömungsbahnen, über welche die auf Freiflächen, wie die der Dietlwiese, entstehende Kaltluft ungehindert in das Stadtgebiet hineinfließt.

Dorsch Consult 2008 B299/B304 AÖ-TS, S. 48
In den Talauen sind Nebel und Kaltluftansammlung sowie Inversionswetterlagen häufig.
Ein Luftaustausch mit dem Umland ist durch den Talverlauf quer zur vorherrschenden Windrichtung erschwert. Die Windgeschwindigkeit ist entsprechend gering. Die durchschnittliche Windgeschwindigkeit liegt bei 1,4m/Sekunde.

Nun plant man genau in diesem Bereich quer zum Tal eine Trasse, die zudem zur Hälfte auf einem bis 20m ansteigenden Straßendamm verläuft. Diese hemmt nicht nur die Frischluftzufuhr in diesem bisher unbelasteten Gebiet ab, sondern sie emittiert durch den Trassenverkehr erhebliche Schadstoffe, Klimagas und Feinstäube. Und dies, obwohl mit dem Klimawandel für die Zukunft bereits mit nachteiligen Veränderungen des Kleinklimas gerechnet werden muss. Und nicht genug, man verbaut auch beidseits die Talhänge, holzt dort ebenfalls Waldbestände ab (insbesondere OU Trostberg West bei Mögling) und verhindert auch dort die Zufuhr von kühlenden Hangabwinden.
Damit erklärt sich von selbst, dass an anderer Stelle kein Ersatz geschaffen werden kann.
Darüber hinaus dauert es Jahrzehnte, bis eine Waldfläche aufgeforstet ist.

Wir verweisen auf das das Schutzgut „Wald“ (Funktionsbeschreibungen, u.a. zum Immissionsschutzwald Alzauen)

1.2.3. Erhöhung der Ozonbelastung
Die Hitzebelastung in Kombination mit erhöhter Schadstoffkonzentration in der Luft und damit verbunden einer erhöhten Ozonbelastung (wir verweisen auf das Schutzgut Luft/Mensch) verstärkt die Belastungssituation, insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit gesundheitlichen Problemen.
Da die Behörde fälschlicherweise davon ausgeht, dass sich die Luftverhältnisse nur unwesentlich verschlechtern, geht sie auch auf die damit verbundenen Wechselwirkungen nicht ein.
Deshalb darf die Trasse nicht durch das Alztal geführt werden.

1.2.4. Projekteinfluss auf Wasserhaushalt und Wasserökologie
Aufgrund des Klimawandels wirken sich die Hitzeperioden auf den Wasserhaushalt aus. Niedrigwasser geht einher mit einer erhöhter Wassertemperatur und niedrigerem Sauerstoffgehalt im Wasser. Wasserabhängige Ökosysteme und deren Arten werden negativ beeinflusst. Die überregional bedeutsame Alz mit Auenlandschaft und deren schützenswerten und seltenen Biotopbewohnern wird also bereits durch den Klimawandel bedroht (wir verweisen auf die Ausführungen zum Schutzgut Wasser und zur Wasserrahmenrichtlinie).

Darauf geht die Behörde nicht ein.
Projekte dürfen das Risiko einer Gefährdung nicht erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Wasserqualität der Alz und des Grundwassers mit der Ortsumfahrung Altenmarkt II verschlechtert.
Ursächlich dafür sind die baubedingten sowie betriebsbedingten Schadstoffe und Stäube, sowie durch die, wegen Brücken über Gewässern und Steigungsstrecken erhöhte Salzstreuung. Die in besonderem Maß Klima sensiblen Arten konzentrieren sich auf Gewässer, Ökosysteme, Feuchtgebiete, Feuchtgrünland und Fließgewässer. Diese Lebensräume sind aufgrund der steigenden Temperaturen und zunehmenden Wasserstandsschwankungen oder Austrocknung besonders gefährdet.
Mit dem Bau der Trasse wird das Planungsziel nach dem UVPG, der Erhalt der Biodiversität und die Sicherstellung des Biotopverbunds (siehe Ausführungen zum FFH Recht und Artenschutz) stark gefährdet.
Auch diese Untersuchungen sind nachzuholen und in den Abwägungsprozess einzubeziehen.

1.2.5. Projekteinfluss auf das Auensystem

Längere Trockenzeiten wechseln sich ab mit Starkregenereignissen und Hochwasser.
In den Trockenperioden ist mit einem Absinken des Grundwasserspiegels zu rechnen.
Verstärkt wird der verringerte Grundwasserzufluss durch die hohen Versiegelungsflächen der dreispurigen Trassen. In den letzten 10 Jahren wurden im Ciemgau die langjährig gemittelten, niedrigsten Grundwasserstände immer häufiger unterschritten.
Von Veränderungen des Grundwasserspiegels durch die Baumaßnahme, wie bereits ausgeführt, ist auszugehen. Der Klimawandel verstärkt dieses Problem. Auen gehören zu den artenreichsten Ökosystemen. Ein intaktes Auenökosystem benötigt jedoch u.a. einen hohen Grundwasserspiegel für einen guten Erhaltungszustand. Auen üben in Verbindung mit dem Fließgewässer vielfältige Vernetzungsfunktionen aus und sind Bindeglied zwischen Landschaft und Gewässer und stellen natürliche Biotopverbünde her.
Die Projekteinflüsse auf das Biotopsystem der Alz-Auwälder ist im Detail zu prüfen.

1.2.6. Grundwasserwerwärmung/ Wasserwärmung

Versiegelte und verdichte Flächen reduzieren die Flächen zum Ausgleich der mit dem Klimawandel verbundenen Grundwassererwärmung.

Die von den Straßenflächen erwärmten Niederschlagswässer werden in die Alz geleitet. Dies ist in Verbindung mit bereits vorhandener Einleitung von Kühl- und Industrieabwässern zu betrachten.

Die Fa. Alzchem Trostberg entnimmt große Mengen Kühlwasser aus dem Grundwasser und leitet dieses mit erhöhter Temperatur in die Alz. Empfindliche Mikroorganismen und Fischpopulationen werden dadurch jetzt schon beeinträchtigt.
Eine weitere negative Beeinflussung ist rechtlich unzulässig.

1.2.7. Starkregenereignisse

Starkregenereignisse sind auch Folgen des Klimawandels.
Bei Starkregen fallen ca 50l/qm/Stunde.
Bei einer Straßenfläche/Brückenfläche von ca 3000qm sind das ca 150 cbm belastetes Straßenabwasser/Stunde, das über Absetzbecken geringen Ausmaßes in die Alz, konzentriert an einem Punkt in Brückennähe eingeleitet werden soll.
Dies kann keinesfalls über ein Absetzbecken der vorgesehenen Größe gereinigt werden, zumal die Fläche nicht ausreicht, um diese Menge bei längerem Regen aufzunehmen und zu reinigen.
Eine größere Fläche steht für das Absetzbecken in dem geplanten Bereich nicht zur Verfügung.

Die Fläche ist nach Norden begrenzt durch den bis 18m hohen Straßendamm, nach Osten durch die Alz und nach Süden durch eine kleine Biotopfläche und ebenfalls durch die Alz, da diese hier eine Schleife macht. Der Grundwasserspiegel entspricht in Ufernähe dem Fließgewässerspiegel der Alz. Eine Reinigung durch entsprechende Bodenschichten ist somit gar nicht möglich. Infolgedessen gelangt das Straßenabwasser ungereinigt entweder in das Grundwasser, oder in die Alz.

Das Absetzbecken liegt nahe am ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet. Bei Hochwasser vermischt sich somit das verschmutzte Straßenwasser mit dem Hochwasser und gelangt so ungefiltert in die Alz, und in das Biotop.

1.2.8. Erhöhung der Hochwasserrisiken
Erhöhung der Hochwasserrisiken siehe unter Punkt 6

….usw.

1.2.9. Zusammenfassung
Das Vorhaben beeinträchtigt Strukturen, welche für die Anpassung an den Klimawandel eine besondere Rolle spielen. Beispielsweise: Retentionsflächen, Auen/Klimawald, Biotopverbundstrukturen, Frischluftschneisen, Fließgewässer...
Das Vorhaben verstärkt die Auswirkungen des Klimawandels.

Das Erfordernis aus Artikel 5 Abs 1 der EU-Richtlinie 2014/52 ist unzureichend erfüllt.
Eine Projektgenehmigung ist unter diesen Umständen zu verweigern.

1.3. DAS KLIMASCHUTZGESETZ UND GENERATIONENGERECHTIGKEIT

Das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 fordert, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius, möglichst 1,5% Celsius, ggü. der vorindustriellen Zeit zu begrenzen, d.h., der Treibhausgas-Ausstoß muss in allen Sektoren drastisch gesenkt werden.

Das Klimaschutzgesetz setzt für die EU das Pariser Klimaschutzabkommen um.
Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes, welches am 31.8.2021 in Kraft getreten ist, hat die Bundesregierung die Klimaschutzvorgaben verschärft und das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert.

Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts wird der Staat verpflichtet, aktiv vorzubeugen, damit es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte, insbesondere der Jugend kommt.

Die Minderung von Treibhausgasen gehört zu den zentralen umweltpolitischen Zielen der Bundesregierung.

§1 KSG: Zweck des Gesetzes ist, in Anlehnung des Paris-Abkommens, zum Schutz vor dem Klimawandel, die Erfüllung der Klimaschutzziele zu gewährleisten, und den Anstieg der Erderwärmung möglichst auf 1,5Grad Celsius zu begrenzen.

§4 KSG setzt zulässige Jahresemissionsmengen bzw. Emissionsminderungen fest:

Anlage 3 (gesamt für alle Sektoren) Reduzierung der Treibhausgase ggü. 1990:
bis 2030: 65%; bis 2035: 77%; bis 2040: 88%; bis 2045: Treibhausgasneutralität

Anlage 2: Verbindliche Festsetzung der zulässigen Jahresemissionsmenge für die einzelnen Sektoren. Für den **Sektor Verkehr** beträgt die zulässige Jahresemissionsmenge für 2030 85 Mio Tonnen (sukzessive Reduzierung 2020 bis 2030).
Die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Sektorziele etc. liegt bei den jeweiligen Bundesministerien.

Laut Umweltbundesamt können die Co2 Emissionen unter Berücksichtigung der von der Politik beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen bis 2030 im Verkehrssektor auf ca. 126 Mio. Tonnen Co2 gesenkt werden. **Das Ziel 2030 wird also um mehr als 40 Mio Tonnen verfehlt** (lt. aktuellem Projektionsbericht der Bundesregierung). Auch die im Bundes Klimaschutzgesetz festgelegten Emissionsziele für die einzelnen Jahre bis 2030 werden laut Projektionsbericht überschritten.

Das Klimaschutzgesetz entfaltet ein allgemeines **Berücksichtigungsgebot im §13 Abs 1 S 1 KSG:** Alle Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Gem. Abs. 2 hat der Bund bei Investitionen zu prüfen, wie damit zum Erreichen der Klimaschutzziele beigetragen werden kann. Der Gesetzgeber betont hier ausdrücklich die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand.
Das Berücksichtigungsgebot ist rechtlich selbständig neben der Zuständigkeit der jeweiligen Ministerien für die Einhaltung der Sektorziele und verpflichtet die Träger öffentlicher Aufgaben, Gesetzeszweck und Ziele bei der Planung zu berücksichtigen.

Mit Träger öffentlicher Aufgaben sind auch die Planfeststellungsbehörden gemeint. Der Deutsche Bundestag hat betont, dass verstärkt Anstrengungen erforderlich sind, um den Ausstoß von Treibhausgasen entsprechend dem Ziel der Treibhausgasneutralität des Pariser Klimaabkommens zu mindern und den Verbrauch natürlicher Ressourcen auf das langfristig nachhaltige Niveau zu reduzieren (Deutscher Bundestag Drucksache 19/14337, S. 36).
Jede Planung ist hinsichtlich der Klimarelevanz zu prüft, inwieweit sie der Absenkung der Treibhausgas-Emissionen zu den jeweiligen Zeitpunkten dient und ob weniger klimaschädliche Alternativen bestehen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Ausführungen zur Alternativtrasse, der durchgehenden Ostlösung über Wiesmühl/Feichten.

Die Planungsbehörde missachtet dieses Berücksichtigungsgebot in gravierendem Maße.

Wie unter Punkt 1.1. erläutert, ist offensichtlich, dass mit den Ortsumfahrungen Co2 Emissionen nicht reduziert werden können, sondern im Gegenteil, bei Realisierung der Ortsumfahrungen massiv vermehrt emittiert werden, bzw. aufgrund der Baumassnahme entstehen.

Die Behörde verstößt damit gegen das Klimaschutzgesetz.
Ebenso ist das Projekt mit dem Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung nach Artikel 20a Grundgesetz nicht vereinbar i.V. mit Artikel 141 der Bayrischen Verfassung.

In diesem Zusammenhang fügen wir die Sammeleinwendung vom 10.02.2023 in Kopie zur Generationengerechtigkeit bei. Das Original mit Unterschriftenlisten wurde separat an die Behörde geschickt.

Nach dem Leitsatz 4.4. des ersten Senats vom 24.März 2021 zur Verfassungsklage ist ausgeführt, dass die durch Artikel 20a GG aufgegebene Treibhausgasminderungslast nicht in die Zukunft verlagert werden darf, was die Notwendigkeit einschließt, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so

sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten.

Das Bundesimmissionsschutzgesetz entfaltet seine Bindungswirkung, wenn bereits bei Planung ersichtlich ist, dass Grenzwertüberschreitungen nicht mit Mitteln der Luftreinhaltung entgegengewirkt werden kann (BGH Urteil).
Analog muss das Klimaschutzgesetz seine Bindungswirkung entfalten, wenn bereits bei der Planung ersichtlich ist, dass eine Erhöhung des Co2 Ausstoßes durch den Trassenverkehr nicht mit Maßnahmen oder einem Sofortprogramm entgegengewirkt werden kann.

Der Inhalt der Sammeleinwendung zum Klimaschutz und Generationengerechtigkeit wird hiermit ebenso Bestandteil der Einwendungen des UVA (Original wurde separat an die Regierung geschickt). Der UVA erhebt diese Einwendungen auch für die künftigen Generationen und den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen:

„Bei der Ortsumfahrung Altenmarkt II handelt es sich nicht um eine kleinräumige, dem Ort Altenmarkt dienliche Planung, sondern um ein Teilstück eines Großprojekts von der A94 Altötting, zur A8 Salzburg. Unmittelbar an die Ortsumfahrung Altenmarkt II soll am Kreisverkehr Mögling die Ortsumfahrung Trostberg anschließen. Da beide Umfahrungen in engem Zusammenhang stehen, müssen sie hinsichtlich ihrer Auswirkungen kumuliert betrachtet werden. Das Argument der zulässigen Abschnittsbildung kann diese Pflicht nicht ersetzen.

Hiermit erhebe ich Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben Ortsumfahrung Altenmarkt II und der geplanten anschließenden Ortsumfahrung Trostberg. Ich lehne nicht nur die Ortsumfahrung Altenmarkt II ab, sondern auch das Folgeprojekt Ortsumfahrung Trostberg, da ich erheblich in meinen Rechten und Interessen betroffen bin und ich aufgrund dieser Maßnahmen meine Zukunft gefährdet sehe. Ferner werde ich unverhältnismäßig in meinen Grundrechten beeinträchtigt.
Mit den geplanten Ortsumfahrungen Altenmarkt II und Trostberg sollen die Orte vom Verkehr entlastet werden und eine leistungsfähige, durchgehende Verbindung geschaffen werden. Damit wird noch mehr Verkehr erzeugt.

Die Probleme werden jedoch nicht gelöst, sondern nur verlagert und sollen zu Lasten von Boden, Natur, Landschaft, Landwirtschaft und Klima realisiert werden. Der Staat hat eine Fürsorge- und Sorgfaltspflicht, dass unsere natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Wald, Wasser, Luft, Klima, geschützt werden und dass mit Naturgütern sparsam umgegangen wird. Bei den Ortsumgehungsplanungen wurden die hierzu erlassenen Gesetze nicht berücksichtigt. In Anbetracht der Dramatik des Flächenverbrauchs, des Artenschwundes und der bereits eingetretenen Klimaschäden, ist eine Kompensation von Eingriffen völlig unzureichend.

Flächenverbrauch der OU Altenmarkt II
Mit der Plantrasse der Ortsumfahrung Altenmarkt II wird eine Fläche von 320.000qm für eine Strecke von 6,3km verbraucht. Das entspricht mit Böschungen einer Trassenbreite von 50 Metern. Die Plantrasse vernichtet zu einem erheblichen Teil wertvolle landwirtschaftliche Fläche, die für unsere Lebensmittelproduktion verloren geht und die natürlichen Bodenfunktionen völlig zerstört. Die Versiegelung wirkt sich nachteilig auf den Wasserhaushalt aus und verändert das Kleinklima, da sich die Teerflächen im Sommer stark aufheizen. Durch den Flächenverbrauch vernichtet man auch wertvolle CO2 Senken. Grünland kann je Hektar bis 200 Tonnen CO2 speichern. Die geplante Ortsumgehung Altenmarkt II ist ca. 15 % länger als die Bestandsstrecke. Flächenverbrauch und Streckenlänge für die OU Trostberg sind vergleichbar.
Die verlorene Fläche kann nicht reproduziert werden und ist nicht kompensierbar. Die geplante Maßnahme missachtet die Vorgabe der Bundesregierung und auch der Landesregierung, den Flächenverbrauch zu reduzieren. Damit greift der Planungsträger in meine Freiheitsrechte in unzulässiger Weise ein.

Zusätzlich muss die Pallinger Straße auf einer Länge von ca. 1000 Metern verlegt und neu gebaut werden. Dies war in der ursprünglichen Planung nicht enthalten und erhöhte den Flächenverbrauch nochmals. Hier wird wertvoller Waldbestand vernichtet.

Auswirkungen auf das Klima durch die OU Altenmarkt II
Mit der Plantrasse werden die Erfordernisse des Klimaschutzgesetzes ins Gegenteil verkehrt

In den Unterlagen sind die **betriebsbedingten** CO2 Emissionen in erheblichem Ausmaß zu niedrig erfasst, und im Einzelnen nicht nachvollziehbar, wie z.B. der Rückgang der CO2 Emissionen im LKW Verkehr zum Prognosezeitpunkt um 40%. Eine Berechnung darf nicht zum Prognosejahr 2035 erfolgen, denn die Behörde setzt hier voraus, dass die Emissionen bis dahin jedes Jahr deutlich sinken. Dies ist jedoch völlig ungewiss, ja unwahrscheinlich, denn die eingeführten Sektorziele für den Verkehr wurden 2021 und 2022 schon nicht erreicht. Klimaschutz muss jetzt beginnen. Die betriebsbedingten CO2 Emissionen müssen nachvollziehbar für die Ortsumgehung Altenmarkt II von 6,3km mit den Steigungsstrecken ermittelt und der Bestandstrecke von 4,9km gegenübergestellt werden. Dies ebenso für die Ortsumfahrung Trostberg. Im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan bezogen sich die Berechnungen auf das jeweilige Projekt. Nur dann, ist das Ergebnis nachvollziehbar.

Die Bestandsstrecke (neuer Kreisverkehr Mögling bis Anschlussstelle vor St. Georgen) ist ca. 22% kürzer als die Umgehung und verläuft annähernd ohne Steigung von Nord nach Süd. Die Plantrasse ist länger und muss deutliche Höhenunterschiede überwinden, sowohl von der Dietlwiese nach Wimpasing, als auch von Sankt Georgen nach Weisham/ Zieglstadl. Auf der Plan festzustellenden Trasse wird erheblich mehr Verkehr bei höherer Geschwindigkeit abgewickelt als bisher auf der Bestandsstraße. Alleine schon dadurch ist auch ohne nähere Prüfung erkennbar, dass weit mehr Schadstoffe und weit mehr schädliches CO2 emittiert werden.
Zusätzlich muss der CO2 Fußabdruck aus der Vorkette (Treibstoffgewinnung und Transport) berücksichtigt werden.

Die **baubedingten** CO2 Emissionen sind unvollständig erfasst und ebenfalls erheblich zu niedrig ausgewiesen. Im übrigen darf der CO2 Fußabdruck für eine Einzelmaßnahme z.B. „Brücke einbahnig“ nicht pauschaliert in Ansatz gebracht werden, sondern muss für die tatsächliche Baumaßnahme berechnet werden.
Dazu fehlen jegliche Angaben. Die Behörde gibt im Ergebnis für das gesamte betriebsbedingte CO2 Äquivalent/a einen Wert von **512,8 Tonnen** an. Das Institut für Bauwesen der FH Kiel hat für verschiedene Varianten CO2 Bilanzen erstellt und gibt für eine Brücke in konventioneller Bauweise einen CO2 Bedarf von ca 1,1-2,3 Tonnen je qm Brückenfläche an. Nur die Alzbrücke allein hat geschätzt eine Brückenfläche von ca 1400qm, was dann einem CO2 Bedarf von **1540 Tonnen bis 3200** Tonnen entspricht. Wegen der Spannweite, dem 20m hohen Brückenpfeiler im Fluss, den gigantischen Betonauflagern, dürfte der CO2 Ausstoß
sogar wesentlich höher sein. Und die OU Altenmarkt II wird bei einer Streckenlänge von 6,3km mit 11! Brücken geplant. Die betriebsbedingten CO2 Emissionen dürfen nicht auf die Jahre der Nutzungszeit verteilt werden, denn sie fallen in der Bauphase an. Klimaschutz muss **jetzt** beginnen und darf nicht auf später verschoben werden!
Ferner fehlt der CO2 Fußabdruck aus dem Transport der Materialien, bzw. dem Abtransport, ebenso der CO2 Abdruck, der durch die Baumaschinen verursacht wird, aber auch die CO2 Emissionen, die durch Folgemaßnahmen, wie Böschungspflege, Instandhaltung etc. entstehen… Die Bauzeit für die OU Altenmarkt II und die OU Trostberg ist mit jeweils ca. 4 Jahren veranschlagt.
Der baubedingte CO2 Abdruck wurde dem Sektor Industrie zugeordnet, wodurch das Bauamt das tatsächliche Ausmaß des gesamten CO2 Abdrucks aus der Straßenbaumaßnahme verschleiert. Das tatsächliche Ausmaß ist auch nicht erkennbar, wenn das Bauamt die CO2 Emissionen auf die Nutzungsdauer verteilt.

Die **anlagenbedingten** Emissionen, der Verlust an natürlichem CO2 Speicher durch Flächenverlust, wurde bei der CO2 Bilanz nicht wertmäßig in Tonnen CO2 berücksichtigt, sondern nur in einer Flächenangabe (ha)

Wenn über 30 Hektar Land verbraucht wird, geht der CO2 Speicher für versiegelte Fläche auf Dauer zu 100% verloren und für Böschungsflächen zum Großteil, denn deren Wertigkeit als CO2 Speicher ist

wesentlich niedriger als z.B. von landwirtschaftlichem Grünland. Hier kann nicht mit Ausgleichsflächen kompensiert werden, denn die Ausgleichsflächen selbst bilden bereits CO2 Speicher. Auch hier verschleiert die Behörde den tatsächlichen CO2 Fußabdruck aus der Straßenbaumaßnahme, u.a. auch dadurch, dass sie den Eingriff dem Sektor Landnutzungsänderung zuordnet und hier nur die Bilanzierung Eingriff/Teil-Kompensation in Hektar Fläche vornimmt.

Die kumulativen Auswirkungen der OU Trostberg wurden nicht berücksichtigt. Diese müssen jedoch **zwingend nach Gesetz** in die Betrachtung einbezogen werden.

Das Gesetz schreibt vor, dass der Planungsträger ermitteln muss, wie mit den Maßnahmen zum Erreichen der Klimaschutzziele beigetragen werden kann. Darauf ist er nicht eingegangen. Erneut ein Punkt, in dem die Planung unter dem Gesichtspunkt einer Straßen-Ermöglichungs-Planung zu Lasten unserer Generation durchgeboxt werden soll. Denn es ist offensichtlich dass die Baumaßnahme dazu beiträgt, dass die eng gesteckten Klimaschutzziele 2030 **nicht** erreicht werden können.

Aufgrund der Trassenführung, nur durch die OU Altenmarkt II, werden jährlich betriebsbedingt viele Tausend Tonnen CO2 zusätzlich freigesetzt und anlagenbedingt viele Tausend Tonnen CO2 Speicher vernichtet. Die bau- bedingten CO2 sind geschätzt mit mehren Zehntausend Tonnen CO2 zu veranschlagen.

Die sich anschließende Ortsumfahrung Trostberg weist ähnliche Verhältnisse auf.
Auch hier muss auf kurzer Strecke am westlichen Talhang des Alztals ein vergleichbarer Höhenunterschied überwunden werden mit Gegenanstieg von Reit bei Tacherting. Auch hier werden aufgrund der Trassenführung jährlich mehrere Tausend Tonnen CO2 **zusätzlich** freigesetzt.

Deshalb muss bei der Beurteilung im Rahmen der Kumulation die Ortsumfahrung Trostberg mit berücksichtigt werden. Die Planung ist weit fortgeschritten, die künftig zu erwartenden Verkehrsströme ermittelt, dass es der Behörde hätte möglich sein müssen, die von der anschließenden Trasse ausgehenden Treibhausgasemissionen zu ermitteln und zu bewerten und in die kumulative Bewertung einfließen zu lassen.

Das Klimaschutzgesetz fordert, dass alles getan werden muss, dass der Anstieg der globalen Durchschnittstemparatur auf deutlich unter 2 Grad und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen
Niveau begrenzt wird.
Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, der in den vergangenen Jahrzehnten seine Treibhausgasemissionen nicht mindern konnte. 2021 wurde das für den Verkehr festgesetzte Sektorziel nicht erreicht. Eine Überschreitung ist auch für 2022 zu erwarten. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, bei Kenntnis der Überschreitung des jährlichen Sektorziels innerhalb von 3 Monaten Sofort-Maßnahmen zu ergreifen. Dies ist nicht erkennbar. Bis zum Jahr 2030 muss der Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor um ca. 40% gesenkt werden. Laut aktuellem Projektionsbericht der Bundesregierung kann eine Reduzierung mit den bisherigen Maßnahmen jedoch nur um weniger als 15% erreicht werden.
Es ist also vorhersehbar, dass das Ziel für 2030 nicht erreicht werden kann. Somit darf das Vorhaben nicht zugelassen werden.
Projekte,wie die Ortsumfahrung Altenmarkt II und die anschließende Ortsumfahrung Trostberg tragen dazu bei, dass mein Recht auf eine gesunde Zukunft gefährdet wird. Ich fordere deshalb, dass der Klimaschutz nicht auf morgen verschoben werden darf. Ich fordere, dass das Projekt Ortsumfahrung Altenmarkt, mit

dem die Anforderungen des Klimaschutzes ins Gegenteil verkehrt werden und das zu der Klimaerwärmung beiträgt, gestoppt wird und die weitere Planung für die Ortsumfahrung Trostberg eingestellt wird.

Der Planungsträger kann die Realisierung der Straßenbaumaßnahme nicht mit dem Allgemeinwohl rechtfertigen, denn überregionale wirtschaftliche Interessen müssen geringer bewertet werden, wie die Gesundheit und Unversehrtheit der Welt-Gesamtbevölkerung, die gefährdet ist, wenn die Erderwärmung nicht deutlich reduziert werden kann. Und dazu gehört, Projekte zu stoppen, bei denen offensichtlich ist, dass sie den Klimawandel begünstigen. Die anschließende Ortsumfahrung Trostberg West mit vergleichbaren Steigungsstrecken, gigantischen Bauwerken und ebenfalls immensem Flächenverbrauch ist ebenso, aufgrund CO2 Mehrausstoß, Klima unverträglich und deshalb abzulehnen.

Das Vorhaben widerspricht allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

Luft
Die EU fordert, dass die Luftverhältnisse verbessert werden müssen, wo sie schlecht sind und dass die Luftverhältnisse nicht verschlechtert werden dürfen, wo sie gut sind. Die Trasse verläuft durch gering belastetes Gebiet, teilweise durch gesetzlich geschützte Biotope und wertvolle Auenlandschaft, oder im Wirkungsbereich von diesen, aber auch über landwirtschaftliche Flächen bei geringer Besiedelung.
Die Behörde verwendet zur Beurteilung der Schadstoffe in der Luft ein Programm zur Berechnung von Verkehrsemissionen, bei dem voreingestellt ist, dass die Emissionen aus dem Straßenverkehr jährlich deutlich sinken und somit 2035 gegenüber heute drastisch niedriger sind. Im übrigen gibt es zwischenzeitlich eine aktuelle Version dieses Programms, HBEFA 4.2. vom Februar 2022, das jedoch nicht verwendet wurde. Es kann nicht zweifelsfrei belegt werden, dass die Reduktion der Emissionen in dieser Höhe eintritt. Würde die Berechnung zu einem früheren Prognosejahr erfolgen, müssten die Emissionen nachweislich erheblich höher ausgewiesen werden. Die Behörde schönt ihre Berechnungen. Ich bzw. die Bevölkerung werde also höheren Luftschadstoffemissionen ausgesetzt, als die Behörde vorgibt. Auch tritt eine Gesundheitsgefährdung nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ein. Auch die Natur wird höheren Luftschadstoffemissionen ausgesetzt, als die Behörde vorgibt und gefährdet damit Tiere, Pflanzen und die Biodiversität und dies im sensiblen Umfeld gesetzlich geschützter Biotope.
Das Klimagutachten für den Bereich Anschlussstelle Mögling bis Wimpasing müsste somit eine höhere Immissionsbelastung ausweisen. Das Gutachten ist hinsichtlich diverser, zu Grunde gelegter Parameter nicht nachvollziehbar (z.B. Ansatz der Windgeschwindigkeit; Im Tal herrscht an 49% der Tagen eine Windgeschwindigkeit von nur 0,5-1,5m/Sekunde; Bei Ansatz einer niedrigen Windgeschwindigkeit ergibt sich eine höhere Immissionsbelastung, da sich die Schadstoffe langsamer verdünnen). Das Programm Lasat für den Abschnitt Möglich bis Wimpasing ist nur eingeschränkt anwendbar. Die Immissionsberechnung des Programms RLUS ist für diesen Bereich gar nicht anwendbar und für den weiteren Streckenabschnitt nur bedingt (nur für Geschwindigkeiten über 50kmh lt. Anwendungsbedingungen). Knotenpunktbelastungen und Kreuzungen müssen mit berücksichtigt werden, was jedoch nicht erfolgte, insbesondere für den Bereich Zieglstadl Weisham. Das Anwendungsprogramm RluS kann für Sankt Georgen nicht verwendet werden wegen enger Randbebauung, Kreuzung, Topographie des Bräubergs etc. Hier ist von einer deutlichen Verschlechterung der Luftverhältnisse auszugehen.

Zweifelsfrei ist, dass die Emissionen an Steigungsstrecken ca. doppelt so hoch sind, wie auf einer Strecke ohne Steigung (Rechenprogramm HBEFA liegt vor). Zweifelsfrei ist, dass bei höheren Geschwindigkeiten mehr Luftschadstoffe emittiert werden. Zweifelsfrei ist, dass bei einer längeren Strecke auch mehr Luftschadstoffe emittiert werden und zweifelsfrei ist, dass mit der Transitstrecke mehr Verkehr induziert wird.
Deshalb ist zweifelsfrei von einer Verschlechterung der Luft auszugehen.
Wenn die Behörde von einer geringfügigen zusätzlichen Emissionsbelastung ausgeht, schönt sie das Ergebnis unter der Zielsetzung einer Straßen-Ermöglichungs-Planung.

Wasser: Die Lebensgrundlage Wasser wird immer kostbarer, da auch im Zusammenhang mit dem Klimawandel die Grundwasserspiegel sinken. Die hohen Versiegelungsflächen wirken sich nachteilig auf die Neubildungsrate des Grundwasserspiegels aus. Insbesondere dort, wo der Grundwasserspiegel nicht tief unter
dem natürlichen Gelände liegt, ist eine Verschmutzung des Grundwassers durch die Baumaßnahme wahrscheinlich, aber auch durch die verschmutzten Straßenabwässer. Auch die Gründung des Betonpfeilers in der Alz birgt erhebliche Risiken, die die Behörde nicht mit Sicherheit ausschließen kann.

Die erhöhte Salzstreuung , insbesondere an Steigungsstrecken und über Fließgewässer, hat ebenso nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser, aber auch auf die Pflanzen.

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers und des Oberflächenwassers, auch bereits in der Bauphase, kann das Bauamt nicht mit Sicherheit ausschließen.
Der Einfluss des Klimawandels auf das Schutzgut Wasser, in Wechselwirkung mit den anderen Schutzgütern wurde unzureichend untersucht.

Ergebnis:
Artikel 20a des Grundgesetzes besagt, dass die natürlichen Lebensgrundlagen für künftige Generationen geschützt werden müssen. Der Staat verletzt seine Sorgfaltspflicht und Fürsorgepflicht, wenn er Vorhaben zulässt, die die natürlichen Lebensgrundlagen nachweislich bedrohen, wie dies mit den Projekten Ortsumfahrung Altenmarkt II und Ortsumfahrung Trostberg der Fall ist.

Nach §13 KSG besteht seit 2019 für alle noch nicht abgeschlossenen Planungen und Entscheidungen Träger öffentlicher Aufgaben ein Gebot der Berücksichtigung des Gesetzeszwecks und der zu seiner Erfüllung festgelegter Ziele. Dies bezieht sich auch auf Planfeststellungsbehörden. Der deutsche Bundestag hat betont, dass verstärkte Anstrengungen erforderlich sind, um den Ausstoß von Treibhausgasen entsprechend dem Ziel der Treibhausgasneutralität des Pariser Klimaabkommens zu mindern und den Verbrauch natürlicher Ressourcen auf das langfristig nachhaltige Niveau zu reduzieren. Dem ist die Behörde nicht nachgekommen.

Die verfassungsrechtliche Rechtfertigung dieses Eingriffs in meine Grundrechte ist nicht mit dem Artikel 20a Grundgesetz vereinbar und somit nicht zulässig. Das Vorhaben ist nicht zuzulassen.

Ferner fordere ich, dass die weiteren Planungen der Ortsumfahrung Trostberg eingestellt werden, da hier vergleichbare negative Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Alternative ist, endlich die Verkehrswende einzuleiten, den ÖPNV besser auszubauen, insbesondere im ländlichen Raum, und die Güter auf der Schiene zu transportieren. „

2. SCHUTZGUT LUFT

2.1. EMISSIONSBERECHNUNG – IMMISSIONSBERECHNUNG MIT RluS

Das Luftschadstoffgutachten wurde mit dem Programm RluS 2012, Fassung 2020 erstellt und besteht aus 2 Teilen
a) Emissionsberechnung nach HBEFA(Handbuch für Emissionsfaktoren im Straßenverkehr)
b) Immissionsberechnung; Das Ergebnis soll repräsentativ für jeden Punkt an der Trasse gelten. Für den Bereich Dietlwiese wurde jedoch ein separates Immissionsgutachen erstellt, das die dortigen Verhältnisse besser abbilden soll, siehe Punkt 2.2.

Da uns das von den Behörden und Straßenbauämtern verwendete Berechnungsprogramm zur Ermittlung der Emissionen sowie der Immissionsbelastung RLUS 2012, Fassung 2020, vorliegt, sind die nachfolgend getroffenen Aussagen belegbar.

Die Emissionsberechnung nach HBEFA ist auch auf das Immissionsgutachten 17.3 anwendbar, weshalb wir nachfolgend näher darauf eingehen. Die damit gewonnenen Erkenntnisse dienen dazu, das Immissionsgutachten Dietlwiese auf Plausibilität und Fehler zu überprüfen.

2.1.1. Summationswirkung / Kumulierung mit anderen Projekten

Die Behörde geht bei der Ermittlung der Emissionsbelastung und Beurteilung der Luftqualität von zu niedrigen Werten aus.

Im Berechnungsprogramm Rlus für die Emissionsberechnung ist hinterlegt, dass sich die Emissionen jährlich reduzieren, z.B. für Nox und NO2 um je über 70% im Vergleich 2035 zu 2023. Zum einen ist es ungewiss, ob diese Schadstoffreduktionen überhaupt eintreten, zum anderen widerspricht das Prognosejahr 2035 der Risikovorsorge und Gefahrenvorsorge. Bei Ansatz einer früheren Prognosejahrs werden deutlich höhere Emissionen ausgewiesen. Die kürzliche Entscheidung Deutschlands, den Ausstieg aus den Verbrenner Kfz zum Jahr 2035 nicht zu

akzeptieren zeigt, dass die Reduktionsfaktoren keine Gültigkeit haben dürfen.

Ferner ist die Kumulierung /Summationswirkung mit anderen Projekten nicht berücksichtigt, insbesondere der Ortsumfahrung Trostberg West, die am neu geplanten Kreisverkehr Mögling anschließen soll.

2.1.2. Luftschadstoffgutachten für die Bauphase fehlt

Des Weiteren wurde kein Luftschadstoffgutachten für die mehrjährig veranschlagte Bauphase erstellt. Negative Auswirkungen auf die weiteren Schutzgüter während der Bauphase können nicht ausgeschlossen werden (1km Luftlinie zum FFH Gebiet, SPA Gebiet, unmittelbarer Wirkbereich von gesetzlich geschützten Biotopen, Auenlandschaft, auch als faktisches FFH Gebiet). Die Emissionsberechnung/Immissionsberechnung hat auch für die Bauphase mit einem entsprechenden Programm zu erfolgen, das alle Anforderungen abdeckt.
Es ist davon auszugehen, dass die Baumaßnahme ausschließlich über die Brücke über den Möglinger Mühlbach abgewickelt wird, direkt durchs Biotop und danach entlang der Biotope. Eine Schädigung durch die mindestens 2 Jahre dauernde Bauphase kann nicht ausgeschlossen werden.

2.1.3. Fehlerhafte Verkehrsannahmen des Planungsträgers

Der Verkehr in Altenmarkt ist, entgegen der Aussage der Behörde, seit ca 20 Jahren annähernd gleich (Nachweis Dauerzählstelle). Prognosen steigender Zahlen traten nie ein.

Wenn ein Vergleich zum Prognose 0 Fall gemacht wird, dann darf für diesen Prognose 0 Fall nicht die hoch prognostizierten Verkehrszahlen in Ansatz gebracht werden, denn der Verkehrszuwachs kommt nur beim Prognose Planfall zum Tragen, da er alleine der geplanten Transitstrecke geschuldet ist und man den Verkehr ohne die Neubautrasse gar nicht hätte

2.1.4. Verdoppelung der Stickoxidemission bei geändertem Prognosejahr

Die Stickstoffemission für NO2 und NOX, berechnet zum Prognosejahr 2028 im Vergleich zum Prognosejahr 2035 ist, je nach Steigung, bis ca. doppelt so hoch.
Als Vorbelastungswert wurde für CO und Benzol der Wert 0 erfasst, das ist falsch.

2.1.5. Gravierende Zusatzbelastung bei niedrigerer Windgeschwindigkeit/Immission:

Die Behörde geht bei der Ermittlung der Immissionsbelastung und der Beurteilung der Luftqualität von falschen Ausgangsparametern aus und damit von einer zu geringen Zusatzbelastung aus dem Trassenverkehr zur schon bestehenden Grundbelastung.
Insbesondere die **Windgeschwindigkeit** hat erheblichen Einfluss auf das Ergebnis der Immissionsrechnung. Je höher die Windgeschwindigkeit ist, desto schneller verdünnen sich die Luftschadstoffe und je niedriger wird die Immissionsbelastung am Immissionsort, und umgekehrt. Die von der Behörde mit 2,7m/Sekunde in der Berechnung zugrunde gelegte Windgeschwindigkeit entspricht nicht den tatsächlichen Verhältnissen im Tal:
Windgeschwindigkeit an 31,7% der Tage 0,5 -1m/Sekunde
Windgeschwindigkeit an 15 % der Tage 0-0,5 m/Sekunde
Windgeschwindigkeit an 49 % der Tage 0,1 -1,5m/Sekunde.
(s. Unterlage 17.3. Messstation).

Auswirkung einer niedrigeren Windgeschwindigkeit auf die Immissionsbelastung:

a)Prognosejahr 2035 mit Windgeschwindigkeit 2,7m/Sekunde (wie vom Bauamt vorgegeben) im

Vergleich zu Windgeschwindigkeit 0,5m/Sekunde
NO2 Zusatzbelastung + ca. 34%
NOX Zusatzbelastung + ca 50%. (Gesamtb. Ca 47; kritischer Wert 30)
PM 10,5 Zusatzbelastung + ca 24%
PM 2,5 Zusatzbelastung + ca 13%

b) Prognosejahr 2028 mit Windgeschwindigkeit 0,5m/Sekunde im Vergleich zu
Prognosejahr 2035 mit Windgeschwindigkeit 2,7 m (wie von Behörde vorgegeben)
NO2 Zusatzbelastung + ca 73%
NOX Zusatzbelastung + ca 108% (Gesamtb. Ca 67; kritischer Wert 30)
PM 10,5 Zusatzbelastung + ca 25%
PM 2,5   Zustzbelastung + ca 14,5%

Mensch und Natur muss auch bei erhöhter Ozonbelastung und niedrigen Windgeschwindigkeiten geschützt werden.
Die Ortsumfahrung Trostberg muss auch hinsichtlich der kumulativen Auswirkungen beurteilt werden. Streckenlänge, Steigungen und Flächenverbrauch sind vergleichbar. Nahezu der gesamte, geschützte Hangleitenwald muss abgeholzt werden. Der Einschnitt in den Hang wäre bis zu 28m tief. Die Schadstoffe würden durch den massiven Einschnitt kanalisiert und müssen zwingend berücksichtigt werden.

Die Projekte widersprechen der Verpflichtung zur Reduktion von Luftschadstoffen.

Die EU Richtlinie 2016/2284 wird durch die 43. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über nationale Verpflichtung zur Emissionsreduktion bestimmter Luftschadstoffe – 43. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt und trat am 25.05.2018 in Kraft.

Die BRD ist verpflichtet, die jährlich durch menschliche Tätigkeit verursachten Emissionen von Luftschadstoffen ggü. 2005 wie folgt zu reduzieren:

	ab 2020	ab 2030
So2	./. 21%	./. 58%
Nox	./. 39%	./. 65%
Feinst. PM 2,5	./. 26%	./. 43%

Bei der Beurteilung/Bewertung ist noch zu berücksichtigen, dass die Plantrasse ca 15% **länger ist**, als die Bestandsstrecke, was allein schon deshalb emissionserhöhend ist.

Die Zusatzbelastung zur Grundbelastung ist deutlich höher, wie das Bauamt angibt. Dies muss in der Abwägung entsprechend bewertet und gewichtet werden.
Da die Behörde jedoch fälschlicherweise bei all ihren Maßnahmen nur geringfügige Auswirkungen sieht, nimmt sie auch keine Abwägung vor.

In bisher völlig unbelastetem Gebiet ist die Grundbelastung niedriger. Die Zusatzbelastung im Verhältnis zur Grundbelastung höher. Erst bei dieser Betrachtung kann die Betroffenheit richtig in die Abwägung eingestellt werden. Erst damit wird ersichtlich, dass die Bevölkerung auf weiten Strecken mehr belastet wird, als vorgegeben und dass diese Mehrbelastung in keinem Verhältnis steht zur Entlastung in der Ortsmitte Altenmarkts, da dort aufgrund geringer Geschwindigkeit und keiner Steigung auch weit weniger Schadstoffe anfallen.

„ Die Richtlinie 2008/50/EG schafft die rechtlichen Grundlagen, in Gebieten mit derzeit guter Luftqualität diese zu erhalten und in Gebieten mit derzeit schlechter Luftqualität eine dauerhafte Verbesserung zu erreichen“(Richlinien …..RluS 2012, Seite 13).
Die Argumentation der Behörde, dass Grenzwerte nicht überschritten werden, legitimiert den Vorhabensträger nicht dazu, dass Projekte genehmigt werden, durch die sich die Luftverhältnisse in gering belastetem Gebiet, im Wirkbereich gesetzlich geschützter Biotope und sensibler Auenlandschaft verschlechtern.

Je sensibler das Umfeld, desto abwägungserheblicher ist die Verschlechterung der Luftverhältnisse zu bewerten.

2.1.6. Überschreitung des für die Vegetation gültigen Stickoxidwerts

Die Behörde weist bei Ihrer Immissionsrechnung einen Nox-Wert aus, der bereits über dem **kritischen Wert für die Vegetation** (=30 Mikrogramm /cbm) liegt.

Sie bewertet diese Überschreitung nicht. Somit beurteilt sie auch nicht die Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern (Erläuterung zur EU „ Falsch Auslegung“ der EU Richtlinie s. Ausarbeitung zu „Einwendungen zum Luftschadstoffgutachten Bundesimmissonsschutzgesetz“ nicht, bzw. falsch.

Wie unter dem vorhergehenden Punkt erläutert, steigt die NOX Gesamtbelastung erheblich bei verringerter Windgeschwindigkeit.

2.1.7. Rlus-Berechnungsprogramm des Planungsträgers für einzelne Trassenabschnitte

Für Sankt Georgen ist das Programm nicht geeignet, aufgrund der dichten Randbebauung und des unmittelbar an der Trasse liegenden Bräubergs, der niedrigeren Windgeschwindigkeiten als auf der freien Anhöhe und der Kreuzung mit der Werner von Siemens Straße und der Irsinger Straße, deren Verkehrsströme bei einer Immissionsberechnung mit berücksichtigt werden müssen. Mit einem geeigneten Screening Modell muss die Immissionsbelastung für die umliegende Bebauung abgebildet werden. Eine Berechnung, die für jeden Punkt der Trasse gültig sein soll, kann hier nicht greifen. Das Programm RluS ist für den Siedlungsbereich Sankt Georgen nicht anwendbar.

Bei Anwendung des Programms RluS muss die Immissinsbelastung die Verkehrsströme an Knotenpunkten, Kreuzungen, Einschleifungen etc. mit berücksichtigen. Also z.B. die Knotenpunktbelastungen Zieglstadl und Weisham. Dies hat die Behörde jedoch nicht beachtet.

RluS ist nach den Anwendungsbedingungen nicht anwendbar bei Trogtiefen und Dammhöhen von über 15 Metern.
Ferner ist das Berechnungsmodell beim Vorliegen folgender Bedingungen nicht anwendbar (Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne, oder mit lockerer Randbebauung RluS 2012): „ In engen und tief eingeschnittenen Tälern bzw. Kesseln…..Bei häufige Schwachwindlagen und/oder im Bereich von Kaltluftabflüssen bzw. Kaltluftseen, bei einer Bebauungsdichte über 50% (St. Georgen).

Die Software RluS 2012 kann jedoch verwendet werden, um eine grobe Einschätzung zur Immissionssituation abzugeben. Deshalb haben wir eine Analyse vorgenommen, um bestimmte Werte mit dem Immissionsgutachten, Unterlage 17.3. auf Plausibilität zu überprüfen. Das Programm RluS liegt vor.

Die Abschätzung hat durch Berechnung mit dem Programm RluS ergeben, dass sich die Luftverhältnisse im ersten Bauabschnitt bis Anhöhe Wimpasing erheblich verschlechtern.
Die Reduktionsfaktoren bei der Emissionsberechnung und die höheren Windgeschwindigkeiten

täuschen ein falsches Bild vor.

„Geeignetere Modelle können in der Regel zu **höheren** Immissionsbelastungen in Teilgebieten führen, da hier z.B. der Einfluss von Reliefstrukturen des Geländes, Windströmungen, Inversionswetterlagen etc. berücksichtigt werden können“ (RluS Richtlinie). Deshalb wurde für den Bereich Dietlwiese ein gesondertes Immissionsgutachten erstellt.

2.2. IMMISSIONSGUTACHTEN DIETLWIESE UNTERLAGEN 17.3.

2.2.1. Nichteignung des Programms LASAT

TA Luft:
„Geländeunebenheiten können in der Regel mit Hilfe eines mesoskaligen diagnostischen Windfeldmodells berücksichtigt werden, wenn die Steigung des Geländes den Wert 1:5 nicht überschreitet und wesentliche Einflüsse von lokalen Windsystemen oder anderen meteorologischen Besonderheiten ausgeschlossen werden können.

Das Immissionsgutachten wurde auf der Basis des Programms Lasat erstellt. Lasat ist die Grundlage für Austal. Beide Programme sind mit den implementierten diagnostischen Strömungsmodellen nicht ausreichend, um die Einflüsse z.B. der Kaltluftabflüsse im engen Alztal ausreichend abzubilden. Diese Auswirkungen müssen aber gerade für ein Luftschadstoffgutachten, das auch die Frischluftsituation bewerten soll, zwingend berücksichtigt werden. Deshalb ist hier eine Sonderfallbetrachtung zur Ausbreitungsrechnung erforderlich. Diese Sonderfallbetrachtung kann nur mit dem Einsatz adäquater Modelltechnik erfolgen. Zur Strömungssimulation ist ein prognostisches Windfeldmodell heranzuziehen, das in der Lage sein muss, thermische Windsysteme realistisch zu berechnen. Dabei reicht es nicht aus, wie im vorliegenden Gutachten, nur 2 Einzelfall Situationen zu bearbeiten.

Erst mit einem geeigneteren Modell, kann die Auswirkung der Trasse richtig beurteilt werden..

Das Programm Lasat kann jedoch eine grobe Einschätzung der Immissionssituation liefern, weshalb wir trotz bedingter Eignung auf diverse Punkte eingehen.

2.2.2. Verschlechterung der Frischluftzufuhr für Trostberg

Punkt 7.2. zur Frischluftsituation: Dieser Wind bringt Luft aus dem Oberlauf der Alz in das Stadtgebiet von Trostberg…… Die katabatische Luftströmung wird in der Literatur mit einigen Metern angegeben und ist stark von der örtlichen Topographie bestimmt“.

Punkt 7.2. „Die baulichen Veränderungen zur Herstellung der Ortsumgehung Altenmarkt BA 2, Strassentrasse und Brücke über die Alz, sind nicht geeignet, diesen Luftstrom abzuschwächen, oder gar zu unterbinden“.

Punkt 8.: Der Gutachter kommt zu folgendem Ergebnis „Darüber hinaus hat die Realisierung der OU Altenmarkt II keine negativen Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr der Stadt Trostberg“.

Aber er führt auch aus: „allerdings werden die Verkehrsemissionen auf die Ortsumgehung mit dem Südwind in Richtung des Siedlungsraums von Trostberg verfrachtet“.
Dies dokumentiert doch eindeutig, dass sich die Frischluftzufuhr verschlechtert, da die bisherige Frischluft mit Emissionen angereichert ist. Aktuell handelt es sich hier um unbelastete Natur in unmittelbarer Nähe schützenswerter Auenlandschaft.

Es muss die Auswirkung des Trassenverkehrs auf die Frischluftzufuhr der Stadt Trostberg unter Berücksichtigung der Emissionen **und** der baulichen Veränderungen untersucht werden und nicht ausschließlich durch die baulichen Veränderungen. Es geht hier nicht alleine um den ansteigenden Damm, sondern auch darum, dass die Trasse den Hang schräg quert, mit der dreispurigen Trasse eine erhebliche Fläche versiegelt wird und damit die kühlenden Hangabwinde zunichte macht.

Um eine Aussage über die Frischluftsituation zu treffen, muss also im ersten Schritt mit geeigneten Verfahren die Frischluftsituation an Hand der Ist-Situation ermittelt und beurteilt werden, unter Berücksichtigung der Hangwinde und unter Berücksichtigung der kühlenden Alz etc. Das Programm Lasat ist dafür nicht geeignet. Im zweiten Schritt müssen die Auswirkung der Verkehrsemissionen unter Berücksichtigung der Trassenführung mit ansteigendem Damm und Weiterführung der Trasse mit Anstieg von 5,6% schräg zum ansteigenden Hang, östlich der Alz, gegenübergestellt werden.

Das Gutachten geht an keiner Stelle darauf ein, welche Auswirkungen der Klimawandel an sich auf die Frischluftzufuhr und Luftsituation hat.
Das Gutachten geht an keiner Stelle darauf ein, welche Auswirkungen die versiegelten Flächen auf das lokale Klima haben können.
Die Frischluftsituation war in vielen Gutachten etc. Thema. Da erstaunt es dann schon, dass in der Unterlage 17.3. zur Planfeststellung keine negativen Auswirkungen der Trasse auf die Frischluftzufuhr für Trostberg festgestellt wurden.

Dorsch Consult, 2008, B299/B304 AÖ-TS:

„In den Talauen sind Nebel und Kaltluftansammlungen sowie Inversionswetterlagen häufig. Ein Luftaustausch mit dem Umland ist durch den Talverlauf quer zur vorherrschenden Windrichtung erschwert. Die Windgeschwindigkeit ist entsprechend gering und beträgt **durchschnittlich** 1,4m/Sekunde. 10% der Tage sind windstille Tage. „
Seltenere Starkwindtage dürfen nicht in die Ermittlung der durchschnittlichen Windgeschwindigkeit einfließen, denn unter Berücksichtigung des Fürsorgeprinzips muss Mensch und Natur insbesondere an den vorwiegend windschwächeren Tagen geschützt werden, die mit höheren Immissionen einhergehen.

Gutachten Dr. Lehnen für die Stadt Trostberg erstellt, Umweltentwicklungsplanung:
„In Trostberg liegen die abendlichen Temparaturen im Sommer wesentlich höher als die im Umland. Damit sich die Verhältnisse nicht verschlechtern, sind die Kaltluft-Entstehungs- und Zufuhrflächen zu erhalten, die Alzinsel, die offenen Flächen diesseits und jenseits der Hangleiten. Da die vorherrschende Windrichtung SW ist, hat die Zufuhr über die Alz Insel und deren Freihaltung besondere Bedeutung“.

Unter 7.2. schreibt der Gutacher selbst: Dieser Wind bringt Luft aus dem Oberlauf der Alz in das Stadtgebiet von Trostberg…… Die katabatische Luftströmung wird in der Literatur mit einigen Metern angegeben ist stark von der örtlichen Topographie bestimmt“.

Die Frischluftzufuhr wird zweifelsfrei erheblich beeinträchtigt und bedarf einer Untersuchung durch ein unabhängiges Institut.

> Die Aussage des Gutachters, dass die Frischluftzufuhr nicht beeinträchtigt ist, dürfte von einem namhaften Institut, das seriös arbeitet, so nicht getroffen werden und ist als Auftragsgutachten zu werten.

Die Beratung durch einen Fachmann eines meterologischen Instituts bestätigt, dass bereits bei Grobsichtung der Unterlagen zweifelsfrei mit einer deutlichen Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr für Trostberg zu rechnen ist.
Darüberhinaus verweisen wir auf die
Städtebauliche Klimafibel- Hinweise für die Bauleitplanung – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden Württemberg:

„ Sicherung des lokalen Luftaustausches

Flächen mit starker nächtlicher Abkühlung (abhängig von Bodenart, Bewuchs und Umfang der baulichen Nutzung) oder mit großer „Reliefenergie“ (abhängig von Hangneigung, Hangform, Oberflächengestalt) tragen zur Ausbildung lokaler, thermisch induzierter Windsysteme bei. Die topographischen Gegebenheiten haben im Zusammenhang mit dem lokalen Luftaustausch nicht nur eine passive, die Windströmung durch Abbremsung, Umlenkung oder Kanalisierung beeinflussende Funktion. Sie übernehmen vielmehr bei windschwachen Strahlungswetterlagen eine durchaus aktive Rolle, weshalb es berechtigt ist, im Hinblick auf die damit verbundenen klimaökologische Ausgleichsleistungen von „klimaaktiven Flächen“ zu sprechen.

Der Begriff „klimaaktive Fläche“ bezieht sich sowohl auf die thermischen wie auch auf die reliefbedingten Voraussetzungen des lokalen Luftaustauschs und damit auf das Gesamtsystem Kaltluftentstehungsgebiet – Kaltluftabflussbahn bzw. Frischluftschneise.
Die dadurch bewirkten Luftaustauschprozesse beruhen auf den meist nächtlichen Temperaturunterschieden benachbarter Räume. Je nach räumlicher Größenordnung bezeichnet man sie als „Kaltuftflüsse“, „Hangabwinde“ oder „Bergwinde“.

Kaltluftentstehung
Grünes Freiland, d. h. Wiesen, Felder, Brachland und Gartenland mit niedriger Vegetationsdecke produzieren aufgrund ihrer nächtlichen Auskühlung größenordnungsmäßig 10 bis 12 Kubikmeter Kaltluft pro Quadratmeter und Stunde, was bei fehlendem Abfluss die Kaltluftobergrenze um 0,2 m/min ansteigen lässt. In einer Stunde kann
sich also eine 12 m dicke Kaltluftschicht bilden. Die hohe Kaltluftproduktivität grünen Freilandes ist zudem mit der Eigenschaft verbunden, dass von hier abfließende Kaltluft in nur geringem Maß durch Strömungshindernisse gebremst wird.

Waldgebiete wirken ebenfalls als nächtliche Kaltluftproduzenten. Im Waldbestand kühlt sich im Gegensatz zum Freiland ein größeres Luftvolumen ab, erreicht jedoch nicht die tiefen Temperaturen der Freiflächen. Die Baumkronen-Oberfläche des belaubten Waldes
bzw. des immergrünen Nadelholzwaldes schirmt den Waldboden zur Atmosphäre ab und reguliert den Wärmeumsatz so, dass der Stammraum tagsüber nicht so stark aufgeheizt wird wie die bodennahe Luftschicht über Freiflächen und sich zur Nachtzeit auch nicht
extrem abkühlt. Diese den Tagesgang der Lufttemperatur ausgleichende Wirkung ermöglicht es, dass stadtnahe Wälder auch am Tage Kaltluft zugunsten des Siedlungsraumes erzeugen. Besonders günstig für die Abkühlung bei Tag sind Waldgebiete, die an Nord und Osthängen geringer Sonneneinstrahlung unterliegen.

Frischluftzufuhr
Wenn Kaltluftentstehungsgebiete im Einzugsbereich der Täler und Hangeinschnitte liegen, die zur Siedlung führen, sind damit die natürlichen Bahnen der Zufuhr frischer Kaltluft vorgegeben, da die kühlere Luft stets zu den tieferen Stellen des Geländes fließt.
Die Intensität hängt von der Größe des Einzugsgebietes, der Hangneigung, der Weite der Täler und der Hindernisfreiheit ab. Saubere Frischluft kann durch lokale Luftströme aber nur dann herangeführt werden, wenn die Natur in der Umgebung und in den größeren

Parkanlagen der Städte noch intakt und durch Schadstoffe nicht übermäßig vorbelastet ist.
Hindernisse für den Kaltluftfluss können sein: Talverengungen, Dämme, Lärmschutzwälle oder -wände, Baumriegel quer zum Talverlauf, vor allem aber Verbauungen durch größere Gebäude oder gar geschlossene Siedlungskörper. An Hindernissen staut sich die
Kaltluft mit stark absinkenden Temperaturen und vermindertem Luftaustausch im Bereich vor und hinter dem Hindernis (Gefahr von Früh- und Spätfrost, verstärkte Nebelbildung).

Bei talquerenden Straßen dominiert die Hinderniswirkung reliefverändernder Maßnahmen wie Straßendämme, Lärmschutzmassnahmen.
Die übergemeindliche Planung hat dafür zu sorgen, dass regionale Entstehungsgebiete der Kaltluft ihre spezielle Funktion erfüllen können. Dazu gehört die Freihaltung der offenen Flächen von Bebauung und gegebenenfalls auch von Aufforstung.
Soweit zur Stadt hin geneigte Hänge bereits bewaldet oder für eine Bewaldung vorgesehen sind, ist zwischen Waldrand und Bebauung jeweils eine ausreichend große Fläche freizuhalten, um den Abfluss der bei Tag besonders wertvollen Kaltluft aus dem Stammraum des Waldes zu gewährleisten.
Die Täler und sonstigen für die Frischluftzufuhr wichtigen Taleinschnitte sind als Frischluftbahnen zu erhalten und sollten insbesondere weitgehend von einer Bebauung freigehalten werden. Eine starke Behinderung stellen querstehende Gebäude im unteren
Talverlauf dar.

Da der Gutachter die Bedeutung der Frischluftschneise in der Dietlwiese nicht erkennen will, geht er auch nicht auf deren Auswirkungen, auch im Zusammenhang mit dem Klimawandel ein. Tatsächlich hätte die erhebliche Beeinträchtigung der Frischluftschneise durch Verkehr und Linienführung als abwägungserheblich in die Abwägung eingestellt werden müssen.

Auch hier führt das staatliche Bauamt Vorschriften und Gesetze an, wendet aber die dort beschriebenen Erfordernisse nicht an:

Seite 84, Unterlage 19.2.:
„Es werden Flächen in Anspruch genommen, die für die lokalklimatischen Verhältnisse wie Reinluft oder Frischluftentstehungsgebiete von Bedeutung sind“
„Zielvorstellung bezüglich des Lokalklimas und Lufthygiene ist der Erhalte der Gebiete, in denen frische und saubere Luft entsteht und gefiltert wird sowie der Frischluftschneisen, die diese Luft weiterleiten, um Reinluftentstehung in Waldbereichen zu erhalten (Dietlwiese Süd), Hangleiten beidseits des Tals… Luftaustausch zwischen Kaltluft und Warmluftgebieten zu gewährleisten und die Luftbelastung in Siedlungs- und Gewerbegebieten zu reduzieren. …..Lufthygienischen Belastungen entgegenwirken, sie zu verhindern, oder zu vermeiden!

- Papier ist geduldig - Wir fordern, dass die von der Behörde selbst gesetzten Anforderungen auch erfüllt werden! Das Vorhaben darf nicht zugelassen werden!
Ein unabhängiger Gutachter, der nicht befürchten muss, durch eine objektive Gutachtenerstellung weitere lukrative Aufträge der Behörden zu verlieren, wäre zu einem ganz anderen Ergebnis gekommen.

2.2.3. Allgemeine Beanstandungen zum Immissionsgutachten, Unterlage 17.3.

Gutachten: „ Für die Simulation wurden Strömungsstabilitätsmessungen herangezogen, die in repräsentativer Umgebung in der Nähe der Umgehungsstrasse durchgeführt wurden“.
Es bedarf der gutachterlichen Überprüfung, ob die Messstelle repräsentative Ergebnisse für den gesamten untersuchten Streckenabschnitt liefert, denn diese Aussage ist anzuzweifeln.

Gutachten: „Die Modellparameter wurden so gelegt, dass die Berechnung einer Modellierung mit Austal 2000 entsprechen“. Wie eingangs erwähnt, ist weder das Programm Lasat, noch das Modell Austal geeignet, die besondere Topograpie mit Fluß Alz und deren Auswirkungen richtig abzubilden. Im übrigen ist nicht nachprüfbar, um welche Modellparameter es sich handelt.

Gutachten: „Lasat ..das diagnostische Windfeldmodell kann komplexes Gelände berechnen“.
Wie eingangs erläutert, reicht nach TA Luft ein diagnostisches Windfeldmodell nicht aus.

Gutachten: „Lasat ist für diverse Anwendungen evaluiert“. Das heißt aber nicht, dass das Programm für die geforderte Aufgabenstellung geeignet ist.
Ausbreitungsmodelle wie LASAT oder das frei verfügbare Referenzmodell der TA Luft AUSTAL 2000 gestatten keine Berücksichtigung von Kaltluftabflüssen auf Ebene der Windfeldberechnung.
Austal und Lasat deckt nur Standard Anwendungfälle ab.

Gutachten: „Die Rahmenbedingungen für ein, nach dem Stand der Wissenschaft und Technik gewonnenes Windfeld sind gegeben“. Diese Aussage ist nicht richtig. Wie vorstehend ausgeführt, ist das Programm für die komplexe Aufgabenstellung nicht geeignet. Zudem reicht es nicht aus, auf den Stand der Wissenschaft und Technik zu verweisen.

Gutachten: „Lasat kann die Umströmung im vorliegenden Fall zufriedenstellend lösen“ -
Dies ist eine nicht nachvollziebare Pauschalbehauptung. Was heißt zufriedenstellend?

Gutachten: „ 2 Beispiele sollen exemplarisch zeigen, dass der Einfluss der Orographie vom Windfeldmodell, das Lasat zur Immisionsberechnung verwendet, realitätsnah verarbeitet werden kann.
2 Beispiele reichen keinesfalls aus, um die verschiedenen Situationen und Einflüsse abzubilden.
Ferner sind die gewählten Parameter für die 2 Beispiele nicht nachvollziehbar. Es müssen auch Berechnungen vorgelegt werden, bei deren Parameter zu einer maximalen Immissionsbelastung führen.

Seite 57, Abbildung 6-6: Trasse im Bereich der Alquerung mit Höhe der Modelltopographie:
Es stimmen weder die Geländehöhen, noch die Gradientenhöhen mit den Plänen überein. Der Geländeanstieg ist nicht richtig abgebildet.
Die Kanalisierten Emissionsströme aufgrund der 160m langen Schallschutzmauer wurden nicht in die Immissionberechnung einbezogen.

Seite 58, Wenn die Steigung der Trasse richtig erfasst ist mit 5,3%, dann bleibt die Emissionshöhe immer gleich mit 0,5m. Weshalb diese von 0,5m auf 3,5m steigen soll (Abschnitt 5), bei gleichbleibend 3,5 m liegt (Abschnitt 6) und von 3,5m auf 0,5m fallen soll (Abschnitt 7), ist nicht nachvollziehbar.

Die Immissionsberechnung muss für die gesamte Steigung bis zum höchsten Punkt (Gradientenhöhe 547m) erstellt werden, auch um die Immissionsbelastung für den Immissionsort 10 richtig darzustellen.

Des weiteren wurden zu wenig Immissionspunkte beurteilt, z.B. für das der Trasse nächstgelegene Haus in Nock, deren Eigentümerin alleinige Grundstücksbetroffene im Ort ist und die einen Anspruch darauf hat, zu erfahren, welcher Immissionsbelastung sie ausgesetzt ist.
Ferner für die nächstgelegenen Häuser in Mögling, die näher an der Trasse liegen, als die untersuchten Immissionsorte in der Schwarzau. Es ist davon auszugehen, dass die Bewohner durch die kumulativen Auswirkungen der anschließenden Ortsumfahrung Trostberg noch höheren Emissionen ausgesetzt werden. Aber auch für die nächstgelegenen Häuser in Zieglstadl ist mit

höheren Emissionen zu rechnen, da die Knotenpunktbelastungen nicht berücksichtigt wurden.
Für Sankt Georgen wird sich die Luftschadstoffbelastung ebenso deutlich erhöhen, nicht nur durch den mit der Transitstrecke erhöhten Verkehr, sondern auch durch die Trassenführung mit Steigung.
Das Programm RluS ist für Sankt Georgen wegen der topographischen Verhältnisse (Bräuberg) und der engen Randbebauung nicht anwendbar.

2.2.4. Beanstandungen zur Emmissionsberechnung im Immissionsgutachten Unterlage 17.4.

Als Verkehrszustand ist angenommen: innerorts dicht 60kmh
außerorts dicht 80kmh

In RluS geht die Behörde von flüssigem Verkehr, Geschwindigkeit 100kmh/80kmh aus. Laut Planunterlagen wird die Straße zu einer Kraftfahrstrasse.
Wenn der Gutachter auch nach dem Bau dichte Verkehrsverhältnisse annimmt, und die Trasse nur mit maximal 80 kmh befahrbar ist, ist das Planungsziel verfehlt! Dass innerorts eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 herrscht und nicht 60, sollte einem Gutachter bekannt sein. Aber bei 60kmh werden höherer Emissionen für Altenmarkt ausgewiesen. Das hat zur Folge, dass man überhaupt noch eine Entlastung z.B. für NOX von ca 1 Mikrogramm errechnen kann. Viele Ansätze werden unter dem Gesichtspunkt einer Straßen Ermöglichungs Planung gewählt.

Bis auf die Vorbelastungswerte PM10 und NOX werden keine weiteren Parameter offengelegt. Das Ergebnis ist nicht nachprüfbar. Im Programm RluS hingegen sind die Eingabeparamter bekannt und es werden die Emissionen ausgewiesen.

2.2.5. Beanstandung zur Immissionsberechnung zum Immissionsgutachten Unterlage 17.3.

Nicht berücksichtigt ist die 160Meter lange Irritationsschutzwand auf der ansteigenden Alzbrücke, die die Schadstoffe kanalisiert und in erhöhter Konzentration in die Biotope leitet.

Nicht berücksichtigt ist die Betonmauer, die als Abgrenzung zum Biotop im letzten Drittel der Dietlwiese errichtet werden soll.

Nicht berücksichtigt ist die Summation/Kumulation mit anderen Projekten, hier der OU Trostberg, die direkt am neuen Kreisverkehr anschliesst. Durch den geplanten, extremen Einschnitt in den Möglinger Hang, kanalisieren sich hier die Schadstoffe, auch in Richtung gesetzlich geschütztem Biotop.

Nicht berücksichtigt sind die Auswirkungen auf die Natur. Bewertet wurden nur die Auswirkungen auf den Mensch, wobei ausgewählte Immissionsorte beurteilt wurden.
Gesetzlich geschützte Biotope werden durchfahren, oder befinden sich unmittelbar an der Trasse oder im Wirkbereich. Der Gutachter gibt zwar an, dass die NOX Konzentration in Mikrogramm/cbm in unmittelbarer Trassennähe um über 40 Mikrogramm steigt (Gesamt 64 Mikrogramm), bewertet jedoch diese Aussage nicht und geht nicht weiter darauf ein.
Bei Ansatz einer niedrigeren Windgeschwindigkeit, veränderter Rauhigkeit in Trassennähe, kürzerem Prognosezeitraum, ist davon auszugehen, dass sich die NOX Konzentration in Mikrogramm /cbm auf mindestens 80 erhöht. Der kritische Wert für die Vegetation liegt bei 30.

Gutachten: Die Trasse verläuft in Nock in Tieflage. Dies ist nicht, bzw. nur eingeschränkt richtig. Die Böschungsbreite 1:2 mit Trassenführung in Hanglage bewirkt, dass sich der Einschnitt in der hangabseitigen Lage stark relativiert. Im Gegenzug ist der östliche Hanganstieg wie ein Wall zu berücksichtigen, der die Ausbreitung der Schadstoffe beeinträchtigt, was zu einer höheren

Immission der Anwesen in Nock führt. Das Gutachten führt aus (Seite 60), dass es im Bereich Nock Wimpasing und am Nordrand der Dietlwiese zu den stärksten Belastungen kommt.

Die Vorbelastungswerte in bisher vom Verkehr unbelastetem Gebiet, wird gleichgesetzt mit der Vorbelastung an der sehr stark befahrenen Strasse B299. Würde für die unbelasteten Gebiete eine niedrigere Vorbelastung angesetzt, würde sich die Zusatzbelastung in Prozent zur Vorbelastung erheblich vergrößern und kann deshalb vom Gutachter nicht mehr als geringfügig gewertet werden. Für einzelne Grundstücksbetroffene wird der Eingriff damit zu einem abwägungserheblichen Sachverhalt und muss in der Abwägung entsprechend gewichtet werden.

2.2.6. Verschlechterung der Situation am Rentamtsplatz

Im vorgelegten Gutachten „17 03 00 Immission von Luftschadstoffen“ wird unter Pkt. 2.1 darauf hingewiesen „…Dort, wo das Verkehrsgutachten eine Änderung der Verkehrsströme hervorruft, werden die zu erwartenden Schadstoffemissionen ..berechnet…“.
Entgegen dieser Behauptung wird die Veränderung der Immissionssituation am Rentamtsplatz nicht betrachtet, obwohl dies seit vielen Jahren der Brennpunkt in Trostbergs ist.
Laut aktueller Verkehrszählung, 2021, sind am Rentamtsplatz derzeit 15.000 KFZ/Tag unterwegs.
Durch den Bau der OU Altenmarkt, BA2, wird sich die Zahl der Verkehrsbewegungen auf 18700 KFZ/Tag erhöhen (Planfall 2).
Da die gesetzlichen Grenzwerte an diesem Ort lokal überschritten wurden, ist von einer Verschlechterung der Situation auszugehen.
Die im Rahmen der Immissionsuntersuchung vom LFU vorgeschlagenen Entlastungsmaßnahmen wurden nur zu einem geringen Teil umgesetzt (Pförtnerampel wurde installiert).
Der Vorhabensträger nimmt wissentlich eine weitere Verschärfung der örtlichen Situation in Kauf.

Die Immissionsbelastung in der Häuserschlucht Nähe Altersheim Pur Vital muss an Hand der Prognoseverkehrszahlen mit einem Screeningmodell berechnet werden. Dabei ist nicht akzeptabel, dass die Reduktionsfaktoren für die Emissionsberechnung zu Grunde gelegt werden, da deren Eintreten völlig ungewiss ist. Vor kurzem hat Deutschland den Ausstieg der Verbrenner Kfz zum Jahr 2035 verweigert. Das zeigt, wie Deutschland zum Klimaschutz steht und wie unsicher die, der Emissionsberechnung zu Grunde gelegten Reduktionsfaktoren sind.

Die zweifelsfreie Verschlechterung der Situation am Rentamtsplatz muss entsprechend in die Abwägung eingestellt werden.
Bei Überschreitung der Grenzwerte wird die Straßensperrung auf dem Gerichtsweg eingeklagt.

2.3. Berechnung der Nährstoffeinträge in Biotope unter Berücksichtigung der critical loads.

Nährstoffeinträge in empfindliche Biotope müssen berechnet werden unter Berücksichtung der critical loads, auch für die Bauphase. Dies hat der Vorhabensträger versäumt.

RluS erlaubt auch für schwierige topographische Verhältnisse eine erste Grobeinschätzung der Immissionssituation: Schon allein die erhebliche Überschreitung des kritischen Werts für die Vegetation bei geringen Windgeschwindigkeiten , auch unter Berücksichtigung eines veränderten Prognosejahrs, ist ein Indiz dafür, dass die Nährstoffeinträge in empfindliche Biotope zu hoch sind und gravierende nachteilige Auswirkungen auf Flora und Fauna und die Biodiversität zu erwarten sind.
Das Immissionsgutachten Unterlage 17.3, Seite 47 bestätigt die Grobeinschätzung nach RluS:
„ Wie zu erwarten, gibt es die größten Zusatzbelastungen im Nahbereich der modellierten

Straße...im direkten Nahbereich der Straße treten Zusatzbelastungen bis 40 Mikrogramm /m3 NOX im Jahresmittelwert auf, also mit der Vorbelastung von 24 ein Wert von 64, bei einem kritischen Wert für die Natur von 30. Die maximalen Stundenmittelwerte dürften noch deutlich höher sein. Gleiches dürfte für PM10 zu erwarten sein.

Es ist zu erwarten, dass die unmittelbar an die Trasse angrenzenden, bzw. durchfahrenen gesetzlich geschützte Biotope erheblich beeinträchtigt und geschädigt werden. In den Sommermonaten wird die Natur und Auenlandschaft bereits durch den Klimawandel negativ beeinflusst.

In Folge muss zusätzlich die eingeschränkte Frischluftzufuhr durch die quer zum Tal gebaute, auf einem ansteigendem Damm errichtete und schräg zum östlichen Hangaufsieg verlaufende Trasse und deren zusätzliche negative Auswirkungen auf Flora und Fauna berücksichtigt werden.

Der Einfluss des Klimawandels wurde unzureichend vom Planungsträger berücksichtigt, sowie der Einfluss der Trasse mit den hohen Versiegelungsflächen auf das örtliche Kleinklima.

Besonders Auenböden reagieren sehr empfindlich auf Nährstoffeinträge. Hier ist zu berücksichtigen, dass die Nährstoffeinträge schnell ins Grundwasser gelangen können.

Besonders Auenböden reagieren sehr empfindlich auf Nährstoffeinträge. Hier ist zu berücksichtigen, dass die Nährstoffeinträge schnell ins Grundwasser gelangen, da dieses nur geringfügig unter dem natürlichen Boden liegt.

2.4. ERGEBNIS

Das Vorhaben ist nicht zuzulassen.

2.4.1.
Die Planrechtfertigung begründet das Bauamt u.a. mit einer Entlastung Altenmarkts von Schadstoffen. Das trifft nicht zu.
Da in Altenmarkt die Verkehrsbelastung seit 20 Jahren gleich ist, und sämtliche Prognosen nicht eintraten, wird auch die Verkehrsbelastung zum Jahr 2035 nicht steigen, auch unter dem Gesichtspunkt des demografischen Wandels und des Mobilitätsplans, der 2030 den Bundesverkehrswegeplan ablösen wird.
Die Schadstoffemissionen/Schadstoffimmissionen in Altenmarkt zum Prognose 0 Fall müssen mit den aktuellen, derzeitigen Verkehrszahlen berechnet werden und den Schadstoffemissionen/ Schadstoffimmissionen mit den prognostizierten , höheren Verkehrszahlen auf der Umgehungsstrecke mit Steigung gegenübergestellt werden. Der Verkehrszuwachs ist rein auf den zusätzlich induzierten Verkehr der Transitstrecke zurückzuführen, den man nicht hat, wenn die Umgehung nicht gebaut wird. Eine Gegenüberstellung der Belastung würde ergeben, dass für Altenmarkt keine Schadstoffentlastung ausgewiesen wird, für das Umland an der Trasse jedoch eine hohe Zusatzbelastung. Die Planrechtfertigung wäre somit nicht gegeben.

2.4.2.
Auf die Verhältnisse besser zugeschnittene Ausbreitungsrechnungen, die auch die niedrigen Windgeschwindigkeiten und nicht nur die höhere Durchschnittswerte berücksichtigt, und die im Rahmen der Fürsorgepflicht nicht weit in der Zukunft liegende niedrigere Prognosewerte ansetzt, würden weit höhere Zusatzbelastungen zur Grundbelastung ergeben. Die Summationswirkung durch die am neuen Kreisverkehr Mögling anbindende Ortsumfahrung Trostberg würde die negativen Auswirkungen noch vesrtärken.
Bei Beurteilung der Auswirkungen auf die Natur, auch unter Berücksichtigung des Klimawandels

und auch unter Berücksichtigung der Nährstoffeinträge in emfindliche Biotope, ergäben sich erhebliche Beeinträchtigungen – und dies bereits in der Bauphase

2.4.3.
Die Frischluftsituation im Tal wird zweifelsfrei deutlich beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung des Klimawandels liegt es im Allgemeinwohl, Frischluftentstehungsgebiete nicht zu beeinträchtigen. Gute Luft soll erhalten werden wo sie gut ist und verbessert werden, wo sie schlecht ist - und dies unabhängig davon, ob Grenzwerte nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz eingehalten werden, oder nicht.

3. SCHUTZGUT FLÄCHE

3.1. Flächenverbrauch Ortsumfahrung Altenmarkt BA II

Das Schutzgut Fläche und deren Bedeutung hat die Behörde unzureichend beurteilt.
Das Schutzgut Fläche ist vom Schutzgut Boden differenziert zu betrachten, u.a. da es im UVPG als separates Schutzgut neu aufgenommen wurde.

Die Trassenführung mit Kreisverkehren, Ein- und Ausschleifungen, geplant im Einschnitt oder Überhöhung und damit verbunden mit großen Böschungsbreiten, vorwiegend dreispurig geplant wegen der Steigungsstrecken, hat einen immensen Landverbrauch zu Folge.

Ortsumfahrung Altenmarkt II: Flächenverbrauch incl. Ausgleichsfläche ca 320.000qm, wobei der Großteil versiegelt wird (ohne Ausgleichsflächen).
Das bedeutet, dass bei einer Streckenlänge von ca 6,3km, pro qm Umgehungsstraße über 70qm dauerhaft Land verbraucht wird!
Zu einem großen Anteil wertvolle landwirtschaftliche Flächen, Waldflächen, aber auch Biotopflächen, oder biotopnahe Flächen.

3.2. Fehlende Berücksichtigung kumulierender Vorhaben

3.2.1. Ortsumfahrung Trostberg West: Flächenverbrauch vergleichbar mit OU Altenmarkt II.

3.2.2 Netzergänzungen zur Ortsumfahrung Trostberg West

Die Ortsumfahrung Trostberg West erzeugt mit der Ortsumfahrung Altenmarkt II keinen nennenswerten Entlastungseffekt für die Stadt Trostberg.
Die leistungsfähige Transitstrecke induziert jedoch neuen, zusätzlichen Verkehr .
Die Entlastung für die Stadt Trostberg wäre auch mit der Ortsumfahrung Trostberg West so niedrig, dass zum Prognosezeitpunkt nahezu gleich viele Kfz durch Trostbergs fahren.
Trostberg und Traunreut haben sich immer gegen die geplante Trassenführung ausgesprochen und forderten eine Gesamtlösung im Osten (wir verweisen auf Teil D der Einwendungen „Alternativtrasse“). Dennoch hielt man an der geplanten Lösung fest.
Unmittelbar nach der Linienbestimmung forderten die Städte Netzergänzungen, um ihre Industrie und Gewerbegebiete an die Plantrasse anzubinden. Erst dann erhielte Trostberg eine, wenn auch immer noch unzureichende, Ortsentlastung.
Siehe auch die Ausführungen zum Punkt „Problemverlagerung“, Teil A der Einwendungen.

Diese, der Stadt Trostberg in Aussicht gestellten Netzergänzungen, haben einen nochmaligen Flächenverbrauch mit versiegelten Flächen zur Folge (Anschlüsse sind in den Planentwürfen

vorgesehen

3.3.3. Ziel der Planung ist eine durchgehende Verbindung. Deshalb muss auch der Flächenverbrauch der Ortsumgehung Tacherting und Matzing mitberücksichtigt werden.

3.3. Nachteilige Folgen des Flächenverbrauchs

Unzerschnittene Landschaftsräume gehen verloren und gefährden Flora und Fauna und damit die Biodiversität.

Flächenverbrauch hat Auswirkung auf das Klima
Der Flächenverbrauch führt zu Verlust von Waldflächen mit lufthygienischer/klimatischer Bedeutung (Sehr stark betroffen sind vorwiegend die als Immissionsschutzwald/Klimaschutzwald ausgewiesenen Flächen östlich von Trostberg, aber auch die Alzauen.
s. Dorsch Consult 2008 B299/B304 AÖ-TS).

Flächenverbrauch für Straßen induziert mehr Verkehr. Mehr Verkehr verursacht mehr Lärm- und Luftverschmutzung.

Verlust von Flächen bedeutet Verlust von landwirtschaftlichen Flächen für die Lebensmittelproduktion

Forderung: Ressourcenschutz darf nicht auf später verschoben werden.

3.4. Missachtung von Richtlinien und Gesetzen, die die Reduzierung des Flächenverbrauchs zum Inhalt haben.

3.4.1. Richtlinie der EU 2014/52/EU (7) vom 16.4.2014 (7):

„Im Laufe des vergangenen Jahrzehnts haben Umweltthemen wie Ressourceneffizienz und Nachhaltigkeit, Schutz der biologischen Vielfalt, Klimawandel und Unfall- und Katastrophenrisiken in der Politikgestaltung zunehmend an Bedeutung gewonnen. Sie sollten daher wichtige Bestandteile der Bewertung und Entscheidungsfindung sein.“

3.4.2. In der letzten **UVPG Novellierung** wurde neu das Schutzgut **Fläche** aufgenommen.

3.4.3. Politik der Bundesregierung:
Der Klimaschutzplan der Bundesregierung verankert das Ziel, bis 2030 den Flächenverbrauch bundesweit auf unter 30 Hektar pro Tag zu begrenzen (derzeit ca 50 Hektar).
Bis 2050 steckt die Bundesregierung das Flächenverbrauchsziel auf Netto Null (Flächenkreislauf) und greift damit die Zielsetzung der Europäischen Kommission auf.
Diese Zielsetzung wurde in die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie aufgenommen.

3.4.4. Das integrierte Umweltprogramm des **Bundesministeriums für Umwelt** formuliert für das Jahr 2030 ein Ziel von 20 Hektar pro Tag für Deutschland auf Basis der Ressourcenstrategie der EU und des Klimaschutzplans der Bundesregierung. Sie geht also in ihrer Forderung über die Forderung der Bundesregierung hinaus.

3.4.5. Novelliertes Landesplanungsgesetz Bayern 12/2020
Bayern bekennt sich zum Ziel der Bundesregierung, bis 2030 den Flächenverbrauch

bundesweit auf unter 30 Hektar pro Tag zu begrenzen (derzeit ca 50 Hektar) und verankert deshalb eine Richtgröße für den täglichen Flächenverbrauch in Bayern auf maximal 5 Hektar am Tag (derzeit ca 11 Hektar).

3.5. Ergebnis:
Das Ziel Deutschlands ist, bis 2030, eine Reduzierung der Flächenverbrauchs um 40% auf 30 Hektar am Tag.
Das Ziel Bayerns ist, bis 2030, eine Reduzierung des Flächenverbrauchs um 55% auf 5 Hektar am Tag.

Flächenverbrauch trägt zum Klimawandel bei.

Die Ressource Grund und Boden ist endlich. Deshalb muss damit sparsam umgegangen werden, um die Lebensgrundlagen, auch für die späteren Generationen, zu erhalten.
Das Projekt verstößt gegen §20a GG i.V. Artikel 141 der Bayerischen Verfassung.

4. SCHUTZGUT BODEN

Das Schutzgut Boden steht in engem Zusammenhang mit dem Schutzgut Fläche.

4.1. Bodenversiegelung und Bodenverdichtung

Bodenversiegelung oder Verdichtung zerstört die normale Bodenfunktion und wichtige Mikroorganismen und Kleinstlebewesen, beeinflusst das Klima, aber auch Flora und Fauna, wirkt sich nachteilig auf das Grundwasser aus, begünstigt Hochwasser und zerstört Treibhausgassenken.

Für versiegelte Flächen gibt es keine Kompensation!
Weitere Neuversiegelungen müssen gestoppt werden.

Die Behörde führt selbst aus, dass sich durch die Neuversiegelung der überwiegend gewachsenen Böden hohe Belastungen ergeben, da sämtliche Bodenfunktionen zerstört werden!
Für die Versiegelung wird als Minimierungsmaßnahme u.a. die Entsiegelung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen genannt. Zum einen beträgt diese nicht einmal 1 Hektar Fläche, zum anderen kann die Wertigkeit einer gewachsenen und gesunden Bodenfläche einer unzerschnittenen landwirtschaftlichen Fläche oder einer sensiblen Biotopfläche keinesfalls zu einer renaturierten Straßenfläche ins Verhältnis gesetzt werden.

Des Weiteren wird als Minimierungsmaßnahme genannt, dass die Neubautrasse mit einen entsprechenden Regelquerschnitt RQ 11,5 mit Überholfahrstreifen ausgeführt wird, zur Reduzierung der Fläche. Das erweckt den Anschein, dass man froh darüber sein sollte, dass die Trasse nicht 4-spurig geplant ist. Gerade durch den dreispurigen Ausbau mit immensen Böschungsbreiten aufgrund Abgrabungen und Aufschüttungen werden immense Flächen verbraucht und Boden in nicht vertretbarem Maß zerstört.

Als Schutzmaßnahme wird die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften, zur Minimierung von Bodenverdichtung genannt. Das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei tiefgründigem Bodenaustausch und Führung der Trasse auf einer bis 18m hohen Rampe in der Dietlwiese, also auf wenig tragfähigem Untergrund, der vorhandene Boden mit dessen vielfältigen Funktionen unwiederbringlich zerstört wird. Im Übrigen muss bei jeder Baumaßnahme die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften als selbstverständlich vorausgesetzt werden können!

Laut Behörde sollen die erheblichen Auswirkungen mit extensiv genutzten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Boden und Fläche sind jedoch nicht vermehrbar.
Wenn hochwertige landwirtschaftliche Fläche versiegelt wird und dafür durch eine andere landwirtschaftlicher Fläche kompensiert werden soll, die dann extensiv genutzt wird, ist das widersinnig. Wenn empfindlicher Auenboden unwiederbringlich versiegelt und nachteilig beeinflusst wird, gibt es keinen Ausgleich an anderer Stelle.
Die Behörde führt selbst aus, dass verkehrsbedingte Schadstoffe in die Böden eingetragen werden. Gleichzeitig geht sie von der Vermutung aus, dass sich diese Schadstoffe nur im Nahbereich der Fahrbahn im Speichermedium Boden einlagern und dort dauerhaft gebunden und akkumuliert werden. Dies entspricht einer nicht bewiesenen Behauptung!
Tatsächlich ist der Schadstoffeintrag in die Auenböden besonders problematisch, da die Schadstoffe schnell ins Grundwasser übergehen und sich darin verteilen; ggf. erst Jahre später im Trinkwasser erscheinen – wie das PFOA-Problem in Burgkirchen zeigt.

Laut Bodenschutzprogramm Bayern muss der Eintrag von Stoffen mit nachteiligen Auswirkungen auf die Böden vermieden werden. Die Verwendung von Streusalz muss weiterhin nachhaltig verringert werden.

Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, Wechselwirkung Wasser, sind wahrscheinlich. Im Übrigen wurde beim Schutzgut „Luft“ ausgeführt, dass der kritische Wert Nox für die Vegetation mit den Verkehrsemissionen erheblich überschritten wird. Dies wirkt sich auch auf die Böden aus, und das nicht nur im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, denn Schadstoffe gelangen auch über die Luft, in die weitere Umgebung.

Es besteht ein enger Zusammenhang des Schutzguts Fläche mit dem Schutzgut Boden. Die Versiegelung und Veränderung der Bodenstruktur bei der Ortsumfahrung Altenmarkt II und Trostberg West ist erheblich. Nachteiligen Auswirkungen haben wir beim Schutzgut Fläche bereits mit aufgeführt.

4.2. Schadstoffe/ Verunreinigung

Dorsch Consult 2008 B299/B304 AÖ-TS 2008; Seite 64: Durch den Baubetrieb kann es zur Verunreinigung der Böden kommen. Im Betrieb können das schadstoffhaltige Spritzwasser, oder die Luftschadstoffe den Boden verunreinigen.

4.3. Geologische Hindernisgründe, die gegen die geplante Trassenführung sprechen:

Das Traun und Alztal wird westlich und östlich der beiden Flüsse von Nagelfluhgestein begrenzt, in das sich die beiden Flüsse im Laufe der Jahrtausende eingeschnitten haben. Das Nagelfluhgestein ist äußerst porös und brüchig und kein kompaktes Gestein, wie beispielweise der Granit. Die Humusschicht liegt relativ lose auf dem Fels. Bei Starkregen kann es zu Hangrutschungen und Murenabgängen kommen, wie vor einigen Jahren zwischen Altenmarkt und Mögling an der B299. Ebenso gefährdet ist der Hangbereich in Nock, wodurch der poröse Fels massive Brückenauflager für die ca. 150m lange Alzbrücke erforderlich macht. Nur wenige Meter zwischen Nagelfluh Hang unterhalb von Nock und der Alz verläuft die Bahnstrecke Mühldorf-Traunstein, welche bei einem möglichen Hangrutsch stark gefährdet wäre.

Die Porosität des Felsens zeigt auch der Wassereintrag der in unmittelbarer Nähe des

Aubergtunnels befindlichen Discothek „Libella“, nach Inbetriebnahme des Tunnels.
Die Störanfälligkeit zeigte sich auch an der Klosteranlage Baumburg in Altenmarkt.
Um den Nagelfluhfels, auf dem die Baumburg thront, zu stützen, musste er mit einer Stahlbetonmauer in größerem Ausmaß gesichert werden, um die Kirche und die darunter liegenden Wohnhäuser zu schützen.

2010 kam es in Stein an der Traun unter der Höhlenburg zu einem „natürlichen Felssturz“, der das darunter befindliche Wohnhaus völlig zerstörte. Zwei Personen kamen dabei zu Tode.
„Es gibt Klüfte, die eine unglückliche Geometrie haben, so dass sich ein Felsbrocken aus der Wand lösen kann“, so die Aussage des Geologen Prof. Dr. Rohn.

Das Oberdorf von St. Georgen steht ebenfalls auf Nagelfluh. Die Erschütterungen, ausgelöst durch den derzeitigen Schwerlastverkehr sind oben im Dorf zu spüren.
Nun soll der „Bräuberg“ für die Einschleifung der B304 neu in die B304 alt angegraben werden. Die Erschütterungen in der Bauphase und das verstärkte Verkehrsaufkommen, besonders der erhöhte Schwerlastverkehr, sind eine nicht abzuschätzende, latente Gefahr für die Siedlung auf dem Berg und die, an der Bundesstrasse B304 alt, liegenden Wohngebäude.

Die Stadt Traunreut hat einer Ortsumfahrung Altenmarkt II nur zugestimmt, wenn es für den Unfallschwerpunkt Sankt Georgen, wo sich Bahn und Bundesstraße auf einer längeren Strecke eine gemeinsame Trasse teilen, eine Lösung realisiert wird.
In diesem Zusammenhang bestehen Überlegungen zu einem tiefergelegten Kreisverkehr für den Kfz-Verkehr. Diese angedachte Maßnahme würde das Risiko für einen Hangrutsch am Herrgottsberg nochmals gravierend erhöhen.

Der Bau des Aubergtunnels hat gezeigt, dass diese Risiken vom Bauamt gravierend unterschätzt werden.

4A SCHUTZGUT MENSCH

Die Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter stehen in Wechselwirkung mit dem Menschen.
Durch die Ausführung beim Schutzgut Klima wird deutlich, dass die Baumassnahme zur Erderwärmung beiträgt und somit alle Menschen betrifft.
Die Auswirkungen des Flächenverbrauchs führt zu einer eingeschränkten Nahrungsverfügbarkeit für den Menschen, da landwirtschafliche Produktionsfläche verloren geht. Zusätzlich werden dadurch sämtliche Naherholungsgebiete zerstört.
Mit der Plantrasse werden erheblich mehr Menschen durch sich verschlechternde Luftverhälnisse beeinträchtigt. Die Verschlechterung der Luftverhältnisse ist nicht nur oberhalb der Grenzwerte gesundheitsschädlich.
Mit der Plantrasse werden erheblich mehr Menschen neu verlärmt, was sich jedoch auch auf die Tiere im Wirkbereich negativ auswirkt.

Zur LÄRMBERECHNUNG – SCHALLSCHUTZGUTACHEN

Unverhälnismässige Belastung der Bevölkerung an der Neubautrasse

Keine Planrechtfertigung aufgrund geringer Lärmentlastung von Altenmarkt

Aus dem Schallschutzgutachten wird ersichtlich, dass nahezu auf allen Strecken eine erhebliche Verkehrszunahme prognostiziert wird und damit verbunden, eine erhebliche Lärmbelastung.

Die schalltechnische Untersuchung trifft keine Aussage zur Ist Situation an den beurteilten Immissionsorten. Im Schallgutachten wird lediglich untersucht, ob die Immisionsgrenzwerte gem. 16.BImSchV nach Realisierung der Neubautrasse eingehalten sind und wenn nicht, welche Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Der künftig betroffene Bürger kann aber nicht abschätzen, wie sich durch den Verkehrslärm seine Wohnsituation verschlechtern wird.

Je höher die sogenannte Lärm Zusatzbelastung zur Ist Situation ist, desto höher ist der negative Einfluss auf die Anwohner in Trassennähe und umso abwägungserheblicher ist der Eingriff.

Nach Tabelle 3 der Unterlage 17.1. ist festzustellen, dass neben den Immissonsorten, bei denen die Grenzwerte überschritten sind

a) bei weiteren 20 Immissionsorten die Grenzwerte überschritten wären, wenn die sogenannte Straßendeckschichtkorrektur von ca 1,8 db nicht in Ansatz gebracht worden wäre.

Bei Neubaustrecken hat der Planungsträger die Fürsorgepflicht, die Massnahme nach dem besten technischen Stand auszuführen. Zudem ist nachgewiesen, dass die dauerhafte db Reduzierung nicht gegeben ist und im Laufe der Zeit abnimmt. **Deswegen ist die Berechnung ohne die Reduzierung der Straßendeckschichtkorrektur vorzunehmen.**

Im übrigen erfüllt nur ein Straßenbelag für alle Streckenabschnitte und Situationen die Anforderungen nach einer db Reduzierung. Dieser wurde jedoch nicht angegeben.

c) und bei weiteren 8 weiteren Immissionsorten die Grenzwerte überschritten wären, würden dort die gleichen Grenzwerte wie in Wohnsiedlungen gelten. Es wären noch einige mehr Immissonsorte, wenn auch hier die Straßendeckschichtkorrekturen nicht angesetzt würden. Es widerspricht dem Gleichbehandlungsgrundsatz nach dem Grundgesetz, dass die Bevölkerung in Kleinsiedlungen im Außenbereich einen geringeren Schutz genießen und dort die Grenzwerte höher angesetzt sind. Würden für diese Immissionsorte die Grenzwerte in Ansatz gebracht werden, die für Wohngebiete gelten, wären bei weiteren 13 Immissionsorte die Grenzwerte überschritten.

Somit wären bei weiteren ca 40 Immissionsorten Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden.

Und es ist davon auszugehen, dass bei vielen Häuser, die neben den gerechneten Immissionsorten liegen, auch die Grenzwerte überschritten werden.

Es ist ein Hohn für die Betroffenen, wenn unter 6.1. angeführt wird, dass die Lärmvermeidung durch die Trassierung nach §50 Bundesimmissonsschutzgesetz durchgeführt wurde um dem Schutzziel der Bevölkerung zu entsprechen.

Die Bevölkerung kann sich dem Lärm nicht entziehen. Gerade die Trassenführung mit den Beschleunigungen aus dem Kreisverkehr auf die Steigungsstrecken, die Linienführung auf ansteigender Dammlage etc. kann nicht durch eine Trassenführung abgemildert werden.

In der 1. Vorentwurfsplanung wurde die GVS Nock mit den neuen Bundesstrasse unterführt.
Hier wäre ein Schutz gegeben, durch die Einschnittslage.
In der 2. Vorentwurfsplanung wird nun die GVS Nock überführt. Eine Information der Bevölkerung fand nicht statt.
Wenn als lärmvermeidende Maßnahme die Einschnittstiefe in Nock angeführt wird, ist dies ebenso ein Hohn. Denn die Brücke über die Alz liegt an der Hangkante fast 7m über Gelände, ca 5m über der Gemeindeverbindungsstraße Nock und fährt dann in leichte Einschnittlage.
Der Einschnitt relativiert sich jedoch, da die Böschungen auf der, der Anwohner liegenden Seite 1:2

abgegraben werden.

ERGEBNIS:

Die Planrechtfertigung, Altenmarkt vom Verkehrslärm zu entlasten, ist nicht gegeben.
Begründung:

Die Verkehrszahlen in Altenmarkt sind seit 20 Jahren unverändert und werden sich auch ohne die Transitstrecke künftig nur wenig verändern. Seit 20 Jahren werden Verkehrszuwächse prognostiziert, die nie eintraten.

Die Verkehrszahlen in Trostberg sind sogar rückläufig. Auch hier werden sich die Verkehrszahlen ohne Transitstrecke nur wenig verändern. Auch für Trostberg sind die Prognosen für Verkehrszuwächse nie eingetreten.
Sogar die Firma PTV hat bei ihrer letzten Hochrechnung von der 5-Jahreszählung Trostberg auf die Zahlen 2019 deutlich zu viel Verkehr prognostiziert, denn die 5-Jahreszählung 2021 lag unter den von der Firma PTV für 2019 prognostizierten Zahlen.

Auch bei Halbierung des Verkehrs in Altenmarkt, betrüge die Lärmreduzierung unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeit und der nahezu geradlinigen Streckenführung ohne Steigung maximal 2-3 db.

Dem gegenüber stehen an der Neubautrasse weit mehr Betroffene gegenüber, bei denen sich die db Belastung um bis 5-10db erhöht. Dies ist unverhältnismässig und nicht vertretbar.

Die Lärmberechnung ist eine Mittelungsberechnung. Abweichungen nach oben sind bei der Ortsumgehung aufgrund der Streckenführung voraussehbar, wenn sich insbesondere LKW´s nach der Beschleunigung aus dem Kreisverkehr unter Vollast die Steigung hochquälen.
Die Lärmentwicklung ist jedoch auch bei regennasser Fahrbahn höher. Die Lärmentwicklung hängt vom Fahrstil ab etc. All diese Abweichungen sind in der Ortsmitte von Altenmarkt nicht gegeben.

In den Berechnungsabschnitten werden durchschnittliche Geschwindigkeiten zu Grunde gelegt. Nicht berücksichtigt ist die erhöhte Lärmbelastung durch Beschleunigungen und Steigungsstrecken, die zwangläufig höheren Lärm verursachen, als wenn man gleichmässig mit gleicher Geschwindigkeit fahren würde.

5. KULTURGÜTER UND SONSTIGE SACHGÜTER

5.1. Wald

Betroffen sind Waldflächen im Alztal, Hangleite bei Daxberg, beim Anninger Bach und bei Pirach.

Als Ausgleich für die in Anspruch genommenen Waldflächen soll neuer Wald gepflanzt werden, zur Erhaltung der mit der Waldfläche verbundenen ökologischen Funktionen.
Diese ökologischen Funktionen beschreibt und bewertet die Behörde nicht.
Somit ist es lediglich eine Behauptung, dass diese Funktionen mit neuer Waldfläche ausgeglichen werden können.

Tatsächlich können die ökologischen Funktionen durch Aufforstung an anderer Stelle nicht

ausgeglichen werden, was nachfolgende Beispiele verdeutlichen:

Wald hat einen hohen ökologischen Stellenwert, der hilft, Schadstoffe aus der Luft zu filtern, sauberes Grundwasser zu bilden und das Klima zu schützen.

Die Hangleitenwälder und Wälder des Alztals haben gemäß Waldfunktionsplan eine erhebliche Bedeutung als Immissionsschutzwälder und für das örtliche Kleinklima. Ferner sind mehrere Waldflächen im Ortsrandbereich von Altenmarkt
und Trostberg als Immissionsschutzwald ausgewiesen (Dorsch Consult 2008).
Wir verweisen auf das Schutzgut Klima, Bedeutung für die Frischluftzufuhr Trostbergs.

Hänge von Flusstälern weisen ein hohes Risiko der Bodenerosion auf. Durch Vegetation, besonders durch naturnahen Waldbestand wird das Erosionsrisiko deutlich verringert. Daher sind im Waldfunktionsplan die Wälder steiler Hänge des Alz- und Trauntals als Bodenschutzwälder ausgewiesen (Dorsch Consult 2008)

Waldflächen verhindern extreme Temperaturschwankungen und wirken ausgleichend auf die Umgebung. An heißen Tagen strömt aus den Wäldern saubere, kühle Luft nach und hat somit eine hohe Bedeutung für das örtliche Kleinklima.

Die Wälder dienen als Vernetzungskorridor, Flugkorridor, Lebensraum, Jagdgebiet verschiedenster Tiere. Der Wald ist für die Biodiversität von großer Bedeutung.

Durch die Beispiele wird deutlich, dass eine Aufforstung an anderer Stelle, die ökologischen, Funktionen der gerodeten Flächen im Bereich der Plantrasse nicht auszugleichen vermag.

Mit Ersatzaufforstungen würde man abermals den Klimaschutz auf später verschieben. Ersatzaufforstungen brauchen 80 bis 100 Jahre, bis sie die gleiche Höhe die gerodeten Bäume haben. Selbst dann könnten sie die gleichen Funktionen an einem anderen Standort nicht übernehmen.

Zudem handelt es sich zum Teil um prioritären Baumbestand, der gar nicht gerodet werden darf (wir verweisen auf Teil C FFH Verträglichkeitsprüfung**).** Grund und Boden und Fläche ist, wie bereits ausgeführt, endlich und nicht vermehrbar. Wenn hochwertige Waldfläche für die Straßenbaumassnahme gerodet wird und als Ersatz eine Waldaufforstung auf landwirtschaftlicher Fläche erfolgen soll, ist auch diese Maßnahme widersinnig.

Auch hier kann eine Ersatzpflanzung an einem anderen Ort keinen Ausgleich schaffen.

Im Zuge der Kumulation muss auch die Summationswirkung der OU Trostberg West, sowie der realisierte Bauabschnitt 1 mitberücksichtigt werden, da auch hier die ökologischen Funktionen bei Abholzung nicht
ausgeglichen werden können.

5.2. Landwirtschaft

Bei den landwirtschaftlichen Flächen, die dem Projekt zum Opfer fallen sollen, handelt es sich um überwiegend hochwertige Standorte mit Acker und Grünlandzahlen über dem Landkreisdurchschnitt. Auch hier ist eine Kompensation nicht möglich, da die Fläche nicht vermehrbar ist. Landwirtschaftliche Existenzen werden bedroht.
Eine Flächenzerschneidung und die Erreichbarkeit der Feldstücke erschwert zudem die Arbeit der

Landwirte.
Ca 50% der Fläche in Deutschland ist landwirtschaftlich genutzte Fläche.
Diese Fläche geht seit Jahren laufend zurück und steht zur Lebensmittelproduktion nicht mehr zur Verfügung. Der Flächenverbrauch für Verkehr und Siedlungswesen steigt dagegen laufend an.
Der Klimawandel hat zur Folge, dass längere Trockenperioden immer häufiger werden.
Infolgedessen nimmt die Flächenproduktivität stark abnimmt.
Auch deswegen muss die Landwirtschaft gestärkt und nicht, durch immer weiteren Flächenverbrauch bedroht werden. Globalisierung und Energiekrise haben gezeigt, dass wir uns auch in der Landwirtschaft nicht vom Ausland abhängig machen dürfen. Der Erhalt der Landwirtschaft liegt im öffentlichen Interesse und im Interesse der folgenden Generationen.

6. SCHUTZGUT WASSER WASSERRAHMENRICHTLINIE
- weitere Ausführungen Teil C Punkte 2., 3., 4.

6.1. Mangelhafte Berücksichtigung von Flusswasserkörper 1_F587 (Alz vom Chiemsee bis zur Einmündung der Traun).
Bedeutung für die Beurteilung zur Lebensraumvernetzung und Biodiversität

Beachtung des Verbesserungsgebots

Die EU Richtlinie forderte für alle Gewässer bis 2015 eine gute Wasserqualität.

Messstellen und die Überwachungsfrequenzen sind so zu wählen, dass eine hinreichende Zuverlässigkeit und Genauigkeit bei der Bewertung des ökologischen und chemischen Zustands, oder des ökologischen Potentials erreicht wird.

Die Behörde nimmt Steckbrief 1_F586 als Grundlage ihrer Bewertung, also den FWK Alz von der Einmündung der Traun bis Einmündung in den Inn.

Siehe Ausführung in den FWK Steckbriefen:
„Hinweise zur Maßnahmenplanung
2. Maßnahmen zur Zielerreichung in einem Wasserkörper müssen oftmals zusätzlich oder teilweise ausschließlich in benachbarten Wasserkörpern oder im Einzugsgebiet des betroffenen Wasserkörpers durchgeführt werden. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen zur Reduzierung von Nähr- oder Schadstoffeinträgen, aber auch für hydromorphologische Maßnahmen. Verbesserungen in Bezug auf die Fischfauna bedingen häufig Durchgängigkeitsmaßnahmen in oberhalb und/oder unterhalb liegenden Wasserkörpern. **Zur Erfassung der Gesamtsituation sind daher die Informationen in den Steckbriefen der benachbarten Wasserkörper miteinzubeziehen.“**

Die Behörde hätte also zur Beurteilung der Verhältnisse, auch den FWK-Steckbrief 1_F587 (Alz vom Chiemsee bis Einmündung der Traun) mit einbeziehen müssen.

Begründung:

Das Ende des FWK 1_587, also dort, wo die Traun in die Alz mündet, ist ca 1km vom FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt entfernt und ca 700 Meter von der geplanten Brücke über die Alz.
Die Messstelle, die für den FWK 1_F587 repräsentativ sein soll, ist ca 8km von der geplanten Brücke über die Alz entfernt.

Der FWK 1_F587 ist ein fischfaunistisches Vorranggewässer und im Priorisierungskonzept enthalten. Als Maßnahme zur Verbesserung wird eine Lebensraumvernetzung und Wiederherstellung nach dem Prinzip der Strahlwirkung vorgesehen. Das bedeutet, dass man davon ausgeht, dass naturnahe Fließgewässerbereiche mit intakten Biozönosen eine positive Wirkung auf den ökologischen Zustand oberhalb und unterhalb angrenzender Abschnitte besitzt. (Wasserwirtschaftsamt Traunstein zum FWK 1_587: Alz vom Chiemsee bis Einmündung Traun).

Gem. vorl. Managementplan für das FFH-Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, vom Februar 2022 ist der Lebensraumtyp 3260 **nach dem Zufluss der Traun** (also in unmittelbarer Nähe der Plantrasse) besonders ausgeprägt mit einer hohen Anzahl seltener, gewässergebundener Arten und seltener Wirbellosenfauna.
Es ist davon auszugehen, dass die charakteristischen Arten des Lebensraumtyps 3260 im FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, auch im Wirkungsbereich der Trasse vorkommen, wie die Bachmuschel, seltene Schnecken wie die gebänderte Kahnschnecke (Anhang IV der FFH Rili), seltene Fische wie die Groppe (Anhang II der FFH Rili)….. Auch deshalb wird das Ziel im vorläufigen Managementplan, die Durchgängigkeit des Lebensraumtyps 3260 **über** das gesamte FFH Gebiet hinaus, angestrebt.

Eine gute Wasserqualität ist also im Bereich der geplanten Trasse von wesentlicher Bedeutung, um den Erhaltungszustand dieser seltenen, wassergebundenen Arten nicht zu verschlechtern.

Ziel der FFH-RL ist die Sicherstellung der globalen Kohärenz von Natura 2000 (= FFH Gebiete und Vogelschutzgebiete) insbesondere **auch für Fluss-Wassersysteme.** Gemäß vorläufigem Managementplan für das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt vom Februar 2022, ist als Erhaltungsziel genannt, die Wiederherstellung und Verbesserung der biologischen Durchgängigkeit der Alz und deren Zuflüsse **über** das FFH Gebiet hinaus (s. 62).

Details zum FWK 1_F587:

	2015	2021
		Wasserkörperstreckbrief
1_F587 Alz vom Chiemsee bis Einmündung Traun		
Ökologischer Zustand	mässig	mässig
Chemischer Zustand	nicht gut	nicht gut
Biologische Qualitätskomponente:		
Makrophyten/Phytobenthos	sehr gut	gut – Verschlechterung
Makrozuoobenthos	gut	gut
Fischfauna	mäßig	mäßig
Physikalisch chem. Qualitätskomponente:		
Temparaturverhältnisse		nicht eingehalten
Zielerreichung:		
Ökologie		2027
Chemie		nach 2045

Sowohl chemischer als auch ökologischer Zustand haben sich 2021 ggü. 2009 verschlechtert.

(Chemischer und ökologischer Zustand „gut“; Makrophyten/Phytobenthos: sehr gut; Fische: gut). Das im Steckbrief 2015 gesetzte Ziel, einen guten ökologischen Zustand bis 2021 zu erreichen, wurde verfehlt.

Zum FWK Steckbrief 2021:

Was auffällt ist, dass die für einen guten ökologischen Zustand wichtigen Temparaturverhältnisse 2021 nicht eingehalten sind. D. h., die Gewässertemperatur ist zu warm.
Das bedeutet, dass das Wasser damit zu wenig Sauerstoff enthält. Mit der Folge von negativen Auswirkungen auf gewässergebundene Arten und gewässergebundene Lebensräume. Dies zeigt sich im Vorkommen der Makrophyten und Phytobenthos, die als biologische Indikatoren die langfristige Wasserqualität besser dokumentieren als Messungen, die in längeren Abständen durchgeführt werden. Der FWK Steckbrief dokumentiert, dass sich 2021 die Makrophyten und Phytobenthos verschlechtert haben. Es ist davon auszugehen, dass der Klimawandel mit längeren Hitzeperioden zu einer höheren Wassertemparatur beiträgt.

Die Behörde musste wiederholt eine Fristverlängerung zur Erreichung einer guten Wasserqualität beantragen.

Das heißt, dass alle Risiken vermieden werden müssen, welche zu einer nochmaligen Verschlechterung der Wasserqualität führen können, bzw. die das Erreichen einer guten Wasserqualität erschweren.
Die Behörde führt Vermeidungsmaßnahmen auf, durch die eine Verschlechterung der Wasserqualität verhindert werden soll. Somit gilt bei allen Projekten die Befolgung des Verbesserungsgebots.

Zum FWK 1_586 (Alz von der Traunmündung bis zum Inn):

	2015	2021
		Wasserkörperstreckbrief
1_F586		
Ökologischer Zustand	mässig	mässig
Chemischer Zustand	nicht gut	nicht gut
Biologische Qualitätskomponente:		
Makrophyten/Phytobenthos	gut	gut
Makrozuoobenthos	gut	gut
Fischfauna	mäßig	mäßig
Physikalisch chem. Qualitätskomponente:		
Temparaturverhältnisse		nicht eingehalten

Die Bewirtschaftungsziele für 2021 wurden nicht erreicht.

Zielsetzung für die Bewirtschaftungszeit bis 2027 zur Erreichung einer guten Wassequalität:

Ökologie	2028-2033
Chemie	nach 2045

Entfernung der Messstelle zur geplanten Brücke über die Alz ca 25km.

(Die Messstelle des FWK 1_587 bis zur geplanten Brücke über die Alz ist lediglich ca 8km entfernt).

Gemäß Steckbrief weisen beide Flußwasserkörper ähnliche Verhältnisse auf.
Der FWK 1_F586 ist jedoch größeren Belastungen ausgesetzt als der FWK 1_F587.
Schleusen, Wasserkraftwerke, Kläranlagen...
Als Auswirkungen der Belastungen werden Verschmutzung mit Schadstoffen, veränderte Habitate aufgrund hydrologischer und morphologischer Änderungen alsauch erhöhte Temperaturen aufgeführt.

Wesentlich für die Beurteilung des ökologischen Potentials ist, wie ausführlich beschrieben, der FWK Alz vom Chiemsee bis zur Traunmündung, also FWK 1_F587.

Für beide Flusswasserkörper gilt, dass die Wasserqualität verbessert werden muss.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Wasserqualität durch die Baumaßnahme und deren Betrieb verschlechtert.

Deshalb ist das Vorhaben nicht zuzulassen.

6.2. Fehlende Kartierung von gewässergebundener Flora und Fauna – unvollständiger Artenschutzbeitrag

Vorstehende Erläuterungen haben aufgezeigt, wie bedeutend eine gute Wasserqualität ist, da hier offensichtlich höchst schützenswerte Fische, Muscheln etc. leben, deren guter Erhaltungszustand von einer guten Wasserqualität abhängt.
Je sensibler die Art ist, desto störanfälliger ist sie auf Veränderungen der Wasserqualität.

Deshalb hätte die Behörde eine Untersuchung und Kartierung von gewässergebundener Flora und Fauna veranlassen müssen. Da dies nicht erfolgte, wurden die Projektwirkungen auf die gewässergebundene Flora und Fauna vom Vorhabensträger unzulässigerweise nicht untersucht. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden.

Im Übrigen verweisen auf die Einwendungen zur FFH Verträglichkeitsprüfung, Teil C
Punkt 2. Zur Wasserrahmenrichtlinie der EU, Verstoß gegen EU-Recht wegen fehlender Schutzgebietsausweisung
Punkt 3. Zur Wasserrahmenrichtlinie der EU, Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot
Punkt 4. Zu §6 bzw. Artikel 44 Bay WG, Verstoß gegen das Wasserhaushaltsgesetz

6.3. OBERFLÄCHENWASSER - GRUNDWASSER

6.3.1. Schadstoffeintrag (auch durch Baubetrieb) Nährstoffeintrag, Salzeintrag

Straßenabwässer beinhalten Schadstoffe wie Cadmium, Kupfer, Nickel, Chrom, Zink, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe.
Durch Beschleunigung und Bremsvorgänge, insbesondere aufgrund der Steigungsstrecken, entsteht vermehrt Reifenabrieb. Feinstaub gelangt mit der Luft direkt in das Wasser, oder über den Boden in das Grundwasser. Auch Nährstoffeinträge durch den Verkehr gelangen über die Luft in den Boden und damit ins Grundwasser.

Durch die Steigungsstrecke und die Brückenbauwerke über Flüsse muss im Winter eine überdurchschnittlich hohe Menge Streusalz ausgebracht werden (Mögling bis Nock).
Streusalz schädigt nicht nur die Pflanzen durch Spritzwasser oder über die Wurzelaufnahme, sondern es bewirkt, dass die im Wasser gelösten Schadstoffe, insbesondere Cadmium, schneller

ins Grundwasser gelangen.
„Chloridkonzentrationen von einigen Gramm pro Liter bewirken z.B. im Boden eine Erniedrigung der Cadmium Adsorption um 50-75%." Darauf geht die Behörde nicht ein.
„Generell sollten auftaumittelhaltige Abwässer oder Räumschnee von Verkehrsflächen auch wegen der Belastung mit anderen Schmutzstoffen nicht in besonders empfindliche Bereiche wie Trinkwasserschutzgebiete, kleinere stehende Gewässer, oder natürliche Feuchtbiotope eingebracht werden". Dies geschieht jedoch auch über das Spritzwasser.
Im Altschnee reichern sich die Schadstoffe an und gelangen dann bei der Schneeschmelze konzentriert über den Boden in die sensible Auenlandschaft und ins Grundwasser.
„ Dennoch lassen z.B. die Ergebnisse aus der Untersuchung von Grundwassermessstellen im Nahbereich von Bundesautobahnen und Bundesstraßen eine z.T deutliche, jahreszeitliche Beeinflussung des Grundwassers durch Tausalz, insbesondere in den Monaten Februar bis April erkennen. Die Chloridbelastungen von im Mittel 20-30mg/l können im Grundwasserstrom der Straße dabei Werte bis zu einigen 100 mg/l erreichen".
Der Tatbestand des Verschlechterungsverbots ist damit erfüllt.

(Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft, Merkblatt Nr. 3.2/1 Salzstreuung - Auswirkungen auf die Gewässer).
„In Regenrückhaltebecken wurden Konzentrationen von 40 **Gramm** /Liter gemessen. Deshalb können dort, wo das salzhaltige Wasser einfließt, die kritischen Konzentrationen auch in Bächen und Flüssen überschritten werden". (Umweltbundesamt „Zu welchen Schäden führt Streusalz in Gewässern?"). Gewässerorganismen können bereits bei niedrigen Chloridkonzentrationen geschädigt werden.

Auenböden sind Grundwasser beeinflusste Böden. Auenböden haben einen schwache Pufferkapazität und ein geringes Rückhaltevermögen gegenüber Schadstoffen.
Ein Eintrag über Spritzwasser, über die Luft und den Boden wirkt sich relativ schnell auf das Grundwasser aus. Wenn die Behörde argumentiert, dass sich Schadstoffe nur im unmittelbaren Bankettbereich befinden und dort gereinigt werden, ist dies falsch.

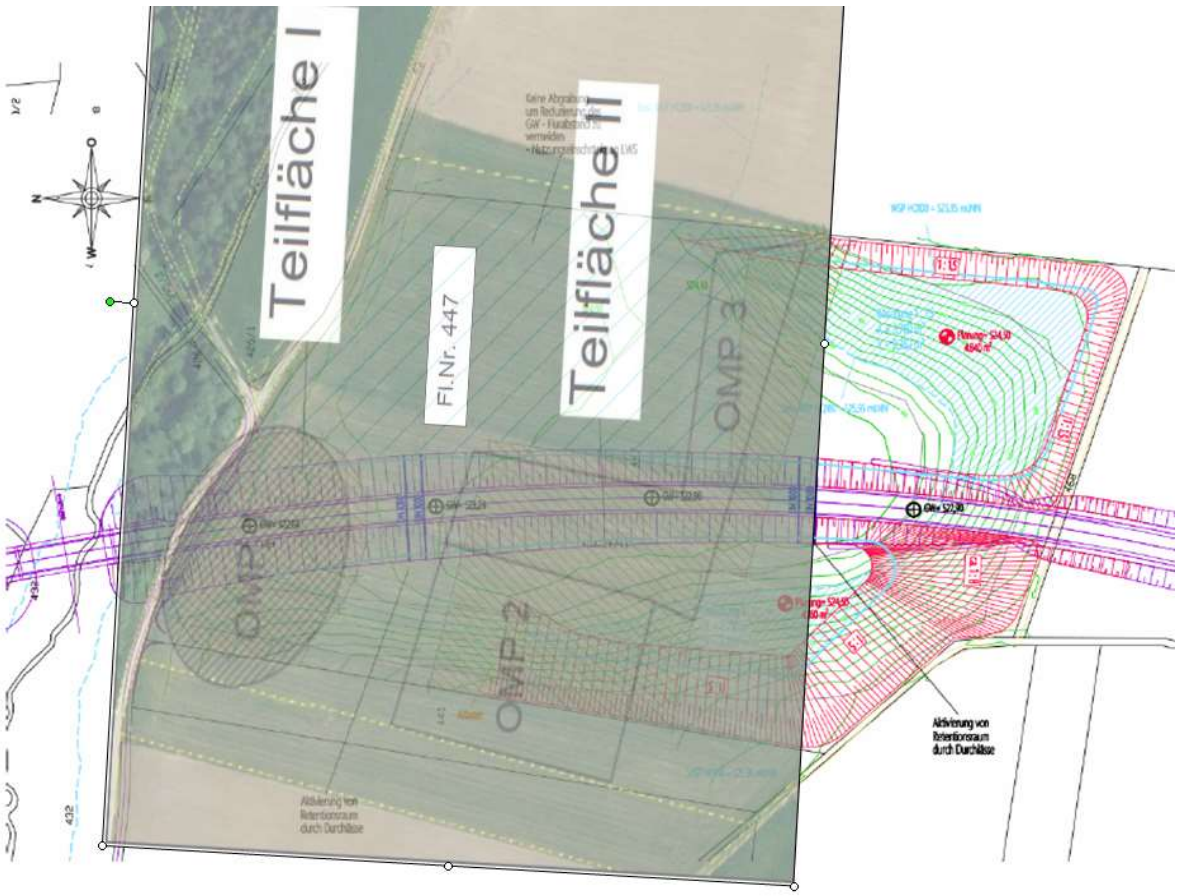
Des weiteren treten Funktionsverluste durch die Zerstörung des Bodengefüges auf, welche ebenfalls einen schnelleren Schadstoffeintrag ins Grundwasser zur Folge haben können. (Dorsch Consult 2008, S. 65).

6.3.1.1 Eintrag von Schadstoffen durch Aufschluss von Altlastenflächen

Aus der Unterlage u_18_06_00 Kurzbericht Retentionsausgleich Anninger Bach" ist zu entnehmen, dass zur Schaffung von Retentionsflächen Abgrabungen über Altlastenflächen geplant sind. Dies hat zur Folge, dass bei Flutung durch den geringeren Abstand der Schadstoffe oder Offenlegung der Schadstoffe eine Eintragung in das Grundwasser und das Fließgewässer „Anninger Bach zu erwarten ist.

Da aus der o. g. Unterlage die Lage der Verdachtsflächen nicht in das Planungsbild der geplanten Abgrabungen eingezeichnet wurde, haben wir die beiden Grafiken zueinander positioniert, um den Sachverhalt zu verdeutlichen.

Folgende Darstellung zeigt die Lage der Altlastenflächen innerhalb der geplanten Abgrabungs- und Überflutungsfläche.
Es werden die Flächen OMP1; OMP2 und OMP3 freigelegt.



6.3.2. Unzureichende Reinigungswirkung der Schadstoffe durch das Absetzbecken an der Alz

Unter Punkt **1.2.7.** ist ausführlich erläutert, weshalb das mit Schadstoffen und im Winter mit Salz belastete Oberfächenwasser der Alzbrücke nicht ausreichend gereinigt wird und über das Absetzbecken konzentriert in Brückennähe an einem Punkt in die Alz geleitet wird, bzw. das Grundwasser verunreinigt, da der Grundwasserspiegel hier ca. auf Höhe des Flussspiegels liegt.

6.3.3 Unzureichende Reinigungswirkung der Schadstoffe durch Bankette und Böschungen:

Laut Behörde wird der Eintrag von Schadstoffen ins Grundwasser verhindert, da das Straßenoberflächenwasser in den Dammbereichen breitflächig über die Bankette und Böschungen versickert und dort gereinigt wird. Diese Pauschalaussage trifft insbesondere auf den Dammbereich im Alztal nicht zu.
Um die dauerhafte Stabilität des bis 18m hoch ansteigenden Straßendamms, der auf wenig tragfähigem Boden errichtet wird, zu gewährleisten, müssen die Böschungen eine minimale Durchlässigkeit aufweisen
Das mit Schadstoffen angereicherte Oberflächenwasser kann nicht über die Böschungen versickern, sondern fließt zu einem Teil ungereinigt in das sensible Biotop bzw. ins Grundwasser, insbesondere bei Starkregenereignissen, welche mit dem Klimawandel immer häufiger werden.

Laut Behörde ist ein Restrisiko durch Unfälle nicht auszuschließen. Schadstoffeinträge ins Grundwasser können lt. Behörde bei höheren und breiten Dammschüttungen durch Bodenaustausch verhindert werden. Wie bereits ausgeführt, sind jedoch die Dammschüttungen insbesondere bei der Trassen Talquerung gering durchlässig. Somit fließen die Schadstoffe zum großen Teil über die Böschung ins angrenzende Biotop und damit ins Grundwasser, aber auch in

die Alz über das Absetzbecken, das das Straßenoberflächenwasser der Brücke aufnehmen muss. Auf das Restrisiko Unfall auf der Trasse, die über keine Böschung verfügt, geht die Behörde nicht ein.

6.3.4.Einfluss der Bautätigkeit

Auenlandschaften haben einen hohen Grundwasserspiegel und die Böden eine hohe Wasserdurchlässigkeit, insbesondere im Bereich des ansteigenden Straßendamms bei der Talquerung.
Durch das immense Gewicht des Aufschüttmaterials für Straßendamm und Böschungen wirken erhebliche Kräfte auf den Boden ein. Es ist davon auszugehen, dass deshalb in diesem Bereich ein Bodenaustausch in mehrere Meter Tiefe erfolgen muss. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Bautätigkeit das Grundwasser verunreinigt wird, oder es zu einer Fließrichtungsänderung des Grundwassers kommt.

Die baubedingten Auswirkungen werden von der Behörde jedoch als nicht relevant eingestuft, da eine Verschlechterung durch Vermeidungsmaßnahmen, welche jedoch nicht erläutert werden, ausgeschlossen werden.
Wenn eine Verschlechterung des Gewässerzustands durch Ausgleich vermieten werden soll, liegt der Schwerpunkt der weiteren Prüfung auf dem Zielerreichungsgebot.

6.3.5. Folgen der Versiegelung

Die vorwiegend dreispurig geführte Trasse ist im Bereich der Talquerung bis zu 50m breit. Wie bereits ausgeführt, sind die Böschungen wenig durchlässig. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Neubildung (Verschlechterung der Neubildungsrate) der Grundwasserstände.

Die Prüfung des Verschlechterungsverbots setzt eine Ermittlung des Ist- Zustands des zu bewertenden Grundwasserkörpers voraus. Bei der Auswirkungsprognose fehlen quantitative Angaben zur Größe des Grundwasserkörpers und zur Verschlechterung der Neubildungsrate durch Flächenversiegelung und gering durchlässige Böschungen.
Laut Auskunft des Wasserwirtschaftsamts Traunstein hat die Bodenversiegelung in Verbindung mit Ableitung des Niederschlagwassers in die Vorfluter signifikant negativen Einfluss auf die Grundwasserneubildung.

6.3.6. Risiko eines Sohledurchbruchs

Der Grundwasserspiegel liegt ca. auf Höhe der Alz. Die Alz hat kein Geschiebe.
Das Geschiebe der Traun ist aufgrund der Wassermenge zu gering.
Bei der Erstellung der Fundamente für die Brückenbauwerke und den Brückenpfeiler inmitten der Alz, kann ein Sohledurchbruch nicht ausgeschlossen werden, mit der Folge von Grundwasserveränderungen und möglichen Flusspegelabsenkungen.
Es ist davon auszugehen, dass die Gründung der Betonlager unterhalb des Grundwasserspiegels erfolgen und Grundwasserabsenkung erforderlich ist. Dies birgt ein erhöhtes Risiko.

Die Auswirkungen von Erschütterungen durch schwere Baumaschinen und Bewegung großer Massen wurden nicht untersucht, können sich jedoch nachteilig auf den Grundwasserspiegel in Auennähe, einen Sohledurchbruch in der Alz, als auch auf die Wasserpopulation erweisen.
Es sind fundierte Untersuchungen nachzureichen.

6.3.7. Beeinträchtigung von 4 Tümpeln und eines Qualmwasserlaufs

2 ca. 10x30m große „Tümpel“ werden unmittelbar mit der Baumaßnahme beeinträchtig, 2 weitere Tümpel mittelbar.

Derartige Wasserläufe, oder vorstehend aufgeführte Tümpel sind für den Erhalt der Auenlandschaft erforderlich und Habitate von Amphibien, Fröschen, Gelbbauchunke etc.

Ein Verlust, oder eine Beeinträchtigung derartiger Habitate und Vernetzungsstrukturen ist immer als erheblicher Eingriff und Gefährdung des Biotopverbunds zu werten.

Ein Qualm Wasserlauf östlich des Möglinger Mühlbachs soll unter die Brücke über den Möglinger Mühlbach umgeleitet werden.
Ein Qualmwasserlauf als Teil der Auenlandschaft ist nach Bundesnaturschutzgesetz geschützt und darf deshalb nicht verlegt werden.

Nachteilige Auswirkungen auf das Oberflächenwasser/Grundwasser können nicht ausgeschlossen werden.

6.3.8. Straßenentwässerung entlang der Ortsumfahrung
Ausführung nach Stand der Technik
Ausführung entsprechend der Richtlinien
Einhaltung der Sicherheitsvorschriften

Laut Behörde wird die Straßenentwässerung entlang der geplanten Ortsumfahrung so konzipiert, dass diese entsprechend dem aktuellen Stand der Technik, im Regelfall Beeinträchtigungen auszuschließen sind. (Zum „Ausnahmefall“ nimmt die Behörde nicht Stellung)
Die Entwässerung erfüllt Aussagegemäß die Belange des Umweltschutzes. Die Behörde gibt dazu keine Erklärung und pauschalisiert ihre Aussagen. Somit kann die Wirksamkeit nicht überprüft werden. Sie geht auch nicht darauf ein, dass der Auenboden am Biotop wesentlich sensibler auf Veränderungen
reagiert, als ein landwirtschaftlich genutzter Boden.

Auch bei Ausführung nach Stand der Technik kann eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden (Böschungsschäden an der A94, der neuen Umgehung Obing und der Staatsstraße 2112 zwischen Pfarrkirchen und Simbach).
Als Schutzmaßnahmen gegen eine Gefährdung von Grund und Oberflächenwasser führt die Behörde die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften an – eine Selbstverständlichkeit, die nicht genannt werden müsste, und die auch nicht aussagekräftig ist, da damit nichts erklärt wird.

Die Behörde legt ihren Aussagen Richtlinien zu Grunde, aber ohne nähere Erläuterung dazu. Es ist aber nicht auszuschließen, dass diese vorhabensbedingten Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen eine Verschlechterung des chemischen, oder biologischen Zustand nicht verhindern können.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass man eine Ausführung nach Ristwag als nicht notwendig erachtet. Eine intakte Auenlandschaft lebt von einer guten Grundwasserqualität und einem entsprechenden Grundwasserstand.

6.3.9. Erhöhung des Hochwasserrisikos – Verstoß gegen das Wasserhaushaltsgesetz §6

Die Trasse liegt im unmittelbaren Wirkbereich des festgesetzten Überschwemmungsgebiets, unmittelbar nach der Mündung der Traun in die Alz und an einem als Hochwassergefährungsfläche HQ 100 eingestuftem
Gebiet (Umweltaltlas Bayern „Naturgefahren“).
Das Einzugsgebiet der Alz ist an dieser Pegelstelle des Wasserwirtschaftsamtes mit 1.400 qkm und für die Traun mit 400qkm ausgewiesen.

Der Talraum der Fließgewässer sind als wassersensible Bereiche geführt, d.h. hoch anstehendes Grundwasser, Standorte mit über den Ufern tretende Bäche und Flüsse.

Das WHG hat u.a. das Ziel, an oberirdischen Gewässern natürliche und schadlose

Abflussverhältnisse zu gewährleisten und der Entstehung von nachteiligen Hochwasserverhältnissen und möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen.

Die Trassenführung, welche mit Böschungen bis zu 50m breit ist, steigert die Hochwassergefahr. Der Trassenverlauf auf einem bis 18Meter hohen, ansteigenden Damm quer durch das Alztal, über einer Strecke von ca 80m zusätzlich durch eine hohe Betonmauer zum Überschwemmungsgebiet unmittelbar am Biotop gesichert, verläuft über eine längere Strecke parallel zum Fluss Alz, direkt am Überschwemmungsgebiet. Die Brücke über die Alz, beidseitig mit massiven Auflagern (auf der Ostseite wegen des brüchigen Nagelfluhfelsens, auf der Westseite wegen geringer Tragfähigkeit des Untergrunds) und der Brückenpfeiler inmitten des Flusses behindert die natürlichen Abflussverhältnisse bei Hochwasser.

Das Vorhaben führt dazu, dass sich die Klimawandelfolgen verstärken können. Das Wasser muss sich neue Wege suchen. Entweder über den Möglinger Mühlbach und die dortigen Siedlungsgebiete, oder über den Prallhang im Osten, unterhalb von Nock. Hier besteht die Gefahr, dass das poröse Nagelfluhgestein unterspült wird, Hangrutsche verursacht werden und die dort verlaufende Bahntrasse beschädigt. Flussabwärts erhöht sich das Risiko von Überschwemmungen im Stadtgebiet von Trostberg, insbesondere in der Schwarzau und Pechlerau, wo bereits jetzt eine hohe Hochwassergefährdung herrscht.

Im Wirkbereich des östlichen Brückenauflagers über die Alz befinden sich im porösen Hanggesteins mehrere Quellen mit einer Quellmenge zwischen 3-15 cbm/h, die am Hang-Fuß zu Tage treten. Es ist nicht auszuschließen, dass sich diese Quellen neue Wege durch das Hang Gestein suchen und zu einer unkalkulierbaren Hanginstabilität führen.
Auch bei der Diskothek Libella wurde das Bauvorhaben Aubergtunnel nach „Stand der Technik“ ausgeführt und ließ laut Behörde kein Risiko erkennen. Dennoch muss der Betreiber seit Inbetriebnahme des Tunnels mit erheblichem Wassereintritt kämpfen, die seine Existenz gefährdet.
Ähnlich die Situation in Obing. Auch hier wird die neu gebaute Ortsumgehung in den Obinger See entwässert.
Bereits beim Bau der Ortsumfahrung Obing und Bau des Aubergtunnels wurde vom Umweltschutzverband im Rahmen der Stellungnahmen auf die Problematik der Wasser-Situation hingewiesen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde erwidert, der Seewasserspiegel würde aufgrund der Flächenversiegelung und Einleitung der Straßenwässer in den See nicht ansteigen. Allerdings sind seit dem Straßenbau Teile von Obing bei jedem stärkeren Niederschlagsereignis von Überflutung zu betroffen.
Ein Gutachten der Gemeinde Obing, erstellt von Fa. aqasoli, bestätigt die Verschlechterung der Situation aufgrund der Flächenversiegelung durch die Ortsumfahrung.

Für uns zeigen diese beiden Beispiele, dass anscheinend der Problempunkt "Wasser" beim Bauamt nicht genügend Beachtung findet. Der Einfluss der örtlichen Gegebenheiten ist unzureichend berücksichtigt, ebenso die Folgen des Klimawandels.
Wir fordern, bei diesem Bauvorhaben, welches ungleich mehr Risiken birgt, dieses Thema endlich ernst zu nehmen.

Der Möglinger Mühlbach wird ebenso mit einer massiven Brücke überbaut.

Große Flächen werden mit der 3-spurigen Trasse versiegelt. Die Bankette der Dämme sind insbesondere in der Dietlwiese gering wasserdurchlässig und können wenig Wasser aufnehmen. Der Grundwasserspiegel ist hoch und der Auenboden kann bei Hochwasser wenig Wasser aufnehmen. Beides wirkt sich risikoerhöhend aus.

Die Behauptung, dass der Abflussquerschnitt einen Wasserabfluss gewährleistet und die hydrologischen Mindestanforderungen an die Brückenbauwerke berücksichtigt, reichen als Erklärung nicht aus und können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Behörde eine

Gefährdung der Bevölkerung nicht ausschließen kann.

Der Klimawandel führt zu häufigeren und stärkeren Hochwasserereignissen.
Nach den großen Hochwasserereignissen im März 1988, Pfingsten 1999, im August 2002 und im August 2005 stellt das Junihochwasser 2013 bereits das 5. Große Hochwasserereignis im Einzugsgebiet dar. In Bayern wurde im Mittel ein Monatsniederschlag von 160 mm erreicht, was fast der doppelten Menge der mittleren Niederschlagmenge von 1981-2010 entspricht. Verbunden waren die starken Niederschläge mit diversen Hangrutschen und Uferanbrüchen mit verbundenem hohen Gesteinseintrag in die Gewässer.

Beim Junihochwasser 2013 wurde für die Alz, die Traun und die Tiroler Ache an allen Hochwasserschutzanlagen Meldestufe 4 überschritten.
Bei erneutem Hochwasserereignis ist, unter Berücksichtigung des eingeschränkten Abflussverhaltens aufgrund der geplanten Trassenführung eine Gefährdung von Teilen der Bevölkerung im Alztal nicht ausgeschlossen.

Die Errichtung des Brückenpfeilers in der Alz erhöht das Hochwasserrisiko signifikant.
Auf Nachfrage beim Bauamt Traunstein, wie das Hochwasser-Gefährdungspotential durch Einbringung eines Brückenpfeilers in die Alz gesehen werde, erhielten wir die Auskunft, dass man dies als risikolos betrachte. Berechnungen oder Gutachten zur Untermauerung dieser Aussage als unnötig erachte man.
Nach Rücksprache mit der Technischen Universität München ist seit dem Ahr-Unglück das Einbringen von Pfeilern in Fließgewässer nur noch im Ausnahmefall zulässig.
Überdies wird die Gefahr der Verklausung am Brückenpfeiler aufgrund der topographischen Verhältnisse als realistisch eingeschätzt. Mit der Folge von Rückstau in den Ort Altenmarkt und Flutungsgefahr für den Stadtteil Schwarzau.

Nach Artikel 44 Bay WG soll zur Minderung von Hochwassergefahren ist die Versickerungsfähigkeit der Böden zu erhalten, oder muss wiederhergestellt werden. Dieses Projekt mit den hohen Versiegelungsflächen und der Abriegelung des Überschwemmungsgebiets bewirkt genau das Gegenteil.
Die Auswirkungen der Klimaänderungen müssen angemessen berücksichtigt werden.
Die Behörde missachtet diese Vorschrift mit der Trassenplanung.

„Ganz entscheidend ist es nach wie vor, kein weiteres Schadenspotential in hochwasser-gefährdeten Gebieten entstehen zu lassen. Wo die Gefahrenflächen bekannt sind, rechtlich gesichert wurden und konsequent von Bebauung freigehalten werden, entstehen kaum Schäden und es werden keine aufwändigen Schutzmaßnahmen notwendig. So können sie auch ihre Funktion als Rückhalteräume für die Unterlieger voll erfüllen. Insofern ist der, nicht zuletzt aufgrund der EG-HWRM-RL eingeschlagene Weg, die Gefahrenflächen zu ermitteln, als Überschwemmungsgebiete rechtlich festzusetzen und damit das Schadenspotential zu minimieren, konsequent fortzuführen und auch auf weitere und kleine Gewässer(abschnitte) zu übertragen (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt).

Aufgrund der Risikovorsorge und Fürsorgepflicht ist das Vorhaben deshalb nicht zuzulassen.

Die Behörde behauptet: „Nach gegenwärtigen Kenntnisstand hat das Vorhaben keine Auswirkungen auf das
Hochwasserabflussverhalten der Flüsse“ – **eine Fehleinschätzung der Behörde!**

Einfluss des Trassenbaus bezüglich Kapser Graben und Grundwasservorkommen im Hochplateau der Alzterrasse bei Pirach:

Durch den Trassenverlauf nördlich Pirach wird der Kapser Graben, welcher bisher ausschließlich durch naturell geprägte Landschaft verläuft, negativ beeinflusst.

Dies betrifft sowohl Schadstoffe, als auch schwankende Wassermengen, bedingt durch die Trassenversiegelung.

Der Kapser Graben ist ein Relikt aus der Würm- und Risseiszeit; beginnt nördlich Pirach und verläuft auf dem Hochplateau Richtung Norden bis über Heiligkreuz hinaus.
Das Gerinne führt meist gleichen Wasserstand und wurde die letzten Jahrzehnte als Gewässer III. Ordnung, Zug um Zug als eines der wichtigsten Amphibien- und Vogelschutzhabitate ausgebaut.

Im Quellbereich des Kapser Grabens befindet sich ein trassennaher Grundwassertümpel (bei Schilling). Dieser wird u. a. von der Grundwasserlinse, welche sich im Hochplateau, unter dem Ort Pirach befindet, gespeist.

Wir gehen davon aus, dass durch den Trassenbau sowohl das bisher unbelastete Grundwasservorkommen durch Sickerwässer als auch der Kapser Graben durch schwankende Pegelstände und Schadstoffe signifikant negativ beeinträchtigt werden.

Wasserschäden durch Hangquellen, Bereich Siedlung Fasanenjäger:
Im Bereich des Hochplateaus bei Pirach befindet sich im Untergrund eine grundwasserführende Schicht, durch welche Hangquellen im Bereich Fasananjäger gespeist werden.
Eine Bebauung des Hangs aufgrund dieser Situation wurde von der Stadt Traunreut abgelehnt.
Anwesen in der Siedlung Fasananenjäger müssen bei längerem Regen laufend Wasser abpumpen.
Aufgrund der Dammwirkung der Straßentrasse nördlich Pirach ist davon auszugehen, dass bei erhöhten Niederschlägen der Eintrag in die wasserführende Schicht erhöht und damit die Quellschüttungen gefördert werden. Die Anwohner im Siedlungsbereich Fasananjäger müssen mit erhöhtem Grundwasseraufkommen rechnen.

6.3.10 Nicht berücksichtigte Kumulation. (Verlängerung der Einleitererlaubnis der ZABA Anlage der Firma Alzchem Trostberg zum 01.01.23)
a) Die bisherigen Einleitungen der Firma Alzchem, Rieger und weiterer Trostberger Betriebe, als auch Klärwerke wurden nicht betrachtet.
So wurde beispielsweise die Einleitung von Abwässern der Fa. Alzchem, ZABA-Anlage von 250m3/Tag auf 400 m³/Tag beantragt. Da keine Reduzierung der Schadstoffkonzentration geplant ist, werden sich diese um ca. 60% erhöhen, u.a. hochgiftiges Quecksilber, für das ein Einleiter-verbot besteht.

b) Flussabwärts befinden sich weitere chemische Betriebe, welche die Wasserqualität der Alz beeinträchtigen. Dies sowohl thermisch, wie auch chemischer Natur.
c) Austragung von Schadstoffen aus Altlastenflächen:
In Trostberg befindet sich am Alzufer, Bereich Alzchem, eine ehemalige Altlasten-Deponie. Bei wechselnden Wasserständen werden Schadstoffe ausgetragen.
d) Schadstoffaustrag im Bereich Anning:
Im Bereich Anning ist zur Schaffung von Retentionsflächen ein Flächenabtrag im Bereich von Altlastenflächen geplant.
Dies führt dazu, dass bei Überschwemmung Schadstoffe ausgetragen werden.

6.3.11. Schutzgut Wasser – Wechselwirkung Schutzgut Fische; Fische im FWK nicht mehr verzehrbar 01/23
Wie bereits mehrfach in der Presse veröffentlicht, sind die Fische im unteren Bereich der Alz nicht mehr zum Verzehr geeignet. Das Amt für Lebensmittelsicherheit warnt ausdrücklich.
Aufgrund der Wandertätigkeit wurden auch Fische flussaufwärts mit diesen stark erhöhten Schadsoffkonzentrationen gefunden.
Inwieweit der zusätzliche Schadstoffeintrag durch die Straße diese Situation verschärft, wurde keiner Betrachtung unterzogen.

6.3.12. Planungsempfehlungen als Folge des Ahr-Hochwassers missachtet:
Aufgrund des Ahr-Hochwassers wurden Planungsempfehlungen veröffentlicht, welche bei Straßenbaumaßnahmen ab sofort zu beachten sind.
https://www.hochwasser-kahr.de/index.php/de/neuigkeiten/10-empfehlungen
Weder in Trostberg, Alzbrücke, noch im Bereich Anning, noch in einem anderen Trassenabschnitten wurden Worst-Case-Szenarien, entsprechend dieser aktuellen Empfehlungen durchgeführt.

Empfehlung 2:
„... Risikoanalysen sollten u.a. dazu beitragen, solche Überraschungen zu vermeiden und Vorsorge auch in die strategische Entwicklung von Dörfern, Städten und Infrastrukturen frühzeitig zu integrieren. Dies erfordert einen breiteren Ansatz der Risikomodellierung, der sich nicht auf wenige Szenarien beschränkt, sondern auch Worst-Case Szenarien jenseits des HQextrem umfasst. Es sollte auch vorab abgeschätzt werden, wo sich besonders ungünstige Situationen einstellen könnten, die zum Verlust von Menschenleben führen könnten. „

Empfehlung 3:
„...Wichtig ist neben der Gefährdungsintensität (Hochwasser/Starkregen) am betroffenen Standort auch ein Blick auf die Schutzwürdigkeit der betroffenen Strukturen. Einrichtungen, in denen sich besonders verwundbare Menschen aufhalten (z.B. Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten, Altersheime), …. Auch Störfallbetriebe, von denen im Schadensfall Sekundäreffekte ausgehen können, sind besonders zu betrachten. Demzufolge müssen die unterschiedlichen Verwundbarkeiten stärker in den Fokus rücken. ..“
In Trostberg, flussabwärts der geplanten Alzbrücke befindet sich ein großes Schulzentrum, sowie der Störfallbetrieb Alzchem.
Die Bahnlinie Mühldorf-Traunstein befindet sich direkt angrenzend am Alzufer.
Am Brückenbauwerk entsteht planungsbedingt ein Nadelöhr, in welchem die Bahnline verläuft.
Im Falle einer Verklausung oder Flutung muss davon ausgegangen werden, dass diese drei Bereiche betroffen sind.

Verstoß gegen das Wasserhaushaltsgesetz §73 Abs. 6:
„…(6) Die Risikobewertung und die Bestimmung der Risikogebiete nach Absatz 1 sowie die Entscheidungen und Maßnahmen nach Absatz 5 Satz 2 sind bis zum 22. Dezember 2018 und danach alle sechs Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu aktualisieren. Dabei ist den voraussichtlichen Auswirkungen des Klimawandels auf das Hochwasserrisiko Rechnung zu tragen…“
Durch Missachtung der Planungsempfehlungen wird den Auswirkungen des Klimawandels und Hochwasserrisikos nicht Rechnung getragen. Daraus leitet sich ein Verstoß gegen das Wasserhaushaltsgesetz §73 Abs. 6 ab.

6.3.13 Gewässer III. Ordnung, Kapser Graben von der Berhörde nicht beachtet
In den Betrachtungen des Planungsträgers fand das komplette Ökosystem des Kapser Grabens keine Beachtung.
Der Kapser Graben ist ein Gewässer III. Ordnung.
Das Quellgebiet befindet sich ca. 400m nördlich der geplanten Trasse, bei Pirach.
Das Gewässer wird von Quellauslässen im Bereich Schilling, als auch von Oberflächenwasser, von Pirach kommend, gespeist.

Durch den Trassenverlauf nördlich Pirach wird der Kapser Graben, welcher bisher ausschließlich durch naturell geprägte Landschaft verläuft, negativ beeinflusst.
Dies betrifft sowohl Schadstoffe, als auch schwankende Wassermengen, bedingt durch die Trassenversiegelung.

Der Kapser Graben ist ein Relikt aus der Würm- und Risseiszeit; beginnt nördlich Pirach und

verläuft auf dem Hochplateau Richtung Norden bis über Heiligkreuz hinaus.
Das Gerinne führt meist gleichen Wasserstand und wurde die letzten Jahrzehnte als Gewässer III. Ordnung, Zug um Zug als eines der wichtigsten Amphibien- und Vogelschutzhabitate ausgebaut.

Im Quellbereich des Kapser Grabens befindet sich ein trassennaher Grundwassertümpel (bei Schilling). Dieser wird u. a. von der Grundwasserlinse, welche sich im Hochplateau, unter dem Ort Pirach befindet, gespeist.

Wir gehen davon aus, dass durch den Trassenbau sowohl das bisher unbelastete Grundwasservorkommen durch Sickerwässer als auch der Kapser Graben durch schwankende Pegelstände und Schadstoffe signifikant negativ beeinträchtigt wird.

6.3.14 Wasserschäden an Gebäuden aufgrund Versitzbecken bei Ziegelstadl:

Der Vorhabensträger plant im Bereich Ziegelstadl das Versitzbecken VSB03, in welchem große Mengen Wasser versickern sollen.
Wohin das Wasser im Untergrund läuft, damit setzt sich der Vorhabensträger nicht auseinander.
Es ist anzunehmen, dass dieses im Bereich nördlich Annng, am Hang oder auch im Bereich des Stadtteils Fasanenjäger am Hang austritt.
Dort gibt es seit jeher Probleme mit Grundwasseraustritt.
Parallelen zum Aubergtunnel sind erkennbar. Dort wird seit dem Bau des Tunnels die Discothek Libella von Wassereinbrüchen heimgesucht.

6.3.15 Hochwasserproblematik in Anning
In Anning wird ein Dammbauwerk direkt in die Hochwasserfläche HQ100 gebaut.
Dadurch gehen lt. Untersuchung u18_06_00 Kurzbericht Rentensionsausgleich Anninger Bach, 15500 m³ Retensionsvolumen verloren.
In diesen hochwassergefährdeten Bereich soll die Straßenentwässerung zwischen Anning und Versitzbecken VSB03, sowie der Überlauf des VSB03 mittels Rohrleitung geleitet werden.
In der wassertechnischen Untersuchung U 18_01_00 erwähnt der Vorhabensträger, dass Wasser aus den umliegenden Flächen aufgrund der geringen Versitzfähigkeit anfallen kann.
Im Bereich Hohenester, ca. 800m entfernt, tritt dieser Effekt mindestens einmal jährlich auf. Große Wassermengen wälzen sich auf der Straße bergabwärts.
Dieser Effekt und die Zuleitung dieser Wassermassen im Rohrsystem der Straße werden verschärfen die Hochwassergefahr für Annng eindeutig.

6.3.16 Grundlegender Planungsfehler der Behörde: Entsorgung von Niederschlagswasser
Betrachtet man die Berechnungen des Planungsträgers i. d. Unterlage u180100 wassertechnische Untersuchung , so ist auffällig, dass die Zuleitung von Wasser aus der Umgebung nicht in die Berechnungen eingeht.
Ebensowenig geht die zeitliche Komponente der Wasserzuleitung in die Vorfluter in die Betrachtungen des Planungsträgers mit ein.
So werden z. B. In Anning, in das Hochwassergebiet Wässer aus großer Entfernung ohne zeitlichen Versatz eingeleitet. Dies führt zu konzeptionell erzeugten Hochwasserwellen.
Die Folge dieses Planungsfehlers ist am Obinger See zu sehen.
Seit dem Bau der OU Obing steigt der Obinger See – welcher immerhin über 32Hektar Fläche hat, bei jedem stärkeren Regenereignis um fast 1m an.
Auch dort werden weit entfernte Flächen ohne zeitlichen Versatz direkt in den See geleitet.
Auch dort wurden die Wassermassen aus umliegenden Feldern, welche über den Straßengaben in das Kanalsystem der Straße gelangen, ohne Berücksichtigung weiterer Faktoren in den See geleitet.
Der Planungsträger hat scheinbar noch immer nicht erkannt, dass er mit diesen Fehlplanungen massive Folgeprobleme verursacht.

6.3.17 Hangrutschgefärdung im Bereich Nock:
In der Unterlage Wassertechnische Untersuchung weist der Planungsträger darauf hin, dass im Bereich Nock, als auch in Anning beim Durchnässen der Böden im Bereich der Hangbereiche

Hangrutschungsgefahr besteht.
Gleichzeitig soll im Bereich Nock, in der ersten Hangterrasse ein massives Brückendamm-Bauwerk aufgeschüttet werden.
Dies direkt im Bereich des instabilen Hangbereichs. Aufschüttungsvolumen ca. 90.000m3; entspricht einer Last von 180.000t.
Dies bedeutet massive Hanggefährdung; Abrutschen des Brückenbauwerks; Gefährdung der darunter liegenden Bahnlinie; Hochwassergefährdung in der Alz in Verbindung mit Flutwelle in die Stadt Trostberg.
Der Planungsträger hat dieses Szenario nicht untersucht, obwohl er selbst auf die geologische Gefahr hinweist.
Dies betrifft auch die Instabilität des Nagelfluhgesteins.
Beispiele zu diesem Problembereich gibt es im Alztal genügend. Auch mit Todesfolge.

6.3.18 Verringerung der Grundwasserneubildung
Durch die Ableitung der Niederschläge in die Vorfluter – und das betrifft nicht nur die Straßenfläche, sondern auch die Niederschläge aus den bergwärts gelegenen Flächen, welche in die Straßengräben entwässern, fehlt dieses Wasser zur Grundwasserneubildung.
Es wird zwar teils in Versitzbecken geleitet; diese sind allerdings aufgrund des lt. Pkt. 6.3.13 dargelegten grundlegenden Planungsfehlers des Bauamts wesentlich zu gering bemessen.

6.3.19 Gefährdung von Badegästen im Trostberger Schwimmbad
Bei Unfällen auf der geplanten Alzbrücke über den möglinger Mühlbach, als auch im angrenzenden Kreisverkehr, besteht die Gefahr des Einbringens von Chemikalien in die Alz.
Diese werden innerhalb kürzester Zeit den Alzkanal im Schwimmbad und die Badegäste erreichen.
Es stellt sich die Frage, wie die Sicherheit der Badegäste gewährleistet werden kann.
Es sind keine Sicherheitsvorkehrungen aus den Plänen oder in der Beschreibung der Entwässerungsabschnitte lt. Unterlage U 18.1 erkennbar, welche diese Gefahrensituation nur ansatzweise berücksichtigen.
Ganz im Gegenteil, soll der Kreisverkehr über Versickerungsmulden und die anschließende Trasse über Versickerungsgräben als auch Absetzbecken entwässert werden.
Aufgrund des Gelände-Gefälles, welches Richtung Alzkanal geht, entsteht schon im Kreisvekehr ein weiteres Gefahrenpotential für den Alzkanal.

6.3.20 Einleitung von Straßenwässern im Bereich des Möglinger Mühlbachs:
Lt. Plan u 18 02 01 sind im Bereich des Mühlbach keine Entwässerungsmaßnahmen erkennbar.
In der Unterlage 18.1; S. 17 wird angeführt, dass die Dammböschungen zu gering für eine freiflächige Versickerung seien. Es soll über 150m ein Bodenaustausch stattfinden, um die Straßenwässer zu versickern. Eine 10cm dicke Oberbodenschicht soll die Reinigungswirkung sicher stellen. Dies direkt im Biotop sowie im Grundwasserstrom der Alz. Wir gehen davon aus dass dies rechtswidrig ist. Desweiteren soll mittels Absetzschacht ASS01 weiteres Wasser im Bereich des Biotops versickert werden. In der landesplanerischen Beurteilung ist vermerkt, dass das Abwasser nicht in den Möglinger Mühlbach eingeleitet werden darf.

6.3.21 Zu geringe Berücksichtigung Salzausbringung
Lt. Unterlage 17.7, S. 12 wird folgende Salzausbringung berechnet: 19373m2 x 1709 g/m2/a = 33t/Jahr ausgebrachtes Salz.
Dies ist nicht nachvollziehbar, da mit Sicherheit die komplette Fahrbahnfläche bestreut wird.
Laut Unterlage U 18.01, wassertechnische Untersuchung beträgt die Fahrbahnfläche 55700m2. (Summe der Fahrbahnflächen aller Entwässerungsabschnitte)
Daraus ergibt sich ein Streusalzbedarf von 95,2t/a
Die vorgelegten Berechnungen und daraus resultierende Gewässereinbringung ist als fehlerhaft abzulehnen und neu zu beurteilen.

Entwässerungsabschnitt	Fahrbahnfläche (ha)
0	0,00085
1	0,2293
2	0,185
3	0,1473
201	0,4765
202	0
203	0,1123
3	0,219
4	0,7817
402	0,3142
5	0,9283
6	0,437
7	0,2362
8	1,310
9	0,1963
Summe	5,57
Hektar Straßenfläche	
Lt. U 18 01 Wassertechnische Untersuchung	

6.3.22 Regelwerk lt. Unterlage 18.1, Pkt 4:
Es wird darauf hingewiesen, dass die technischen Vorschriften zur Einleitung von nicht nach neuestem rechtlichem Stand berücksichtigt wurden, da die Planung bereits weit fortgeschritten sei. Dieser Argumentation können wir nicht folgen.
Es werden die Pläne erstmals zur Einsicht ausgelegt. Entsprechende Korrekturen sind zu erwarten; es sind die aktuell gültigen Vorschriften eizuhalten.
Die Entwässerungsanlagen sind schon aufgrund geänderter Niederschlagsbedingungen zwingend nach den neuesten Vorschriften zu planen.
Die Auslegung der Anlagen nach einem nicht mehr gültigen Status ist abzulehnen.

6.3.23 Ergebnis zu 6.

Die Behörde führt an, dass eine Verbesserung des Schutzguts Wasser über dieb großflächige extensive Nutzung auf den naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen erfolgt.

D.h. im Umkehrschluss, dass die Behörde von einer Verschlechterung ausgeht, welche es auszugleichen gilt. Darüber hinaus kann eine Verbesserung des Schutzguts Wasser, insbesondere im Auengebiet mit vielfältiger Flora und Fauna, nicht durch eine extensive Nutzung vorwiegend landwirtschaftlich genutzter Flächen, welche sich örtlich ganz woanders befinden, erfolgen.

Die Straßenbaumaßnahme verstößt gegen das Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie.
Wie bei vorangehenden Baumaßnahmen werden vom Amt grundlegende Untersuchungen zugunsten von Verbalaussagen unterlassen.

Das Vorhaben ist nicht zuzulassen.

7. SCHUTZGUT TIERE

7.1. Fledermäuse

7.1.1. Fledermäuse Anhang II der FFH Richtlinie

Alle Fledermäuse sind streng geschützt.
Besonders im Alz- und Trauntal mit den Hangleitenwäldern und Nagelfluhwäldern, sind viele Fledermausarten beheimatet. Die Fledermausarten, die in Anhang II der FFH Richtlinie gelistet sind, unterliegen dem strengen Schutz des FFH Rechts. (Bundesnaturschutzgesetz §33/34).
3 Fledermausarten unterliegen dem besonderen Schutz nach FFH-Recht, Anhang II der FFH-Richtlinie: Mopsfledermaus, Großes Mausohr und Wimperfledermaus.

Wir verweisen auf Teil C der Einwendungen, FFH Verträglichkeitsprüfung, Punkt 8 „Erhebliche Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II der FFH Richtlinie, Fledermäuse“.

Entsprechend der Ausführungen wird deutlich, dass mit dem Vorhaben, verstärkt durch die Summationswirkung anderer Projekte, auch mit entsprechenden Schutz/Vermeidungs/ Minimierungsmaßnahmen bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen , das Erhaltungsziel, insbesondere der europaweit bedeutenden und vom Aussterben bedrohten Wimperfledermaus, nicht mehr gewährleistet werden kann! Der Erhaltungszustand der lokalen Population verändert sich nachweislich negativ. Damit ist davon auszugehen, dass zugleich auch negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entstehen werden.
Infolge dessen kann eine Ausnahmegenehmigung nicht erteilt werden (Kommission Leitfaden zum strengen Schutzsystem im Rahmen der FFH Richtlinie 92/43/EWG).

Das Vorhaben ist nicht zuzulassen, da es gegen FFH Recht verstößt.

7.1.2. Fledermäuse des Anhangs IV der FFH Richtlinie

Jede Art muss einzeln geprüft werden und ist entsprechend ihrer charakteristischen Eigenschaften zu bewerten.

Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Behörde zu der Feststellung kommt, dass für keine der Arten nach Anhang IV der FFH Richtlinie Verbotstatbestände nach §44 Abs.1 i.V. mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Wir verweisen auf Teil C der Einwendungen, FFH Verträglichkeitsprüfung Punkt 8 „Erhebliche Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II der FFH Richtlinie, Fledermäuse“, wo anhand der Trassenbeschreibung deutlich wird, dass das Vorhaben den Tötungstatbestand erfüllt und eindeutig gegen das Störungsverbot verstößt.
Die geplanten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen können an dieser Beurteilung nichts ändern. Im Übrigen kann die Prognosesicherheit für die Maßnahmen nicht mit Sicherheit nachgewiesen werden. **Ferner wird die Planung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nicht gerecht.**

Der Verbotstatbestand nach §44 BNatSchG ist eindeutig gegeben.

7.2. Vögel und Zugvögel

7.2.1. Bodenbrüter Kiebitz, Feldlerche und Wachtel

Der Kiebitz lebt heute im Voralpenland auf feuchten Standorten, weicht aber auch auf Ackerstandorte aus. In diesen Sekundärlebensräumen sind die Bestände durch verschiedene Faktoren geschwächt und am Limit ihrer Anpassungsfähigkeit (s.u.). Der Kiebitz ist ein Bodenbrüter/Koloniebrüter
Die Kiebitzbestände in Bayern und Deutschland sind in den letzten beiden Jahrzehnten stark zu-

rückgegangen, zugleich haben Deutschland und die europäischen Nachbarländer eine besondere Verpflichtung zum Erhalt der Art (Hauptvorkommen).
Nicht nur bei Altenmarkt sind Kiebitzlebensräume durch Straßenbauprojekte gefährdet. Ausbau- und Umgehungsvorhaben entlang der B 304 beeinträchtigen – neben weiteren Baumaßnahmen - mehrere lokale Vorkommen und müssen daher in ihrer Gesamtwirkung auf die Kiebitzpopulation im Voralpenraum betrachtet werden.
Der Erhaltungszustand in der Region Bayern ist ungünstig-schlecht, und der Kiebitz wird in der Roten Liste Bayern als **vom Aussterben bedroht** eingestuft. Der Bestand ist unverändert rückläufig. Deshalb muss alles getan werden, damit die verbleibenden Populationen geschützt werden.

Die Feldlerche gehört ebenso zu den Bodenbrütern. Sie ist jedoch ein Einzelbrüter. Sie lebt in ackerbaulich genutzten Feldern. Auch extensiv genutzten Wiesen und Weiden sind geeignete Brutgebiete. Sie bevorzugt Flächen mit niedriger und lückenhafter Vegetation.
Auch hier sind die Bestände rückläufig, vorwiegend wegen Lebensraumverlust durch Überbauung und Versiegelung von Verkehr, Siedlung und Gewerbe.
Der Erhaltungszustand in der Region Bayern ist ungünstig-schlecht und die Feldlerche wird in der Roten Liste Bayern als **gefährdet** eingestuft.

Die Wachtel
Die Wachtel ist ein seltener Bodenbrüter mit mittlerem bis schlechtem Erhaltungszustand.
Vorkommen wurden östlich von Anning und Weisham festgestellt. Es ist von Brutrevieren auszugehen. Ein Ausweichen auf andere Ackerflächen ist wegen des Kollissionsrisikos nicht möglich. Ausgleichsflächen sind in Stein vorgesehen.
Je bedrohter das Tier ist und je sensibler es auf Veränderungen reagierend, desto höher müssen die Schutzanforderungen sein.

Die Bedeutung der 3 Bodenbrüter zeigt sich, dass sie in **Liste 1 der Vogelschutzrichtlinie aufgeführt** sind. **Artikel 4:** Auf die in Anhang I aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sind zu berücksichtigen:
a) vom Aussterben bedrohte Arten (Kiebitz), **b)** gegen bestimmte Veränderungen ihrer Lebensräume empfindliche Arten (alle 3 betrachteten Bodenbrüter), **c)** Arten, die wegen ihres geringen Bestands, oder ihrer beschränkten örtlichen Verbreitung als selten gelten

Gesetzliche Grundlage:

Nach §44 Bundesnaturschutzgesetz ist es verboten:
Wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten zu töten, oder ihre Entwicklungsformen aus der
Natur zu entnehmen, zu beschädigen, oder zu zerstören (Tötungsverbot)

wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europ.Vogelarten während der Fortpflanzungszeit, Aufzuchtzeit….erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Störungsverbot)

Fortpflanzungs- oder Ruhestätten …..aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen, oder zu zerstören
(Schutz der Lebensstätten). Werden Fortpflanzungsstätten zerstört, muss im nächsten rechtlichen Schritt geprüft werden, ob die ökologische Funktion der Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang bestehen bleibt.
Wenn die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht bestehen bleibt, sind CEF

Maßnahmen nicht zulässig.
Grundsätzliches zu CEF Massnahmen: Sie müssen zum Eingriffszeitpunkt wirksam sein und die Wirksamkeit muss mit hoher Wahrscheinlichkeit greifen und wissenschaftlich untermauert sein.

§45 Bundesnaturschutzgesetz:
Eine Ausnahme vom Verbotstatbestand darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Bei allen 3 Bodenbrütern wird der Gesamtlebensraum zerschnitten und die streng geschützten Fortpflanzungsstätten zerstört. Zu den Fortpflanzungsstätten gehören die Brutreviere und das Umfeld das nötig ist, um die Jungen aufzuziehen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleiben im räumlichen Zusammenhang **nicht** erhalten. Hier endet eigentlich schon die weitere rechtliche Prüfung, denn in diesem Fall sind CEF Massnahmen nicht zulässig. Die angedachten CEF Massnahmen liegen teilweise über 10km entfernt in Obing und können den räumlichen und funktionalen Zusammenhang nicht erfüllen.
Somit ist der Verbotstatbestand nach §44 Bundesnaturschutzgesetz erfüllt.

Wenn die Bodenbrüter im Plangebiet bleiben, weil sie nicht wissen, dass sie 10km nach Obing fliegen sollen, besteht das Risiko der Tötung und dies bereits während der lang andauernden, umfangreichen Baumassnahme. Der Verbotstatbestand wäre hier erfüllt.

Die Bodenbrüter reagieren gegenüber akustischen Störreizen sehr empfindlich (BfN FFH Info). Der Trassenverkehr mit ca 20.000 Kfz täglich würde verbleibende Tiere durch hohen, dauerhaften Lärm erheblich stören und vergrämen. Lichtemissionen würde verbleibende Tiere auch nachts nicht mehr zur Ruhe kommen lassen. Es ist davon auszugehen, dass ein Bruterfolg durch die erhebliche Störung ausbleibt. Auch damit wäre der Verbotstatbestand nach §44 Bundesnaturschutzgesetz erfüllt.

Bei allen 3 Bodenbrütern sollen Ersatzhabitate geschaffen werden, die zum einen zu klein sind, und zum anderen nicht in räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen. Teilweise müssten diese Ersatzlebensräume mit anderen Arten geteilt werden. Die Massnahmen sind unzulässig, da sie nicht an der lokalen Population ansetzen, wie vom Gesetz gefordert.

Je bedrohter das Tier ist und je sensibler es auf Veränderungen reagierend, desto höher müssen die Schutzanforderungen sein.

Die **Kiebitz Population** ist durch Verlust von 2-3 Brutrevieren erheblich in ihrem bereits ungünstig-schlechten Erhaltungszustand gefährdet. Eine ABSP Fläche mit Kiebitzlebensraum wurde in keiner Plan Unterlage berücksichtigt/vergessen. Das Vorkommen im Plangebiet hat keinen Bezug zu anderen, in der Region bekannten Populationen, entweder aufgrund Störzonen wie Waldgebiete, oder zu großer Entfernung. Es ist von einem Aussterben der betroffenen lokalen Population auszugehen. Das Kiebitzvorkommen bei St. Georgen darf nicht als kleines, kaum überlebensfähiges Einzelvorkommen gesehen und abgewertet werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass laut Landwirt Götzinger in Wimpasing ein von der Trasse vorkommendes Kiebitz-Vorkommen in den bisherigen Untersuchungen nicht beachtet wurde.

Die **Feldlerchen Population** im Plangebiet zwischen Wimpasing und Pirach und bei Weisham ist aufgrund Verlust von 7 Brutrevieren erheblich in ihrem bereits ungünstig-schlechten Erhaltungszustand gefährdet. Auch bei der Feldlerche ist von einer weiteren Verschlechterung des ohnehin un-

günstigen Erhaltungszustands, bis zum Aussterben, auszugehen.
Die zu pflanzenden Fledermaus Leiteinrichtungen führen zu einer weiteren Reduzierung geeigneter Flächen für die Feldlerche.

Wachtel:
Vorkommen sind östlich von Anning und in Weisham festgestellt worden.
Durch die Zerschneidungswirkung werden Fortpflanzungsstätten überbaut. Die gigantischen Verkehrsknoten, die neu in Weisham und Zieglstadl entstehen verhindern ein Ausweichen der Tiere auf andere Flächen. Es besteht zudem ein erhöhtes Kollisionsrisiko. Die Tiere sollen in Stein an der Traun ein Ersatzhabitat bekommen, welches jedoch aufgrund des fehlenden räumlichen und funktionalen Zusammenhangs gegenstandslos wird.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt fordert die strikte Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und eine
Vermeidung von großflächigen Eingriffen in Wiesenbrüterlebensräume. Diese Maßgabe wird seitens der Planungsbehörde missachtet

ERGEBNIS:
Für alle 3 Bodenbrüterarten ist der Verbotstatbestand nach §44 Bundesnaturschutzgesetz erfüllt.
Für alle 4 Bodenbrüterarten ist eine Ausnahmegenehmigung nach §45 nicht zu erteilen.

Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Behörde zu dem Ergebnis kommt, dass kein Verbotstatbestand nach Bundesnaturschutzgesetz erfüllt ist. Ein Lebensraumverlust, insbesondere eines Brutreviers, löst immer den Verbotstatbestand aus. Ersatzhabitate, die nicht in räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen, sind als Schutz/Vermeidungsmassnahme nicht anerkannt.

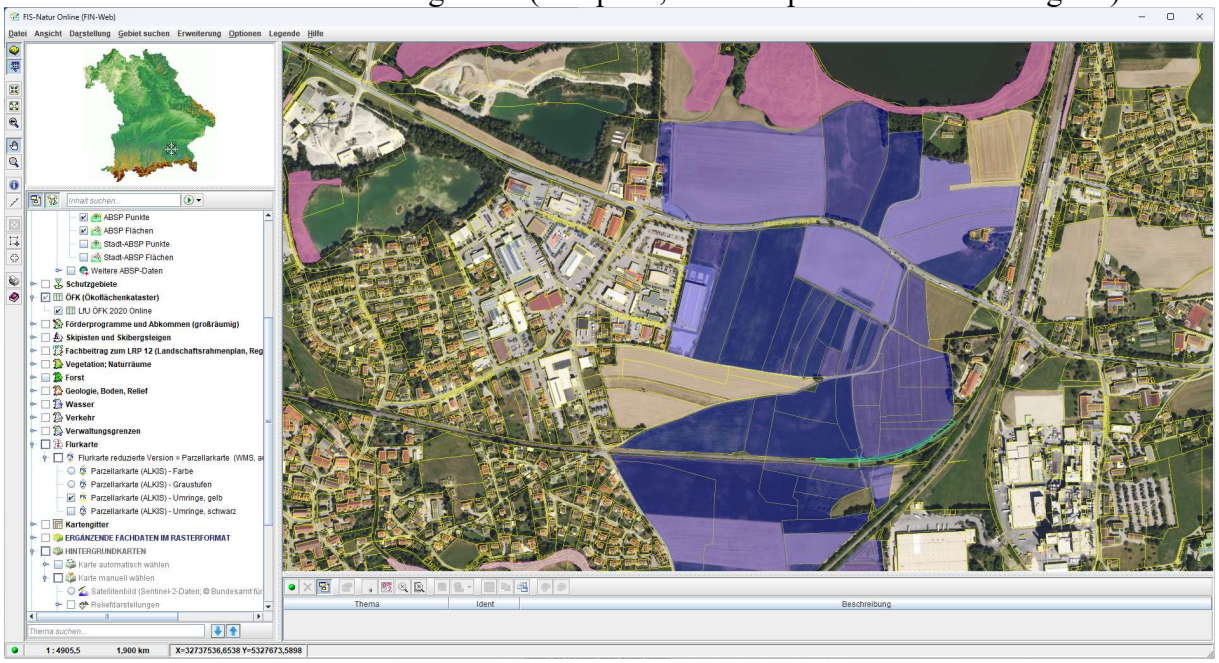
BEGRÜNDUNG AN HAND DER PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGEN

Kiebitze sind in der Regel ortstreu, auch ein Teil der Jungvögel kehrt immer wieder auf die angestammten Brutflächen zurück. Da die Vögel bis zu 25 Jahre alt werden können, hat die Bindung an die Brutflächen eine hohe Bedeutung. Die Eignung der Flächen ist abhängig von der Art der landwirtschaftlichen Nutzung wie Fruchtfolge, offener, übersichtlicher Boden im zeitigen Frühjahr und Wuchsentwicklung. Daher kann in solch kleinen Vorkommen wie dem bei St. Georgen auch die Zahl der Brutpaare von Jahr zu Jahr etwas schwanken (2 – 3- BP).
Weitere Faktoren sind der Witterungsverlauf während der Brutsaison und Prädation. Durch die Verwendung von Insektiziden geraten auch Altvögel bei der Nahrungssuche an ihre Grenzen. Verstärkt werden die Nahrungsprobleme durch einen ungünstigen Witterungsverlauf mit längeren Trockenperioden, die in den letzten Jahren immer häufiger auftreten. In solchen Phasen verhungern die Küken. Es ist wichtig, dass die Altvögel die Jungvögel vom bebrüteten Acker auf benachbarte, zu dem erforderlichen Zeitpunkt von der Wuchsentwicklung und Bodenfeuchte her besser geeignete Flächen führen können. Daher müssen für die Ermittlung der Lebensraumgröße nicht nur die unmittelbaren Brutflächen berücksichtigt werden, sondern der Bewegungsradius der Kiebitzfamilien samt den umliegenden potentiellen Nahrungsflächen einbezogen werden.
Des weiteren sind Kleinstrukturen wie schmale krautige Säume als Versteck für die Jungvögel und ausreichend Abstand zu möglichen Greifvogelansitzwarten bzw. zu Deckung für Füchse, Dachse, Marder o.ä. wie Einzelbäume, Feldhecken oder Waldränder von mind. 100 bis 200 m wichtig.

Der „Erhaltungszustand der lokalen Population“ (Bezug zum Formblatt der Planungsunterlage 19.4 Artenschutzbeitrag S. 111) ist im für die auf Ackerflächen im Alpenvorland brütenden Kiebitze aufgrund der eben genannten Bedingungen durchgehend als **mittel bis schlecht einzustufen.**

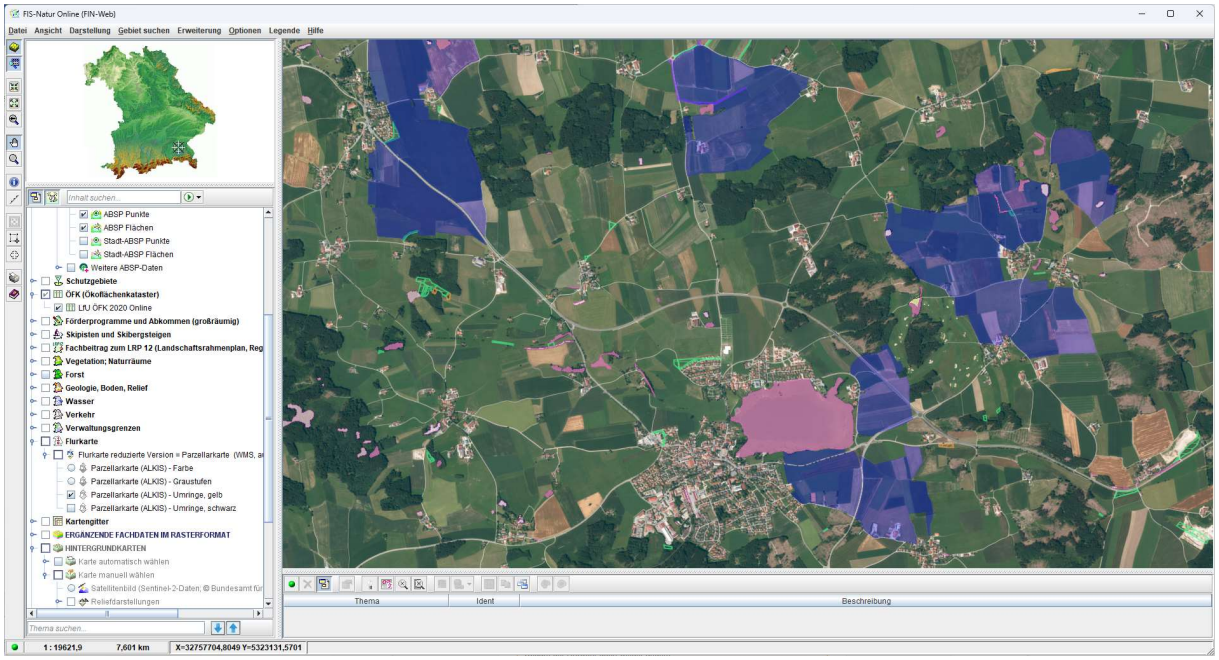
In der roten Liste Bayern ist der Kiebitz **als vom Aussterben bedroht** eingestuft. Der Bestand ist stark rückläufig. Der Rückgang ist auch auf diverse Bauvorhaben zurückzuführen.

Auf den folgenden beiden Abbildungen sind weitere durch Straßenbauvorhaben entlang der B 304 belastete Kiebitzlebensräume dargestellt (Beispiele, kein Anspruch auf Vollständigkeit):



Ausschnitt aus FIN-Web vom Februar 2023, B 304 westlich Wasserburg:
Lila unterlegt „Feldvogelkulisse“ (= Kiebitzlebensraum);
geplanter Ausbau der B 304 (laufendes Planfeststellungsverfahren) mit Damm- und Brückenbauwerk zur Querung der Bahnlinie Mühldorf – Rosenheim (Bahnübergang Reitmehring);

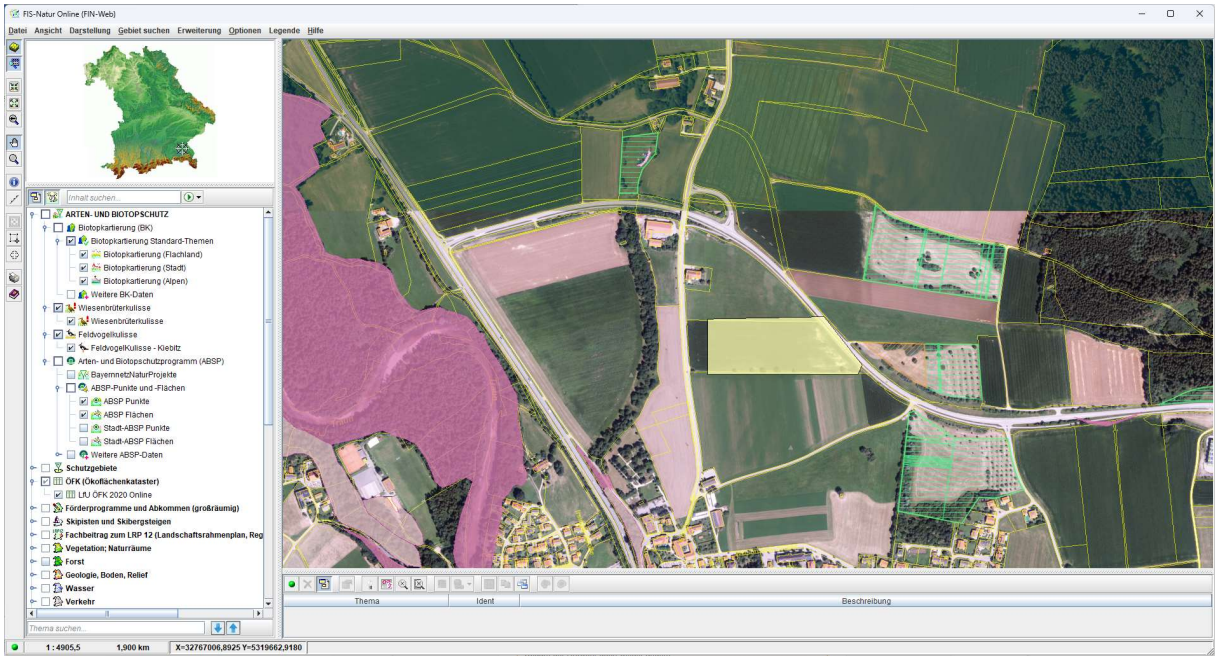
2021/22 Erweiterung des Gewerbegebietes
Geplante Elektrifizierung der Bahnlinie Wasserburg - Grafing



Ausschnitt aus FIN-Web vom Februar 2023, B 304 mit Ortsumgehung Obing:
Lila unterlegt „Feldvogelkulisse“ (= Kiebitzlebensraum), auch im Zuge der Ortsumgehung Obing wurden Kiebitzflächen (rot umrandet) durchschnitten.

Lage der geplanten Kiebitzersatzfläche für die OU Altenmarkt orange umrandet.

1 Aussagen im FIN-Web zum Planungsgebiet zwischen Weisham und St. Georgen



Ausschnitt aus FIN-Web vom Februar 2023, Planungsgebiet nördl. St. Georgen, südl. Weisham: Hellgrün unterlegt eine ABSP-Fläche, lt. Telefonischer Auskunft UNB Landratsamt Traunstein (Hr. Selbertinger) ein Kiebitzlebensraum, erfasst im ABSP (Arten- und Biotopschutzprogramm für den Landkreis Traunstein). Grün bzw. hellbraun gestrichelt Flächen, die dem Ökoflächenkataster des LfU (Landesamt für Umweltschutz) gemeldet sind.

Die Kennzeichnung als ABSP-Fläche ist eine Information für Genehmigungsbehörden und Planende, dass hier ein Kiebitzlebensraum zu berücksichtigen ist. Ökokontoflächen sind Ausgleichsflächen für geplante oder bereits durchgeführte Bauvorhaben.
Beide Flächenkategorien sind im Bestands- und Konfliktplan nicht dargestellt (vgl. Planunterlage 19.01.06, Blatt 6, Darstellung als Altlastenverdachtsflächen) und auch im Text nicht thematisiert (Planunterlage 19.01.00 LBP Textteil Punkt 1.4.3.5). Diese Flächen werden von der geplanten Trasse komplett (ABSP-Fläche) oder zumindest randlich überbaut bzw. durch Effektwirkungen beeinträchtigt. Flächenverlust und Faktoren wie erhöhte Verkehrsfrequenz, optische Reize, Lärm, Streusalzgischt, Reifenabrieb u.a. mindern die Qualität dieser Ökokontoflächen erheblich. Diese Auswirkungen sind nicht berücksichtigt.

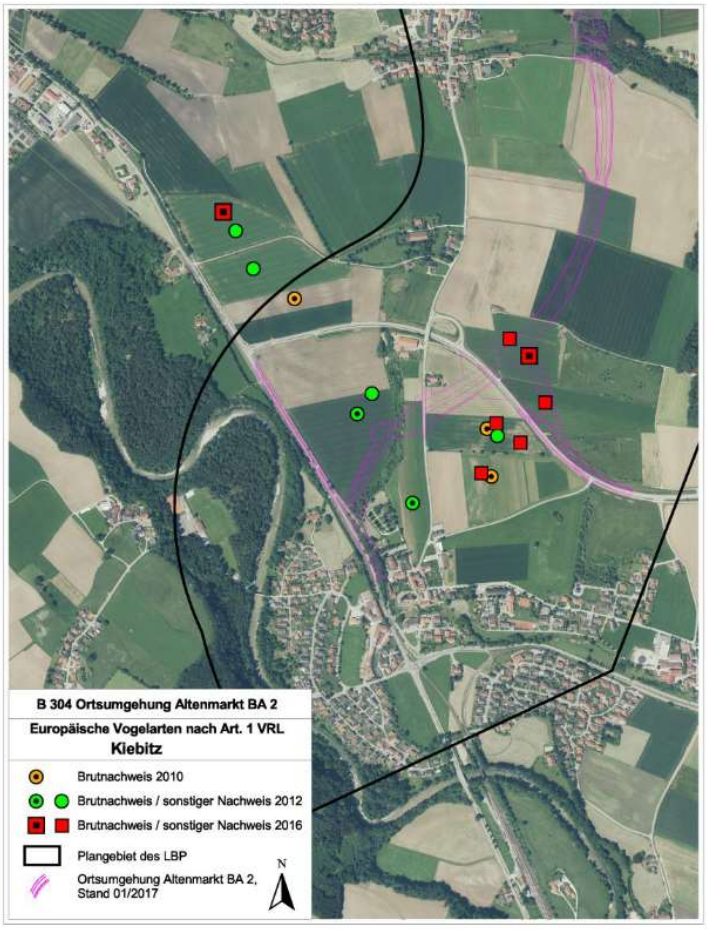
2 Kiebitz- und Feldlerchenrelevante Angaben in den Planungsunterlagen

- Fundorte der Arten in 19.1.2/ 3 (Feldlerche) und 19.1.6 (Feldlerche und Kiebitz) Bestands u Konfliktplan
- Anlage 19.4 Artenschutzbeitrag S. 98 ff. Feldlerche und S. 110 ff. Kiebitz
- 9.2.6 Lage Maßnahme 23 A CEF Feldlerche
- 9.2.8 Lage Maßnahme 23 A CEF Feldlerche
- 9.2.12 Lage Maßnahme 21 A CEF Kiebitz
- 9.2.13 Lage Maßnahme 21 A CEF Kiebitz
- 9.3 Maßnahmenblätter S. 63 ff. Maßnahme 21 A CEF

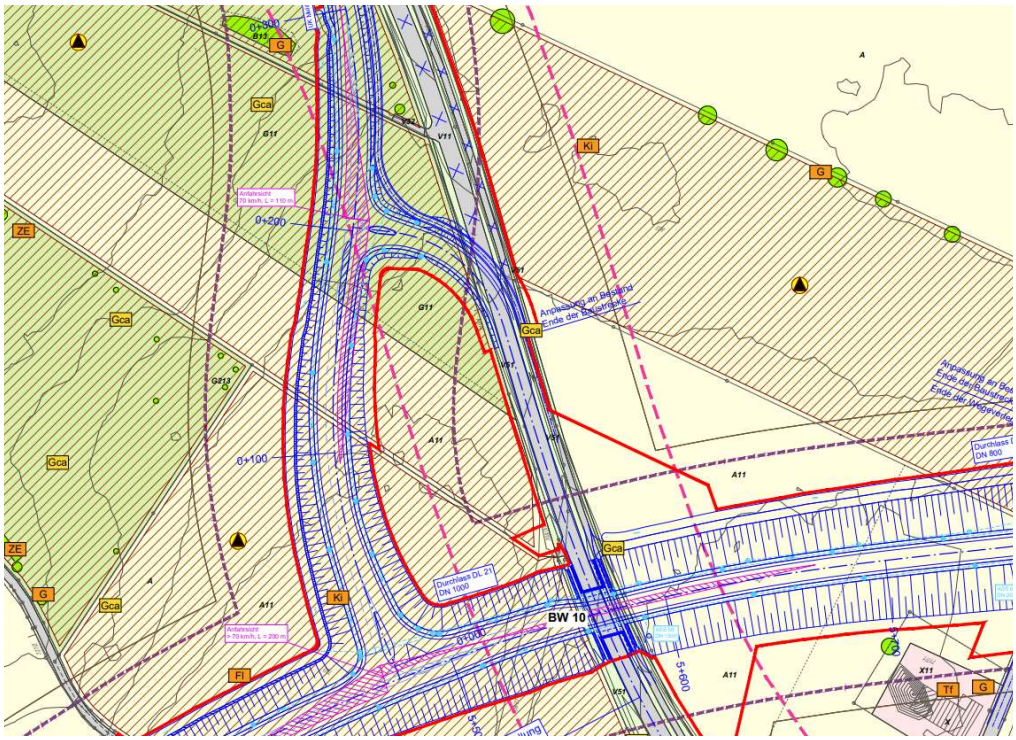
- 9.3 Maßnahmenblätter S. 71 ff. Maßnahme 23 A CEF

Kiebitz ***(Vanellus vanellus)***

Europäische Vogelart nach VRL



Planungsunterlage 19.4 Artenschutzbeitrag, S. 111, Kiebitznachweise 2012, 2012, 2016



Auszug aus Planunterlage 19.1.6, zwei Kiebitzpunkte vermerkt

1 Bewertung des Eingriffs

Wie unter Punkt 1. erläutert, ist nicht nur die unmittelbar überbaute Fläche zu werten, sondern die Eingriffsfläche aufgrund von Störungen, Flächenzerschneidung und Flächenverkleinerung größer zu fassen. Flächenverlust und Barrierewirkung wirken insbesondere auf die flugunfähigen Küken und Jungvögel. Es wäre keine Wanderung zur Nahrungssuche im Zusammenhang mit der Feldfruchtentwicklung mehr möglich. Durch die Zerschneidung ist zudem keine gemeinsame Kükenführung und -verteidigung mehr möglich. Dies kommt einem Totalverlust gleich. Vielmehr muss der Verlust der Biotopfunktion **zusätzlich verbal-argumentativ** gewertet werden (siehe unten Erläuterungen zur Bayer. Kompensationsverordnung).

Das Vorkommen bei St. Georgen ist zwar regelmäßig, aber von jeweils nur wenigen Brutpaaren besetzt (z. B. auch ASK 1998, 2009). Mit weiteren Kiebitzbrutgebieten (z. B. bei Obing, bei Tacherting und östlich des Plangebiets bei Moosham) steht das Gebiet nicht im direkten Austausch. Die für Kiebitze geeigneten Flächen bei St. Georgen werden umsäumt von Straßen und Radwegen sowie Wäldern, Baumreihen und Hecken, die Eignung der Ackerschläge als Brutplatz ist jeweils stark abhängig von der Anbaufrucht.

Der **Erhaltungszustand** der **lokalen Population** wird deshalb bewertet mit:

☐ hervorragend (A) ☐ gut (B) ☒ mittel – schlecht (C)

2.1 Prognose des Schädigungsverbots für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 1 - 3 und 5 BNatSchG

Die geplante Trasse der Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 durchquert das 2016 festgestellte Brutrevier des Kiebitzes mittig, große Teile der zur Fortpflanzung genutzten Ackerfläche werden überbaut. Es muss so von einem vollständigen Verlust des Brutplatzes ausgegangen werden.

Zur Vermeidung des Verbotstatbestandes ist eine vorgezogene Optimierung von landwirtschaftlichen Flächen als sicherer Brutplatz für den Kiebitz erforderlich. Bei der Auswahl geeigneter Ackerflächen im Bereich des Plangebiets ergeben sich aufgrund der Kulissenwirkungen durch Gehölze, Wälder und Siedlungen und die Störeffekte der geplanten sowie der bestehenden

Planungsunterlage 19.4 Artenschutzbeitrag, S. 111

Flächenermittlung:
In der Planungsunterlage 19.4. Artenschutzbeitrag S. 112 und 9.3 Maßnahmenblätter, S.64, wird im Widerspruch zur o.g. Abbildung des Kartierergebnisses und im Widerspruch zum Bestandsplan Blatt 6 nur ein Brutpaar berücksichtigt. Das ist fehlerhaft und widersprüchlich.
Es sind jedoch **2-3 Kiebitzpaare** betroffen (siehe oben Brutnachweise in Planunterlage 19.4 und Darstellung von 2 Kiebitzbrutpaaren im Bestandsplan). Durch die Trassenlage müssen Brutflächen und Flächen zur Nahrungssuche neu geschaffen werden.

Straßen nur geringe Spielräume. Der Suchraum zur Optimierung von Lebensraum für den Kiebitz zur Sicherung der ökologischen Funktionalität wurde daher in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde auf einen Umkreis von ca. 10 km aufgeweitet, insbesondere auf Flächen nördlich von Obing, die unmittelbar an vorhandene Kiebitz-Ausgleichsflächen angrenzen.

Im Zuge eines im Jahre 2020 durchgeführten Monitorings wurde für eine im Raum Obing bereits bestehenden Kiebitz-Ausgleichfläche der Nachweis von mind. 2 Brutpaaren mit Fortpflanzungsnachweis erbracht. Somit besteht für das Umfeld der bestehenden Ausgleichsfläche insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bereits ein Anziehungspunkt in diesem Bereich für den Kiebitz gegeben ist, weiteres Optimierungspotential. Da Kiebitze sofern eine Attraktionswirkung besteht (hier Gewässer und bereits vorhandene Brutpaare), in Kolonien brüten und dabei auf relativ geringer Fläche im Vergleich zur „normalen" Feldflur hohe Brutpaarzahlen erreichen können, kann für den Bereich der bestehenden Ausgleichsfläche die Kapazität an Brutplätzen erhöht werden. Dies wird durch die Erweiterung der bestehenden Ausgleichsfläche um ca. 2 ha nach Süden und der damit verbundenen Extensivierung des derzeitigen Intensivgrünlands zusammen mit einer Erweiterung von ca. 1 ha nach Norden mit einer einhergehenden Extensivierung der Ackerfläche inkl. der Anlage eines „Kiebitzfensters" erreicht. Da die geplanten Erweiterungsflächen zum Zeitpunkt des Monitorings noch nicht durch den Kiebitz genutzt waren noch über eine besondere Habitateignung für die Art verfügt haben, ist mit hinreichender Sicherheit davon auszugehen, dass sich durch die geplanten Optimierungsmaßnahmen ein zusätzliches Brutpaar ansiedeln kann.

[Um eine Beeinträchtigung der bereits bestehenden Ausgleichsfläche auszuschließen, sind die Maßnahmen zur Optimierung der angrenzenden Flächen während der Brut- und Aufzuchtzeit (Ende März bis Anfang Juli) ausgeschlossen.]

Die Beseitigung eines aktuell genutzten Brutplatzes wird durch die zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung im Offenland verhindert.

☒ **Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich:**
- **2.3 V: Schutz der Lebensstätten von bodenbrütenden Vogelarten**

☒ **CEF-Maßnahmen erforderlich:**
- **21 A_{CEF}: Anlage von Blühflächen und Extensivwiesenbeständen zur Lebensraumoptimierung für Feldlerche und Kiebitz nördlich von Obing**

Schädigungsverbot ist erfüllt: ☐ **ja** ☒ **nein**

Planungsunterlage 19.4 Artenschutzbeitrag, S. 112 (warum nur eines?)

Maßnahmenblatt – Einzelmaßnahme		
Projektbezeichnung B 304 OU Altenmarkt BA 2	**Vorhabenträger** Staatliches Bauamt Traunstein	**Maßnahmen-Nr.** **21 A CEF**

Auslösende Konflikte / notwendiger Maßnahmenumfang

Bezugsraum 1 (Alztal mit Leitenwäldern)

1 B: vgl. Unterlage 9.4: Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 2)

1 L: Verlust von landschaftsbildprägenden Wald- / Gehölzbeständen und technische Überprägung des Landschaftsbildes insbesondere durch die Brückenbauwerke und Dammbauwerke

Bezugsraum 2 (Altmoränenlandschaft)

2 B: vgl. Unterlage 9.4: Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 2)

2 H: Verlust von Lebensraum für 4 Brutpaare der Feldlerche

2 L: technische Überprägung des Landschaftsbildes

Bezugsraum 3 (Jungmoränenlandschaft)

3 B: vgl. Unterlage 9.4: Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 2)

3 H: Verlust von Lebensraum für 1 Brutpaar des Kiebitzes

3 L: technische Überprägung des Landschaftsbildes

Bezugsraum 4 (Trauntal)

4 B: vgl. Unterlage 9.4: Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 2)

4 L: technische Überprägung des Landschaftsbildes

Herleitung des Maßnahmenumfangs

Der Kompensationsumfang in Wertpunkten wurde nach den Regelungen der BayKompV ermittelt und ist Teil III "Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation" (Unterlage 9.4) zu entnehmen.

Für die Feldlerche ergibt sich unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung eine Abnahme der Habitateignung (vgl. BMVBS 2010: Vogelarten der Gruppe 4) und daraus resultierend die Anzahl der betroffenen Brutpaare innerhalb des Bezugsraumes 2 (vgl. Artenschutzbeitrag Unterlage 19.4).

Die geplante Trasse der Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 durchquert das 2016 festgestellte Brutrevier des Kiebitzes mittig, große Teile der zur Fortpflanzung genutzten Ackerfläche werden überbaut. Es muss so von einem vollständigen Verlust des Brutplatzes ausgegangen werden.

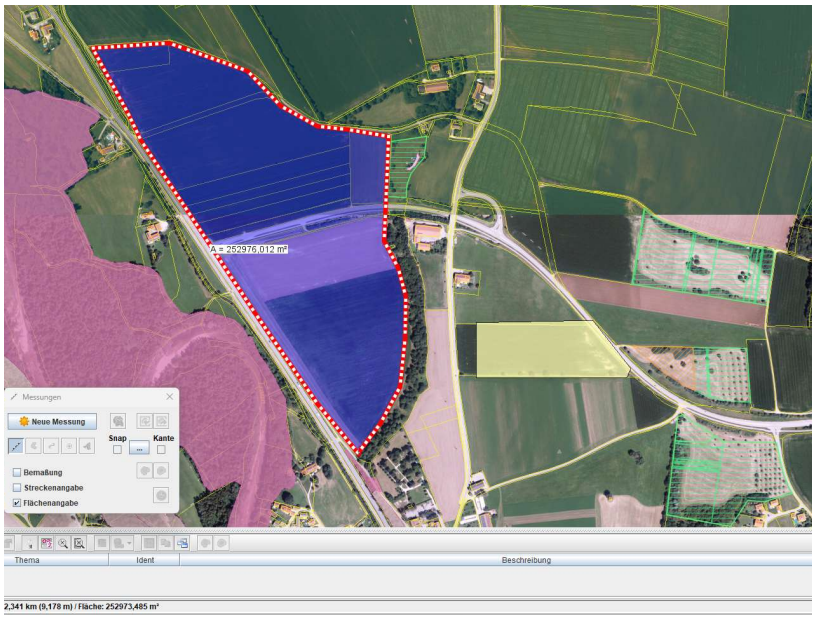
Hinsichtlich des Kompensationsbedarfs das Schutzgut Landschaftsbild wurden Flächenumfang und Ausstattung so gestaltet, dass die Beeinflussung des Landschaftseindrucks berücksichtigt ist.

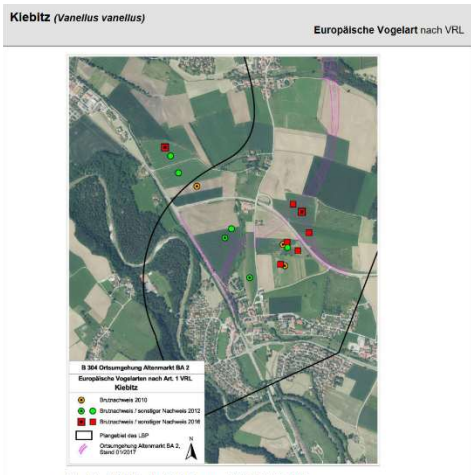
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen

Die Flächen werden gegenwärtig entweder intensiv landwirtschaftlich in Form von Ackerbau (A11) oder in Form von artenarmen Dauergrünlandbestände (G11) genutzt.

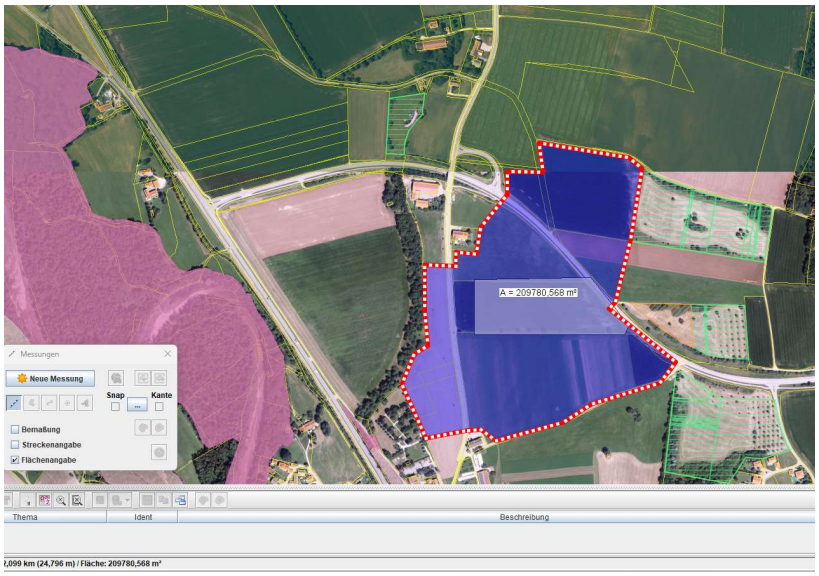
Planungsunterlage 9.3 Maßnahmenblätter, S. 64 (warum nur eines?)

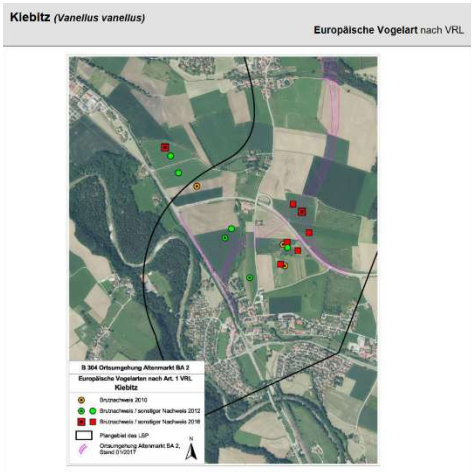
Flächenermittlung des Brut- und Nahrungslebensraums nördl. St. Georgen:





Ausschnitte aus FIN-Web vom Februar 2023, Planungsgebiet nördl. St. Georgen, südl. Weisham: westliche Teilfläche 25,3 ha, Abgrenzung des Ackerlebensraums gem. Fundpunkten aus 19.4.





östliche Teilfläche 21 ha, Abgrenzung des Ackerlebensraums gem. Fundpunkten aus 19.4.

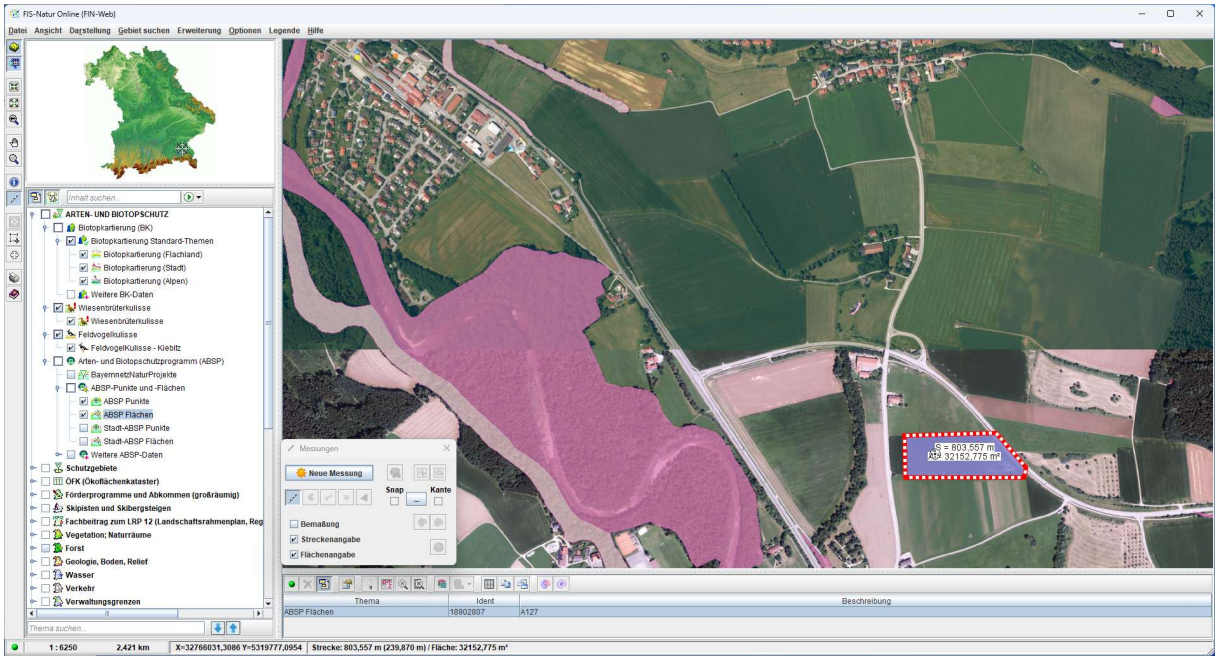
Bezugnehmend auf die o.g. Planungsunterlage 19.4 Artenschutzbeitrag, S. 110, Kiebitznachweise und Plangebiet des LBP werden die rot umrandeten Ackerflächen durch den geplanten Straßenneubau überbaut, oder aber in kleine Teilflächen zerschnitten, sodass sie von den dort lebenden Kiebitzpaaren weder als Brut- noch als Nahrungsflächen weiter genutzt werden können. Der Lebensraumverlust für die kartierten 2 (bis 3) Brutpaare berechnet sich daher wie folgt:

Westl. Teilfläche 25,3 ha + östl. Teilfläche 21 ha = **46,3 ha Lebensraumverlust**

Dem gegenüber steht die **geplante Ersatzfläche bei Obing** mit 2 ha extensives Grünland, 1 ha extensiver Acker und einem Blühstreifen mit 0,25 ha, gesamt also **3,25 ha** Ersatzfläche für „1 weiteres Brutpaar Kiebitze und 4 Brutpaare Feldlerche“ (siehe Planunterlage 19.4

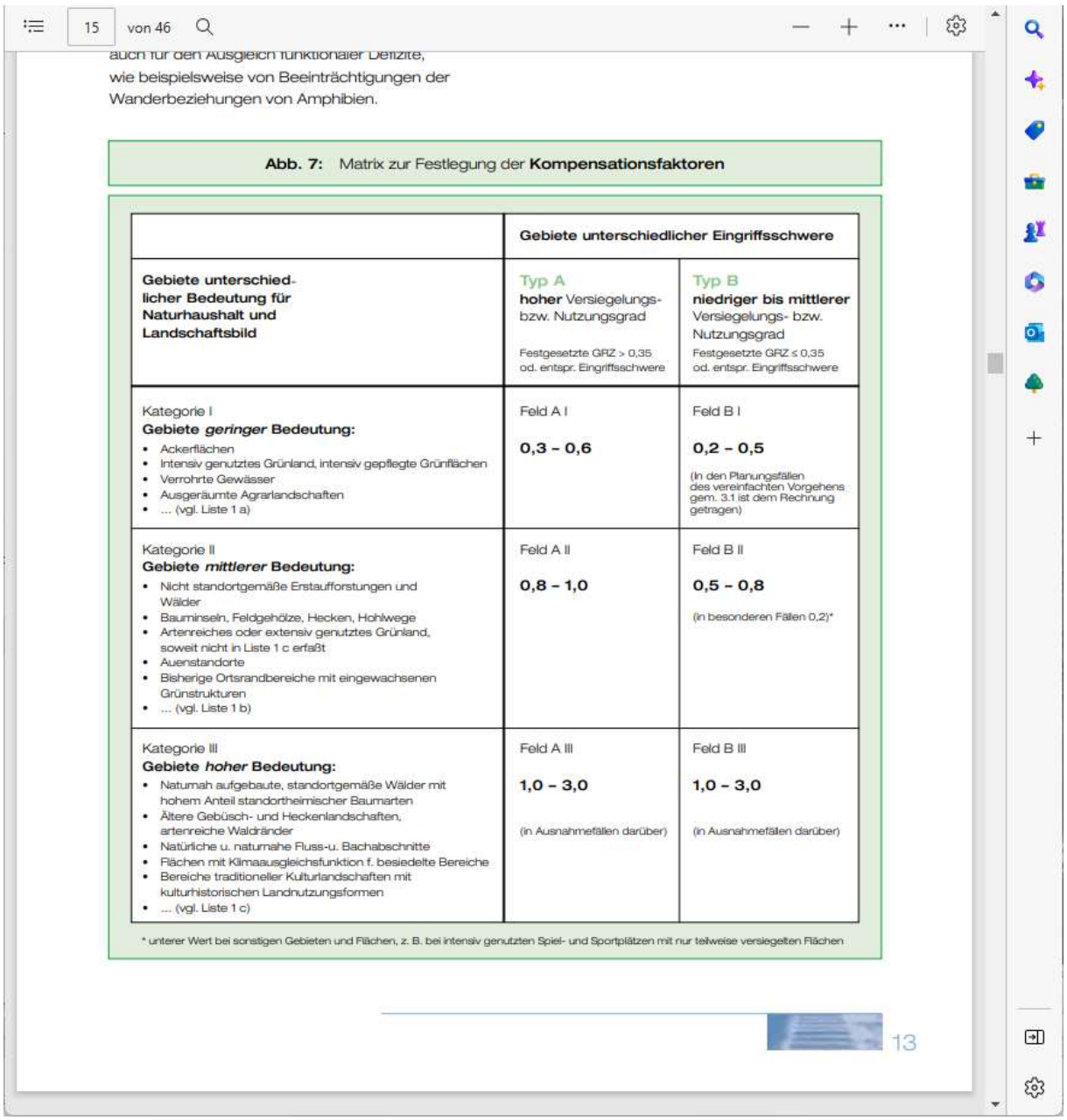
Artenschutzbeitrag, S 111, 112, 9.3 Maßnahmenblatt 21 A CEF und Planungsunterlage 9.2.12 und 9.2.13). Die Ersatzfläche in Obing setzt nicht an der örtlichen Population an und steht nicht im räumlichen und funktionalen Zusammenhang. Deshalb ist diese Ersatzfläche inakzeptabel.
Auch wäre die Fläche lächerlich klein, um mindestens 2 Kiebitzbrutpaaren samt Nachwuchs ausreichend Brut- und Nahrungslebensraum zu bieten.
Darüber hinaus wäre es absolut unrealistisch, dass sich auf dieser Fläche noch 4 Brutpaare der Feldlerche niederlassen.
Im übrigen gehen die Behörden immer mehr dazu über, aufgrund der begrenzten Ressource Fläche und Boden, mehrere Arten in Ersatzhabitaten zusammenzufassen. Dies widerspricht dem strengen Artenschutzrecht. Das Artenschutzrecht gibt vor, dass angestammte Lebensräume geschützt werden sollen.
Eine schlüssige und nachvollziehbare Herleitung der Flächengröße bleibt das Gutachten schuldig, obwohl die Flächengröße begründet werden müsste.

Für die Flächenermittlung könnte ein Berechnungsbeispiel aus dem Landkreis Rosenheim herangezogen werden. Dort wurde – allerdings im Rahmen eines Bauleitverfahrens - die überbaute Fläche mit dem Faktor 1,8 multipliziert.



Zur Einordnung der in den Planunterlagen ermittelten Ersatzfläche von 3,25 ha:
Bereits die ABSP-Fläche allein beträgt 3,2 ha => 3,2,ha x 1,8 = 5,7 ha

Beispiel für die Ausgleichsberechnung im Rahmen eines Bauleitverfahrens im Landkreis Rosenheim (andere Planungsebene!):
Ausgangslage ebenfalls Ackerfläche, Ermittlung der Kompensation nach dem Bayerischen Leitfaden Eingriffsregelung (Im Fall der OU Altenmarkt ist die Bayerische Kompensationsverordnung anzuwenden und der Verlust des Kiebitzlebensraums „verbal-argumentativ“ abzuarbeiten).
Der Ersatzlebensraum muss mindestens das 1,8 fache des verloren gegangenen Lebensraums betragen.



15 von 46

auch für den Ausgleich funktionaler Defizite,
wie beispielsweise von Beeinträchtigungen der
Wanderbeziehungen von Amphibien.

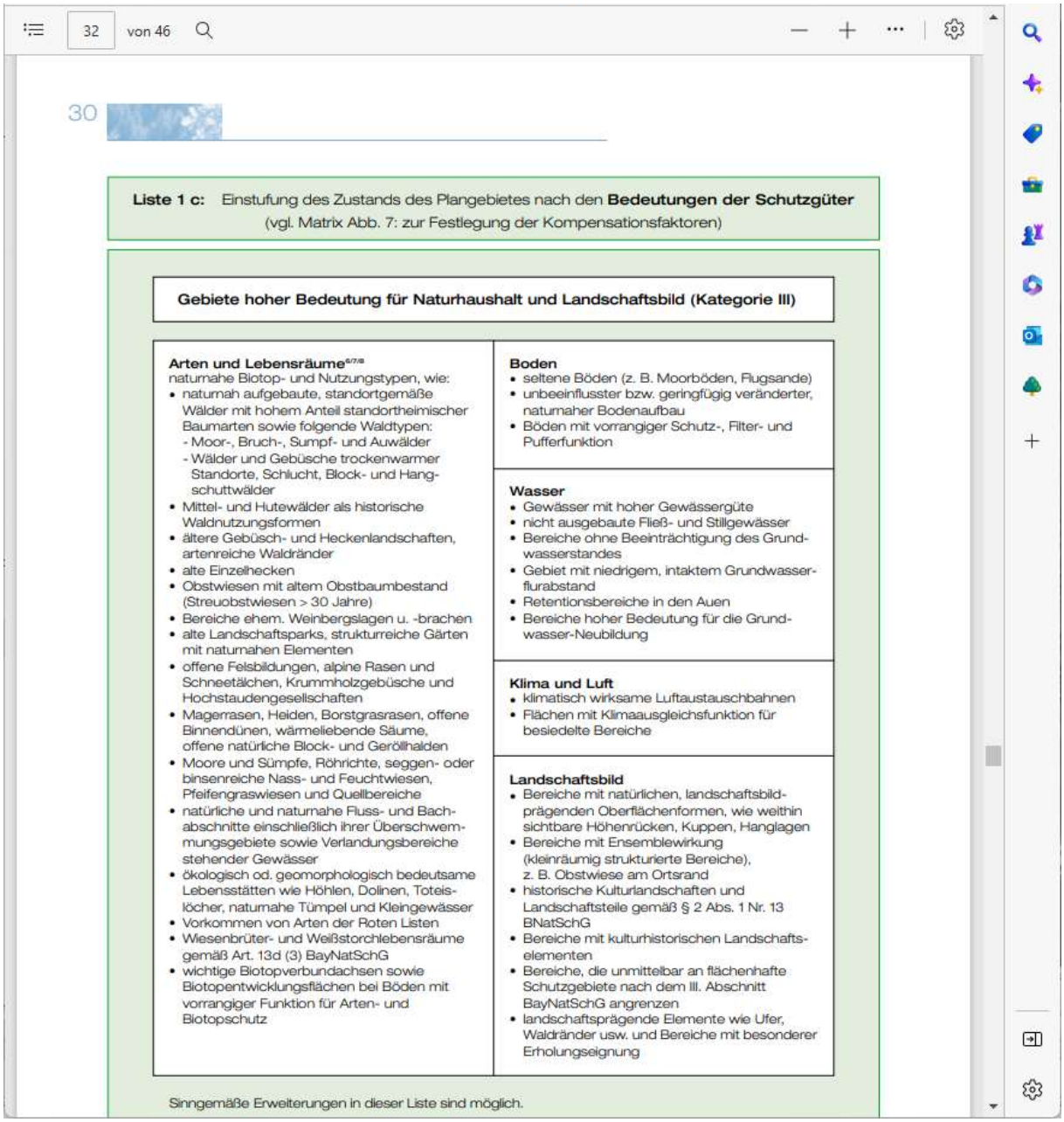
Abb. 7: Matrix zur Festlegung der **Kompensationsfaktoren**

	Gebiete unterschiedlicher Eingriffsschwere	
Gebiete unterschiedlicher Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild	Typ A **hoher** Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad Festgesetzte GRZ > 0,35 od. entspr. Eingriffsschwere	Typ B **niedriger bis mittlerer** Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad Festgesetzte GRZ ≤ 0,35 od. entspr. Eingriffsschwere
Kategorie I **Gebiete *geringer* Bedeutung:** • Ackerflächen • Intensiv genutztes Grünland, intensiv gepflegte Grünflächen • Verrohrte Gewässer • Ausgeräumte Agrarlandschaften • ... (vgl. Liste 1 a)	Feld A I **0,3 – 0,6**	Feld B I **0,2 – 0,5** (In den Planungsfällen des vereinfachten Vorgehens gem. 3.1 ist dem Rechnung getragen)
Kategorie II **Gebiete *mittlerer* Bedeutung:** • Nicht standortgemäße Erstaufforstungen und Wälder • Baumreihen, Feldgehölze, Hecken, Hohlwege • Artenreiches oder extensiv genutztes Grünland, soweit nicht in Liste 1 c erfaßt • Auenstandorte • Bisherige Ortsrandbereiche mit eingewachsenen Grünstrukturen • ... (vgl. Liste 1 b)	Feld A II **0,8 – 1,0**	Feld B II **0,5 – 0,8** (in besonderen Fällen 0,2)*
Kategorie III **Gebiete *hoher* Bedeutung:** • Naturnah aufgebaute, standortgemäße Wälder mit hohem Anteil standortheimischer Baumarten • Ältere Gebüsch- und Heckenlandschaften, artenreiche Waldränder • Natürliche u. naturnahe Fluss-u. Bachabschnitte • Flächen mit Klimaausgleichsfunktion f. besiedelte Bereiche • Bereiche traditioneller Kulturlandschaften mit kulturhistorischen Landnutzungsformen • ... (vgl. Liste 1 c)	Feld A III **1,0 – 3,0** (in Ausnahmefällen darüber)	Feld B III **1,0 – 3,0** (in Ausnahmefällen darüber)

* unterer Wert bei sonstigen Gebieten und Flächen, z. B. bei intensiv genutzten Spiel- und Sportplätzen mit nur teilweise versiegelten Flächen

13

Bayerischer Leitfaden Eingriffsregelung



32 von 46

30

Liste 1 c: Einstufung des Zustands des Plangebietes nach den **Bedeutungen der Schutzgüter**
(vgl. Matrix Abb. 7: zur Festlegung der Kompensationsfaktoren)

Gebiete hoher Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Kategorie III)

Arten und Lebensräume[6/7/8]
naturnahe Biotop- und Nutzungstypen, wie:
- naturnah aufgebaute, standortgemäße Wälder mit hohem Anteil standortheimischer Baumarten sowie folgende Waldtypen:
  - Moor-, Bruch-, Sumpf- und Auwälder
  - Wälder und Gebüsche trockenwarmer Standorte, Schlucht, Block- und Hangschuttwälder
- Mittel- und Hutewälder als historische Waldnutzungsformen
- ältere Gebüsch- und Heckenlandschaften, artenreiche Waldränder
- alte Einzelhecken
- Obstwiesen mit altem Obstbaumbestand (Streuobstwiesen > 30 Jahre)
- Bereiche ehem. Weinbergslagen u. -brachen
- alte Landschaftsparks, strukturreiche Gärten mit naturnahen Elementen
- offene Felsbildungen, alpine Rasen und Schneetälchen, Krummholzgebüsche und Hochstaudengesellschaften
- Magerrasen, Heiden, Borstgrasrasen, offene Binnendünen, wärmeliebende Säume, offene natürliche Block- und Geröllhalden
- Moore und Sümpfe, Röhrichte, seggen- oder binsenreiche Nass- und Feuchtwiesen, Pfeifengraswiesen und Quellbereiche
- natürliche und naturnahe Fluss- und Bachabschnitte einschließlich ihrer Überschwemmungsgebiete sowie Verlandungsbereiche stehender Gewässer
- ökologisch od. geomorphologisch bedeutsame Lebensstätten wie Höhlen, Dolinen, Toteislöcher, naturnahe Tümpel und Kleingewässer
- Vorkommen von Arten der Roten Listen
- Wiesenbrüter- und Weißstorchlebensräume gemäß Art. 13d (3) BayNatSchG
- wichtige Biotopverbundachsen sowie Biotopentwicklungsflächen bei Böden mit vorrangiger Funktion für Arten- und Biotopschutz

Boden
- seltene Böden (z. B. Moorböden, Flugsande)
- unbeeinflusster bzw. geringfügig veränderter, naturnaher Bodenaufbau
- Böden mit vorrangiger Schutz-, Filter- und Pufferfunktion

Wasser
- Gewässer mit hoher Gewässergüte
- nicht ausgebaute Fließ- und Stillgewässer
- Bereiche ohne Beeinträchtigung des Grundwasserstandes
- Gebiet mit niedrigem, intaktem Grundwasserflurabstand
- Retentionsbereiche in den Auen
- Bereiche hoher Bedeutung für die Grundwasser-Neubildung

Klima und Luft
- klimatisch wirksame Luftaustauschbahnen
- Flächen mit Klimaausgleichsfunktion für besiedelte Bereiche

Landschaftsbild
- Bereiche mit natürlichen, landschaftsbildprägenden Oberflächenformen, wie weithin sichtbare Höhenrücken, Kuppen, Hanglagen
- Bereiche mit Ensemblewirkung (kleinräumig strukturierte Bereiche), z. B. Obstwiese am Ortsrand
- historische Kulturlandschaften und Landschaftsteile gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 13 BNatSchG
- Bereiche mit kulturhistorischen Landschaftselementen
- Bereiche, die unmittelbar an flächenhafte Schutzgebiete nach dem III. Abschnitt BayNatSchG angrenzen
- landschaftsprägende Elemente wie Ufer, Waldränder usw. und Bereiche mit besonderer Erholungseignung

Sinngemäße Erweiterungen in dieser Liste sind möglich.

Bayerischer Leitfaden Eingriffsregelung

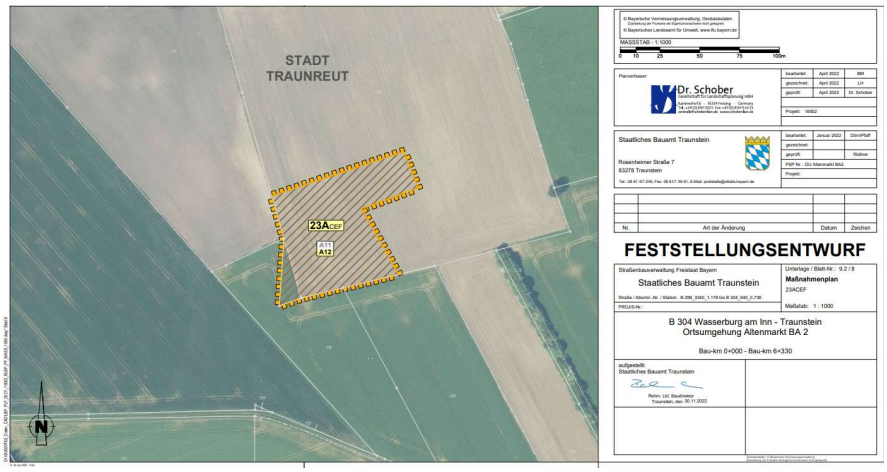
⇨ **Leitfaden Kategorie III, Liste 1c, Faktor 1,8**

1 Fachliche Eignung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Kiebitz und die Feldlerche

Die Bayerische Kompensationsverordnung verpflichtet zu Pflegemassnahmen von in der Regel 25 Jahren. Die Flächen müssen dauerhaft zur Verfügung stehen. Produktionsintegrierte Maßnahmen sind Bestandteil. Das Vorhaben muss in ein Maßnahmenkonzept eingebunden werden.
Die Maßnahmeneignung:

- Bewirtschaftung einer Teilfläche von Flnr. 1262 ist so nicht umsetzbar
  (gegen die Bewirtschaftungsrichtung der Gesamtfläche, geringe Flächengröße, Wenderadius der Maschinen. Dazu dann auch noch ein „Kiebitzfenster“ von 0,5 ha auszusparen, das ist nur noch mit einem Rasenmäher zu bewerkstelligen und dem Landwirt nicht zuzumuten.
- Die Angabe „geeignetes Saatgut“ ist zu unkonkret; es ist ein dauerhafter Blühstreifen mit autochthonem Saatgut für niedrig wüchsige, blütenreiche Säume (niedrigwüchsig, 30 % Gräser, 70% Kräuter) anzulegen.
- Grünland vor der Einsaat extensiver Saatgutmischungen zu „kreiseln oder eggen“ ist nicht ausreichend, um einen extensiven Wiesenbestand zu erreichen. Die wüchsigen Fettgräser wachsen durch und verdämmen die konkurrenzärmeren Arten. Umbruch!

Bei Weisham ist eine weitere Ausgleichsfläche von 0,5 ha geplant, die 3 weiteren BP der Feldlerche dienen soll (siehe Abbildung unten).



Diese unmotivierte Form in einem großen Ackerschlag ist absolut unpraktikabel.
Hilfreich für die Bedürfnisse der Feldlerche wäre die dauerhafte Anlage eines Feldrains/ Saums und die Berücksichtigung von sog. Lerchenfenstern.

Die Ausgleichsflächen für die Lerchenvorkommen (v.a. im Bereich der Bestandspläne 2 und 3 östlich und westlich der geplanten Trasse) liegen südl. Stein an der Traun und im gut 10 km entfernten Obing, stehen also auch nicht im räumlichen und funktionalen Zusammenhang und sind ebenfalls zu klein.

7.2.2. Sonstige Vögel, Artenliste I der Vogelschutzrichtlinie

Gänsesäger

Der Gänsesäger kommt an der Alz vor und hat einen ungünstigen -unzureichenden Erhaltungszustand. Er ist durch die Baumaßnahmen in den Alzauen und durch die

Fluchtdistanz (300m) in seiner Ausbreitungsmöglichkeit und in seinem Brut- und Nahrungsverhalten eingeschränkt. Als Baumbrüter benötigt er bis zu 10 m hohe Bäume in Ufernähe, die Rodung von Auwaldbeständen reduziert damit die Zahl der geeigneten Brutbäume.

Grünspecht

Der Grünspecht ist im Untersuchungsgebiet in 2 Revieren nachgewiesen, in der Alzaue und an der angrenzenden Hangleiten zwischen Altenmarkt und Trostberg, sowie an der Traunaue und angrenzenden Bereichen bei St. Georgen. Auch in Gärten in Pirach wird der Grünspecht regelmäßig bei der Nahrungsaufnahme beobachtet.

In Nock ist er jährlicher Gast am Vogelfutterhaus.

Bruthöhlen sind nicht ausgeschlossen, da die letzte Kartierung aus 2016 stammt und schon damals begonnene Baumhöhlen in unmittelbarer Trassennähe nachgewiesen werden konnten. Es ist also nicht zulässig, Brutplätze innerhalb der Bauzone und der Störzone auszuschließen.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum die Brutplätze in den Auwäldern südlich der Alz bei Schwarzau und westlich der Traun angenommen werden, hier fehlen aktuellere Daten.

Da die Art auf alten Baumbestand angewiesen ist, ist sie von den Rodungen alten Baumbestandes besonders betroffen, der Verlust dieser Lebensräume ist nicht ausgleichbar.

Der Erhaltungszustand ist ungünstig - unzureichend, jeder weitere Habitatverlust kann definitiv zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen, die Funktionalität der Lebensstätten bleibt nicht erhalten, wenn doch Brutstätten im Trassenumgriff liegen. In diesem Fall wäre auch das Störungsverbot erfüllt.

Schwarzspecht

Der Schwarzspecht ist ebenfalls im Plangebiet nachgewiesen, das zumindest als Nahrungshabitat dient. Vor allem die Alzauwälder, die Möglinger Hangleite, der Wald südlich von Nock, der Wald östlich Zieglstadl, der Hangwald zum Anninger Bach und „Im Loh“ nördlich von St. Georgen sind Lebensräume und damit auch potentielle Bruträume. Besonders der Verlust von Altbäumen, insbesondere Buchen führt zu einer Beeinträchtigung der lokalen Population. Beim Entfernen alter Bäume ist mit der Erfüllung des Tötungsverbotes zu rechnen, trotzdem sind keine konfliktvermeidenden Maßnahmen vorgesehen.

Eisvogel

Der Eisvogel ist besonders von der geplanten Alzbrücke betroffen. Die Besetzung einer Brutwand im näheren Umfeld ist nicht ausgeschlossen. Besonders wichtig ist der Erhalt einer uneingeschränkt möglichen Passage entlang der Fließgewässer, um ungehindert die Nahrungshabitate zu erreichen. Insbeondere im Bereich der Brückenköpfe ist eine Störung der Flugrouten nicht ausgeschlossen.

7.3. Haselmaus – Anhang IV der FFH Liste

Die Haselmaus konnte im Untersuchungsgebiet in den Waldgebieten entlang des Möglinger Mühlbaches und am Anniger Bach festgestellt werden. Da Haselmäuse sehr sesshaft sind, ist eine Umsiedelung oder Vergrämung in neue Gebiete nur mit einem großen zeitlichen Vorlauf von 5-7 Jahren vorzunehmen.

Die vorgesehenen CEF-Maßnahmen (Jungwald, Gehölpflanzung) müssen bereits bei Beginn des Bauvorhabens wirksam sein. Dies ist nachzuweisen. Nur mit Kunstnestern ist es möglich nachzuweisen, dass eine Besiedelung eines Ersatzlebensraum erfolgt ist.

Die Habitatersatzfläche beträgt nur 50% des Habitatverlusts.. Da die genaue Individuenzahl der lokalen Population nicht bekannt ist, kann auch nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die neu geschaffene Ausgleichspflanzung für die Tiere ausreichend groß ist.

Laut LfU Bayern können kleinere Bestände der Haselmaus nur in Kontakt mit benachbarten Vorkommen überleben. Die Mindestgröße für eine eigenständig überlebensfähige Population wird mit 20 ha Waldfläche angegeben, die Ausgleichsfläche ist also viel zu klein und ungeeignet.

Vom LfU Bayern werden als mögliche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für die Abnahme weiterer Populationen u.a. folgende Maßnahmen angegeben:

- Erhalt von großräumigen, unzerschnittenen Waldlebensraumkomplexen
- Erhalt von Biotopbäumen (v. a. Höhlenbäumen) und stehendem Totholz
- Etablierung von Grünbrücken mit durchgehendem Gehölzbewuchs
- Erhalt von Sukzessionflächen im Wald (z. B. Windwurfflächen)
- Förderung der Strauchschicht (z. B. durch Lochhiebe)
-

Die im Zuge des Straßenbaus erfolgten Eingriffe laufen diesen Maßnahmen zuwider.

7.4. Amphibien

Im Rahmen der Untersuchung wurden 2016 55 Gewässer erfasst und auf Amphibien untersucht. Den größten zusammenhängenden Gewässerkomplex bildet der Bereich zwischen der B299 und dem östlich gelegenen Möglinger Bach. Ein weiterer Gewässer-komplex befindet sich im Umgriff der Alz mit Altarmen, Fischteichen und Tümpeln.
Im Untersuchungsraum kommen 9 Amphibienarten vor, alle Amphibienarten sind gemäß §7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützt.

Nur im Bereich der Rampe am Möglinger Mühlbach sind Ampibientunnel vorgesehen, jedoch kommt es bei allen Amphibien, die zufällig oder bei ungerichteten Wanderungen auf die Fahrbahn der B 304 neu gelangen, zu einem Anstieg des individuellen Kollisions- und Tötungsrisikos. Das Tötungsverbot ist dann erfüllt, wenn keine wirksamen Maßnahmen in ausreichendem Umfang vorgesehen sind und sich das Kollisionsrisiko damit signifikant erhöht, was bei einem Straßenneubau ohne durchgehende Schutzzäune der Fall ist.

Die Anlage von geeigneten Ersatz-Laichgewässern, um die Wanderbewegungen zu steuern und die Zerschneidungswirkung zu minimieren sind für keine Amphibienart

vorgesehen.

7.5. Laubfrosch – Anhang IV der FFH Liste

Der Laubfrosch wurde 2016 im Plangebiet in vier Gewässern (34, 49, 50, 55) nachgewiesen, dabei kann man von einer zusammenhängenden Population ausgehen. Die Bestände sind in Bayern stark abnehmend.
Um die lokale Population zu sichern und zu stärken wäre die Neuanlage und dauerhaft festgesetzte Pflege von geeigneten Laichgewässern, die Anlage von Winterquartieren und die Schaffung von Überschwemmungstümpeln geeignet. Diese Maßnahmen sind im Maßnahmenkatalog nicht enthalten. Eine Verschlechterung für die lokale Population (Schädigung) ist daher nicht auszuschließen.

7.6. Springfrosch – Anhang IV der FFH Liste

Im Auwald der Alz, bei Anning und bei St. Georgen sind mehrere Springfroschvorkommen bekannt, insgesamt wurden Vorkommen in 13 kartierten Gewässern gefunden.
Um die lokale Population zu erhalten, wäre die Anlage und Pflege geeigneter Laichgewässer, die Besonnung bestehender Gewässer, die Verbindung von Gewässern zum Wald und der Einbau von Durchlässen an möglichst allen zu erfassenden Wanderwegen notwendig. Keine dieser Maßnahmen ist im Maßnahmenkatalog in ausreichendem Umfang festgeschrieben, das Schädigungsverbot ist möglicherweise einschlägig, da z.B. Wanderrouten nicht erfasst wurden.

7.7. Reptilien

Im Rahmen der Untersuchung wurden Zauneidechse und Ringelnatter als Reptilienarten im Untersuchungsraum nachgewiesen, vor allem in der Alzaue westlich der Alz, Alzaue mit Bahnlinie und Hang bei Nock, auf Waldlichtungen im Lindacher Holz östlich Pirach / Zieglstadl und auf Ausgleichsflächen nord-östlich St. Georgen sowie entlang der Leiten und der Bahnlinie im Trauntal bei St. Georgen.
Der Erhaltungszustand der Art in der Region ist ungünstig, die lokalen Populationen wurden 2016 noch als gut bezeichnet (mit Ausnahme der Population im Lindacher Holz, hier schlecht). Nördlich St. Georgen ist eine fortpflanzungsfähige Population lokalisiert, die schon jetzt vom Straßenverkehr der St 2104 bedroht ist.
Für die überbauten Zauneidechsenhabitate wird die vorzeitige Anlage von Ausweichhabitaten im unmittelbaren Umfeld der betroffenen Habitate (am Waldrand westlich von Wimpasing und nördlich von St. Georgen) festgesetzt, dabei ist nicht gesichert, dass die in der Nähe stattfindenden Baumaßnahmen die Tiere nicht schädigen. Es ist nicht festgeschrieben, wie die Rückwanderung der Tiere in die Habitate verhindert werden soll.

Ein bereits bestehendes Ausgleichshabitat muss wieder abgetragen werden und im Bereich des Waldrandes wieder aufgebaut werden. Die Verlegung einer Ausgleichsfläche verlangt einen „Ausgleich vom Ausgleich“ und damit eine doppelte Ausgleichsfläche. Dies ist in den Unterlagen nicht dargestellt.

Die Vermeidungsmaßnahmen sind als nicht ausreichend abzulehnen. So wird festgesetzt, dass die Vergrämung der Tiere mindestens 3 Wochen vor Baubeginn erfolgen muss. Es werden auch keine Maßnahmen zur Verhinderung der Rückwanderung festgesetzt.

Es ist unzulässig, Maßnahmen durchzuführen, bevor die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen nachgewiesen ist. Die betroffene Art muss die neue Lebensstätte nachweislich angenommen haben als Nahrungs- ,Fortpflanzungs- und Überwinterungshabitat, bevor Baumaßnahmen begonnen werden dürfen.

Auch gemäß „Arbeitshilfe zur saP Zauneidechse“ des LfU (2020) muss

- der Habitatverlust mindestens 1:1 ausgeglichen werden.
- Pflege und Unterhalt der Ausgleichsflächen festgesetzt und gesichert sein
- die Wirksamkeit der Ersatzhabitate **vor** dem Baubeginn sicher nachgewiesen werden (CEF-Maßnahmen)

Diese Vorgaben sind nicht vollumfänglich umgesetzt. Von einem Schädigungstatbestand muss deshalb ausgegangen werden.

7.8. Biber

Aufgrund der jahrelangen Bauphase ist mit einer Vergrämung des Bibers zu rechnen.Damit ist in Wechselwirkung auch der Scharlachkäfer in den Alzauen, eine prioritäre und höchst schützenswerte Art, in Gefahr. Institut Schober führt selbst aus, dass für den Erhalt des Käfers der Biber erforderlich ist, der die erforderlichen Totholzbäume liefert, die der Käfer benötigt.

-

7.9. Mangelhafte Bestandserfassung

Zur Beurteilung der Auswirkungen eines Eingriffs müssen nicht nur die nachgewiesenen Artenvorkommen geprüft werden, sondern auch die **potentiell möglichen Arten (LfU Bayern).**

Die Methodenwahl muss zudem die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse enthalten.
Es ist davon auszugehen, dass die artenschutzrechtliche Prüfung, bzw. die FFH Prüfung hinsichtlich der Vorkommen unvollständig ist, bzw. diverse Artengruppen gänzlich fehlen.

Folgende Punkte sprechen dafür:

a) Auen gehören zu den artenreichsten Naturräumen Europas. Durch unterschiedlichste Lebensräume bieten sie vielen seltenen und gefährdeten Tier und Pflanzenarten eine Heimat.
b) Die Lebensraumbedingungen in der Alz/Traunaue mit den Kiesbänken und Tümpeln sind als Lebensraum für seltene Vögel und Tiere ebenso geeignet wie der Lebensraum im SPA/FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, welches nur ca 1km Luftlinie von der Trasse entfernt ist.
c) Laut vorläufigem Managementplan 2022 zum FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, sind auch für die mittlere Alz, also für das im Wirkbereich der Trasse liegende Gebiet, seltene Tiere und Pflanzen als wahrscheinlich genannt, jedoch in der UVP nicht als potentielle Vorkommen aufgeführt.
d) Laut gelistetem Artenvorkommen des Bayerischen Landesamts für Umwelt für

TK7941 für Trostberg sind für die Alzauen Arten aufgelistet, die jedoch in der UVP nicht als potentielle Vorkommen aufgeführt sind.

e) In der Studie Dorsch Consult zur B299/B304 AÖ-TS (Altötting Traunstein) sind für die mittlere Alz Arten aufgeführt, die von der Behörde nicht untersucht wurden, deren Vorkommen aber nicht ausgeschlossen werden kann.

f) Es erfolgte **keine** Untersuchung der gewässergebundenen Arten und Wirbellosenfauna, siehe Punkt 6.2 (Begründung, weshalb eine Erfassung erforderlich ist, fehlt).

Die potentiell zu erwartenden Arten sind aufgelistet unter Teil C der Einwendungen, FFH-Verträglichkeitsprüfung, Punkt 1 (zur Falschabgrenzung FFH Gebiet).

Die Behörde ist verpflichtet, diese potentiell möglichen Artenvorkommen bei der Prüfung zu berücksichtigen. Wenn sie zur Entscheidung kommt, dass potentielle Arten nicht im Untersuchungsgebiet vorkommen, muss dies wissenschaftlich begründet sein.

Im Laubwald oberhalb von Nock, östlich des Anwesens Knorr sind seit Jahren Baumfalken zu Gast. Ein Förster bestätigte das Vorkommen des Uhus in den Waldbereichen nördlich von Wimpasing südlich von Nock. Die Nachtigall ist in den Alzauen hörbar, die auf der Roten Liste als vom Aussterben bedroht steht. Der Kuckuck ist jährlicher Gast westich von Nock im nahen Auwaldberech. Die Bestände gehen laufend zurück. Mittlerweile steht der Kuckuck auf der Vorwarnliste der bedrohten Brutvögel.

g) Das Feuchtbiotop bei Pirach

Das in folgendem Bild eingezeichnete Feuchtbiotop soll komplett von der Trasse überbaut werden. Untersuchungen oder eine Erwähnung in den Unterklagen findet nicht statt.

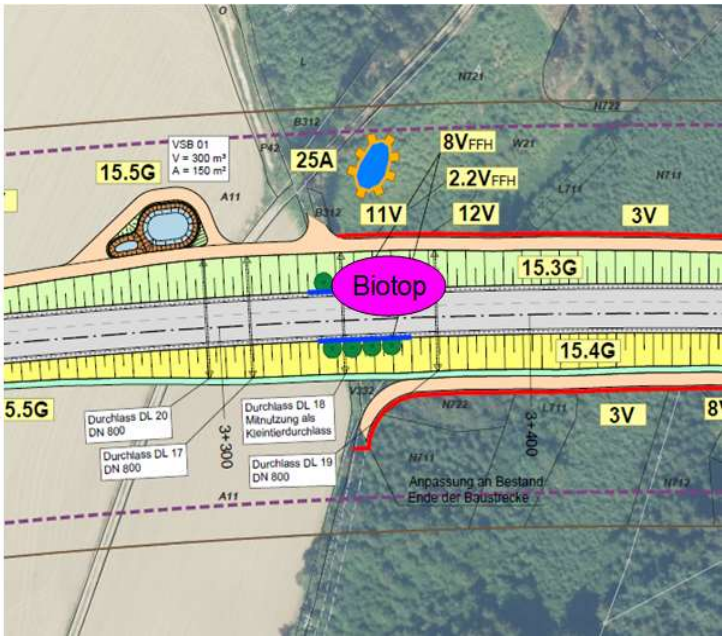


Bild vom Biotop

7.10. EUGH – Urteil zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände

Der Europäische Gerichtshof hat klargestellt, dass die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht durch den Erhaltungszustand der Art, oder durch populationsbezogene Überlegungen relativiert werden kann und erstreckt den Schutz der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf Funktionsbeeinträchtigungen.
Zur Auslegung der Verbote Artikel 5 und 12 der Richtlinie 2009/147/EG (Vogelschutzrichtlinie) stellt der Europäische Gerichtshof klar, dass die Verbote des Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie unabhängig davon anzuwenden sind, ob die Vogelarten in Anhang I der Richtlinie gelistet sind, auf irgendeiner Ebene bedroht sind, oder ihre Population auf lange Sicht rückläufig ist.
§44 des BNatSchG ist entsprechend anzuwenden.

Bei der Bewertung des Verbotstatbestands berücksichtigt die Behörde das Urteil des EUGH nicht, insbesondere die Maßgabe, dass sich der Schutz der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf Funktionsbeeinträchtigungen erstreckt.

Die Auslegung hat der Europäische Gerichtshof vor dem Hintergrund fortschreitender Biodiversitätsverluste getroffen.

8. SCHUTZGUT PFLANZEN

8.1. Unvollständige Kartierung Pflanzen

Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie liegen im Wirkbereich der Trasse, oder werden dauerhaft durch Überbauung und Versiegelung vernichtet. Dies entspricht dem Verbotstatbestand.
siehe Punkt 5. zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, Teil C der Einwendungen (Prüfung nach FFH-Recht).

Durch die Überbauung und Zerstörung werden auch die, für den Lebensraumtyp charakteristischen Pflanzen erheblich beeinträchtigt, oder zerstört.
Die diesbezügliche Erfassung und Bewertung sind unvollständig. Die Behörde hätte für jeden Lebensraumtyp auch die potentiell vorkommenden Pflanzenarten ermitteln müssen:

Beispiel Lebensraumtyp 3150:
Dieser Lebensraumtyp umfasst natürliche, nährstoffreiche Stillgewässer einschließlich ihrer Ufervegetation mit Schwimmblatt- und Wasserpflanzen-Vegetation, zum Beispiel mit Wasserlinsendecken, Laichkrautgesellschaften, Krebsscheren, Farnen,
oder auch Wasserschlauch-Beständen.

Charakteristischer Bewohner des Lebensraumtyps ist z.B. der Kammmolch

8.2. Auswirkung der erhöhten Schadstoffbelastung auf die Pflanzen/Vegetation
(baubedingt und anlagebedingt).

Siehe dazu auch die Einwendungen zum Schutzgut Luft.

Da die Behörde die Verschlechterung der Luftverhältnisse nicht erkennt, bewertet sie die Auswirkungen der verschlechterten Luftverhältnisse auf Flora und Fauna nicht, bzw. falsch.

Die Belastung aus der winterlichen Salzstreuung auf Flora und Fauna hat die Behörde nicht berücksichtigt und den Nährstoffeintrag in die Biotope nicht berechnet.

K**ritischer Wert für die Vegetation**
Der kritische Wert für die Vegetation von 30 Mikrogramm Nox /cbm wird überschritten – und dies in bisher unbelastetem sensiblem Gebiet in unmittelbarer Nähe von geschützten Biotopen. Die Behörde betrachtet diesen Wert jedoch nicht für relevant.
Bereits im Planfeststellungsbeschluss zur OU Altenmarkt, BA 1, vertritt die Behörde die Meinung, dass die Überschreitung des kritischen Werts bei der Beurteilung der Umweltausauswirkungen nicht berücksichtigt werden muss, da die Probenahmestelle für die Beurteilung des kritischen Werts 5km entfernt sein muss
und darunter dieser Wert nicht relevant ist. Sie beruft sich dabei auf folgende Rechtsgrundlage:
39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Anlage 3, Beurteilung der Luftqualität und Lage der Probenahmenstellen für Messungen von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, und Stickstoffoxiden… EU Richtlinie 2008/50/EG, Artikel 7, Probenahmenstelle, Anhang III; Großräumige Ortsbestimmung der Probenahmenstellen 2.Schutz der Vegetation und der natürlichen Ökosysteme:
Die Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der Vegetation und der natürlichen Ökosysteme vorgenommen werden, sollten mehr als 20km von Ballungsräumen, bzw. mehr als 5km von anderen bebauten Flächen, Industrieanlagen, oder Autobahnen….entfernt gelegen sein, was bedeutet, dass der Ort der Probenahmenstellen so zu wählen ist, dass die Luftproben für die Luftqualität eines Gebiets von
mindestens 1000qkm repräsentativ sind.
Die Behörde legt jedoch das Gesetz bzw. die EU Richtlinie falsch aus, da es dabei um eine großräumige Ortsbestimmung der Probenahmenstelle geht, die eine repräsentative Aussage für die Luftqualität eines Gebiets, z.B. für den städtischen, oder ländlichen Hintergrund ermöglichen soll.
Es würde den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung widersprechen, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen (Artikel 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der EU), wenn bei der Durchführung von Plänen, Programmen oder Projekten, der kritische Wert für die Vegetation und Ökosysteme erst ab einer Entfernung von 5km eingehalten werden soll, darunter aber billigend in Kauf genommen wird, dass die Vegetation geschädigt werden darf.

Quelle Umweltbundesamt:
Luftschadstoffe können direkte Schäden an Pflanzen bewirken. Hohe Einträge luftgetragener

Schadstoffe führen so zu einem Verlust an biologischer Vielfalt und bedrohen naturnahe Ökosysteme dauerhaft in ihrer Existenz. Bei einer Schädigung durch Luftschadstoffe, können Ökosysteme ihre vielfältigen Funktionen im Naturhaushalt nur noch eingeschränkt erfüllen.

Einträge von Schwefel- und Stickstoffverbindungen aus dem Verkehr führen im Boden zur Versauerung. Damit einhergehend ändern sich Menge und Zusammensetzung des Nährstoffangebotes. Pflanzen und Pflanzengesellschaften, die auf neutrale Bodenverhältnisse angewiesen sind, haben keine Chance. Die entsprechenden Ökosystemtypen verschwinden und die Vielfalt der Ökosysteme wird verringert.

Stickstoffverbindungen wirken darüber hinaus eutrophierend auf naturnahe Ökosysteme. Langanhaltende, erhöhte Stickstoffeinträge über die Luft verändern die Gleichgewichte zwischen Stickstoff und anderen Nährstoffen (wie Magnesium, Phosphor und Kalium) im Boden und damit auch ihre ausgewogene Aufnahme durch die Pflanzen. Der unausgewogene Ernährungsstatus im Ökosystem führt zu geringerer Toleranz gegenüber kurzzeitigen Störungen oder Stress (Frost, Trockenheit, Schädlinge). Stickstoffeinträge sind eine Hauptursache für den Verlust biologischer Vielfalt in Europa, weil Arten und Biotoptypen verdrängt werden, die an geringe Stickstoffverfügbarkeit angepasst sind.

Allgemein führt langanhaltender Stress durch Stoffeinträge zur Destabilisierung von Ökosystemen (zum Beispiel Waldschäden), die dann natürlichen Stressfaktoren und Klimaänderungen gegenüber anfälliger sind.

Ozon schädigt auch Pflanzen und Ökosysteme.

Salzeintrag schädigt auch Pflanzen und Vegetation.

9. SCHUTZGUT MENSCH UND INSBESONDERE MENSCHLICHE GESUNDHEIT

9.1. Verschlechterung der Luftverhältnisse und Erhöhung der Lärmbelastung in bisher unverlärmtem Gebieten mit sauberer Luft

Die Behörde rechtfertigt die Umfahrung u.a. mit einer Verbesserung der Luftverhältnisse im Ortskern von Altenmarkt. Dem steht jedoch eine deutliche Verschlechterung der Luftverhältnisse über weite Strecken gegenüber.

Das Luftschadstoffgutachten ist fehlerhaft.
Entgegen der Beurteilung durch die Behörde, erhöht sich durch die Trassenführung die Luftschadstoffbelastung, insbesondere die der Stickoxide, deutlich – siehe Punkt 2. Schutzgut Luft.

Eine erhöhte Stickoxidbelastung in der Luft wirkt sich auf die menschliche Gesundheit auch unterhalb des Grenzwerts nachteilig aus.

Quelle Umweltbundesamt:
Stickstoffdioxid belastet insbesondere Menschen mit Vorerkrankungen der Atemwege und Lunge und des Herz-Kreislauf-Systems aus, da es als starkes Oxidationsmittel zu Entzündungsreaktionen in den Atemwegen führt und die Reizwirkung anderer Luftschadstoffe z. T. verstärkt.

Eine weitere – gesundheitlich wie pflanzenphysiologisch bedeutsame – mittelbare Wirkung des Stickstoffdioxid rührt daher, dass das Stickstoffdioxid auch eine Vorläufersubstanz für das sekundär in Bodennähe gebildete Reizgas Ozon ist.
Ozon wirkt ebenfalls als sehr starker Reizstoff auf die Schleimhäute, die Atemwege, die Lunge und Augen und zeigt sich insbesondere bei Aktivitäten im Freien durch Atemwegsbeschwerden, Kopfschmerzen, Kreislaufproblemen.

Vermehrt heiße Tage durch den Klimwandel fördern die Ozonbildung.
Das durch den Straßenverkehr entstehende Ozon entsteht erst in einer gewissen Entfernung zur Trasse, also in der Nähe des Freizeitzentrums, der Schulen, des Altersheims.
Die Frischluftschneise für Trostberg wird mit der Trasse erheblich eingeschränkt.

Wenn die Behörde argumentiert, dass eine Verschlechterung der Luft, oder eine Erhöhung der Lärmbelastung nicht relevant sei, da keine Grenzwerte überschritten werden, ist entgegen zu halten, dass auch in Altenmarkts Ortsmitte keine Grenzwerte überschritten werden.

Wenn die Behörde argumentiert, dass sukzessive verstärkt leise Elektrofahrzeuge und schadstoffärmere Fahrzeuge auf der Ortsumfahrung unterwegs sind, muss dieses Argument auch für den Verkehr in Altenmarkt gelten und ist kein Rechtfertigungsgrund für die Trasse.

Bei der Lärmbetrachtung erfolgte keine Aufnahme der Ist Situation. Somit verschleiert man die tatsächliche Mehrbelastung vieler Betroffener.

Im übrigen müssen Menschen im Außenbereich den gleichen Schutz geniessen, wie die Menschen in einer Wohnsiedlung. Das entspricht dem GG, dass alle Menschen gleich sind und auch den gleichen Schutz geniessen müssen. Der Außenbereich wird mehr und mehr zu reinen Wohnzwecken genutzt. Unerschiedliche Lärmgrenzwerte anzusetzen, ist nicht zulässig.

Die Trassenführung verstößt hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Luftverhältnisse und auf das Klima gegen Artikel 20a GG und Artikel 141 der Bayerischen Verfassung.

Die Verschlechterung der Luftverhältnisse hat die Behörde nicht in die Abwägung eingestellt.

10. SCHUTZGUT LANDSCHAFT

Eine deutlich erhöhte Gradiente, hohe Dammlagen, weithin sichtbare Brücken und Anschlussbauwerke führen zu einer nicht akzeptablen technischen Überprägung und vollständigen Veränderung der bisherigen Natur- und Auenlandschaft. Durch die Trasse entstehen optisch trennende Längsachsen in der offenen Landschaft.

Die Veränderung der Landschaft findet nahezu auf der gesamten Trassenlänge statt. Am gravierendsten jedoch im Alztal.
Insbesondere der auf ca. 18m ansteigende Straßendamm über die Dietlwiese, der in das ca 150m lange Brückenbauwerk der Alz übergeht, mit überdimensional erforderlichen Auflagern wegen des porösen Nagelfluh Gesteins am Hang Nock, oder dem gering tragfähigen Boden in den Alzauen, und einem Brückenpfeiler mitten im Fluss, bildet eine weithin dominierende, optische Barriere.
Die dortige, auf Dauer bestehende erhebliche Beeinträchtigung, soll durch naturschutzrechtliche Kompensationsflächen ausgeglichen werden.
Ein Ausgleich ist jedoch nicht möglich!

Ferner sollen durch gestalterische Maßnahmen nach landschaftsästhetischen und tierökologischen Kriterien erhebliche Beeinträchtigungen deutlich minimiert werden. Ein bis 18m ansteigender Straßendamm in bisher unberührter Landschaft, quer durch das ganze Tal, dreispurig befahrbar, eine überdimensionierte Brücke über die Alz -
Wie kann eine landschaftsästhetische Gestaltung eine derartige dauerhafte Beeinträchtigung der natürlichen Landschaft minimieren?

Wie schon beim Schutzgut Boden und Fläche, ist auch die Schönheit der Landschaft unwiederbringlich, nicht reproduzierbar und vermehrbar. Was zerstört ist, ist auf Dauer zerstört und kann nicht an anderer Stelle ersetzt werden.

Die vollständige Veränderung der Landschaft wirkt sich besonders auf die im Alztal und Trauntal lebende Bevölkerung aus.

11. FEHLENDE KUMULATION MIT ANDEREN PROJEKTEN

§7 UVPG:
Für die OU Altenmarkt II ist nach §7 UVPG von der Behörde eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Neuvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.
Es ist zweifelsfrei, dass für die OU Altenmarkt II somit eine Pflicht zur Durchführung der UVP besteht.

Anlage 3 UVPG: Kriterien für die Vorprüfung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung:
P. 2.2. :
„Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien **unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:**
Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien).

Es müssen also unter Berücksichtigung kumulierender Vorhaben, die Auswirkungen auf die Schutzgüter ermittelt und bewertet werden.
Der Vorhabensträger kann sich also nicht darauf berufen, dass, auch unter Berücksichtigung von kumulierenden Projekten, Schwellenwerte nicht überschritten werden und deshalb keine UVP Pflicht besteht und deshalb Summationsauswirkungen nicht geprüft werden müssen.

Der Vorhabensträger kann sich auch nicht darauf beziehen, dass die Summationsauswirkungen von kumulierenden Projekten so gering sind, dass sie keine Berücksichtigung finden müssen, denn dann müssten die Schlussfolgerungen nachvollziehbar und bewertet sein.

Die OU Altenmarkt ist ein Teil der gut 40km langen, 2001 raumgeordneten und linienbestimmten Gesamt-Neutrassierung der B299/B303, die im Abschnitt Nord die OU Garching, im Abschnitt Mitte die OU Tacherting/Trostberg und im Abschnitt Süd die OU Altenmarkt sowie die OU Hörpolding/Matzing beinhaltet.
Die Vorhaben sind also funktional und wirtschaftlich miteinander verbunden (§10 UVPG).

Sämtliche Abschnitte haben auch Auswirkungen auf das Klima. In diesem Fall ist der gemeinsame Einwirkungbereich die Atmosphäre. Bereits auf Ebene des BVWP 2030, also auch für die Projekte von der OU Garching im Süden, bis zur OU Hörpolding/Matzing, wurden die globalen Klimaauswirkungen weder ermittelt, noch beschrieben und bewertet.

Deshalb ist es zwingend erforderlich, die Gesamtauswirkungen im Rahmen der Kumulation zumindest in der Planfeststellung korrekt zu ermitteln.

Beispiel OU Trostberg – ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Es ist zweifelsfrei, dass die Ortsumfahrung Trostberg erhebliche, schädliche, belästigende, oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt hat und mit der OU Altenmarkt I und II einen gemeinsamen Einwirkungsbereich hat, das Alztal, bzw. die Athmosphäre, aufgrund der Auswirkungen auf das Klima.

- Erhöhte Treibhausgasemissionen im Alztal durch Steigungsstrecken an den Talhängen im Osten und Westen - Summationswirkung mit OU Trostberg West ;

- Erhöhte Schadstoffemissionen im Alztal durch Steigungsstrecken an den Talhängen im Osten und Westen – Summationswirkung mit OU Trostberg West

Zudem sind beide Strecken länger als die Bestandsstrecke.

- Die Auswirkungen der OU Altenmarkt I; II müssen in Kumulation mit der OU Trostberg West betrachtet werden, aber auch den in Aussicht gestellten Netzergänzungen:
  - hinsichtlich Zerschneidungswirkung für Tiere (komplettes Tal wird von Ost nach West durch die Trassen getrennt mit erheblichen Auswirkungen auf die Artenvorkommen und auf die globale Kohärenz Natura 2000).
  - hinsichtlich der Versiegelungsflächen mit Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und das Klima;
  - hinsichtlich der Abholzung von Waldflächen mit erheblichen Auswirkungen auf die dort beheimateten Arten und damit auf die Biodiversität, aber auch mit erheblichen Auswirkungen auf das örtliche Klima wegen Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr für die Stadt Trostberg; Zudem sind an beiden Talhängen prioritäre Lebensraumtypen betroffen, die nicht vernichtet werden dürfen.

Ferner sind in die Kumulation einzubeziehen:

In Aussicht gestellte Lösung für den Problempunkt Sankt Georgen (z.B. Emissionsberechnung / Immissionsberechnung mit Kanalisierung der Luftschadstoffe und des Feinstaubs aufgrund geplantem tiefergelegtem Kreisverkehr).

Industrieemissionen der umliegenden Industriebetriebe

Abwassereinleitung, in diesem Zusammenhang Verlängerung der Einleitegenehmigung, ZABA-Anlage der Fa. Alzchem, sowie Emissionen der örtlichen Industriebetriebe.

12. ERGEBNIS DER UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Vorbemerkung:
Dorsch Consult, Umweltverträglichkeitsstudie B299/B304 Altötting -Traunstein, 2008:
Zahlreiche Wirkfaktoren auf die Schutzgüter wurden von dem Institut deutlich negativer beurteilt, als das Gutachten zur Umweltverträglichkeitsprüfung zur Planfeststellung. Die aktuelle Ausführungsplanung in Verbindung mit dem Klimawandel müsste stattdessen zu nochmals kritischeren Bewertungen führen.

Dies legt die Vermutung nahe, dass die Planfeststellungunterlagen im Hinblick auf eine Straßen--Ermöglichungs-Planung erstellt wurden und floskelhafte Aussagen genau hinterfragt werden müssen.
Auch in den Ausführungen des Büros Schober werden diverse Bewertungen in der endgültigen UVP, gegenüber der vorläufigen UVP, abgeschwächt dargestellt, obwohl sich die Eckdaten nicht geändert haben!

Das Vorhaben ist nicht zulassungsfähig:
12.1. Da die Beeinträchtigungen auf alle Schutzgüter erheblich sind, auch unter Berücksichtigung der von der Behörde vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, Minderungsmaßnahmen oder Schutzmaßnahmen, deren Wirksamkeit zum großen Teil nicht nachgewiesen sind.

12.2.
Die Anforderungen an das Projekt widersprechen in allen Punkten den Anforderungen des novellierten **Landesplanungsgesetzes Bayern 12/2020.**
Im Grunde sind in den nachfolgenden Passagen alle Einwendungsgründe zusammengefasst:

zu Punkt 3 des Landesplanungsgesetzes Bayern 12/2020
„Vermeidung von Zersiedelung; Flächensparen:

Eine Zersiedelung der Landschaft soll vermieden werden. Der Freiraum soll erhalten werden; Die weitere Zerschneidung der offenen Landschaft und von Waldflächen soll so weit wie möglich vermieden werden. Bei der erstmaligen planerischen Inanspruchnahme von **Freiflächen im** Außenbereich für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll angestrebt werden, dass eine Begrenzung auf eine Richtgröße von 5 ha pro Tag landesweit bis spätestens zum Jahr 2030 erreicht wird. Dabei ist zu berücksichtigen, in welchem Ausmaß es bei der Inanspruchnahme der Flächen zu einer Bodenversiegelung kommt und welche Maßnahmen für den Umwelt-, Klima- und Artenschutz getroffen werden.“

Die Trasse widerspricht in allen Punkten der Zielsetzung des Landesplanungsgesetzes

Zu Punkt 7 des Landesplanungsgesetzes Bayern 12/2020
„Landschaftsbild:

Das Landschaftsbild Bayerns soll in seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit bewahrt werden. Kultur- und Naturlandschaften sollen erhalten und entwickelt werden. Es sollen die räumlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Land- und Forstwirtschaft und der Naturschutz ihren Beitrag dazu leisten können, das Landschaftsbild und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen“.

Die Trasse widerspricht in allen Punkten der Zielsetzung des Landesplanungsgesetzes

Zu Punkt 8 des Landesplanungsgesetzes Bayern 12/2020 „Ökologische Funktionen des Raums“:

Der Raum soll in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, des Klimas, der Erholung sowie als Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt, gesichert oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederhergestellt werden. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Raums sollen unter Berücksichtigung seiner ökologischen Funktionen gestaltet werden. Naturgüter sollen sparsam und schonend in Anspruch genommen werden. Das Gleichgewicht des Naturhaushalts soll nicht

nachteilig verändert werden. Grundwasservorkommen sollen geschützt, die Reinhaltung der Gewässer soll sichergestellt werden. Wälder sollen in ihrer Funktion für Klima, Natur- und Wasserhaushalt sowie für die Erholung erhalten und soweit erforderlich verbessert werden. Den Erfordernissen des Biotopverbunds soll Rechnung getragen werden. Für den vorbeugenden Hochwasserschutz soll vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen Sorge getragen werden. Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft soll sichergestellt werden. Den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen“.

Die Trasse widerspricht in allen Punkten der Zielsetzung des Landesplanungsgesetzes

12.3.
Die Belange des Klimaschutzes wurden in der Abwägung nicht entsprechend eingestellt bzw. falsch beurteilt, da die Erhöhung der Treibhausgasemissionen durch das Projekt verkannt wurde.

12.4.
Die Auswirkungen des Klimawandels auf das Projekt bzw. die Schutzgüter sowie die Auswirkungen des Projekts auf den Klimawandel wurden nicht, bzw. unzureichend ermittelt und bewertet.

12.5.
Das Luftschadstoffgutachten ist fehlerhaft, weshalb darauf begründete Aussagen der Behörde ebenfalls fehlerhaft sind.
Die Behörde hat die Wirkzusammenhänge unvollständig ermittelt und beschrieben.

12.6.
Das Abwägungsergebnis ist nicht nachvollziehbar.

Es ist nicht erkennbar, welchem Gut in der Abwägung die abwägungsrelevanten Sachverhalte überhaupt gegenübergestellt werden. Weder dieses Gut, noch die abwägungsrelevanten Sachverhalte sind bewertet und gewichtet. Die abwägungsrelevanten Sachverhalte sind nicht vollständig ermittelt.

Das Abwägungsergebnis ist nicht nachvollziehbar und somit willkürlich.

Auch ein sogenanntes „Allgemeinwohl“ muss detailliert begründet werden.
Die Bindungswirkung der Ausbaupläne zum Fernstraßenausbaugesetz kann diese Abwägung nicht ersetzen und ist zudem, wie unter Punkt 10.9.2. ausgeführt, rechtswidrig.

12.7.
In der Kosten-Nutzen-Rechnung zum Bundesverkehrswegeplan für das Projekt Ortsumfahrung Altenmarkt II ging man bei der Bewertung des nicht monetären Umweltbeitrags in Prins davon aus, dass auch der 2. Bauabschnitt der Ortsumfahrung Altenmarkt bereits planfestgestellt ist (1. Bauabschnitt = Aubergtunnel, unter Verkehr, jedoch kein Zwangspunkt für BA II). **Das ist falsch.**
Somit sind die nicht monetären Auswirkungen nicht bewertet und nur mit „Plan festgestellt“ aufgeführt (s. Umweltbeitrag 2 nicht monetarisierte Kriterien, Punkt 2.1 – 2.9. unter Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung Modul B - „planfestgestellt“).

Tatsächlich ist der ökologische Umweltschaden erheblich und das Projekt hätte aus Umweltsicht kritischer eingestuft werden müssen.

12.8.
Die Ortsumfahrung Altenmarkt II induziert neuen Verkehr und verlagert Probleme auf Natur, Landschaft und Landwirtschaft und steht damit im Widerspruch zu Artikel 20a GG und Art. 141(1) der Bayerischen Verfassung.

Der Staat muss die natürlichen Lebensgrundlagen schützen, Fläche, Boden, Wasser, in Verantwortung für künftige Generationen.

Eine Ortsumgehungsplanung muss diese verfassungsrechtlichen Grundsätze beachten.
Für Flächenverbrauch, Artenschwund und Klimaschäden gibt es keine Kompensation.
Die Erhaltung dieser Lebensgrundlagen und Ressourcen liegt im Allgemeinwohl.
Die Umwelt steht im Gemeineigentum der Menschen.

12.9. Summationswirkungen mit anderen Projekten wurden unzureichend ermittelt und bewertet und somit unzureichend in die Abwägung eingestellt.

12.10.
Weitere abwägungsrelevante Sachverhalte müssen in die Abwägung eingestellt werden, die unter dem **Gliederungpunkt A der Einwendungen, unter „Planrechtfertigung“** aufgeführt sind (und ggf. andere – kein Anspruch auf Vollständigkeit)

12.10.1. Seit ca 20 Jahren **nahezu unveränderte Verkehrsverhältnisse in Altenmarkt** .
Man begründet jedoch die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung mit laufend steigenden Verkehrszahlen.

12.10.2. keine Bindungswirkung der Ausbaupläne zum Fernstraßenausbaugesetz
Zum Rechtsgutachten Kanzlei Baumann, Dr. Franziska Hess, im Auftrag des BUND zur formellen (Unions) Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen:

„Der gesetzliche Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 vom 23.12.2016 (vgl. §1 Abs 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes) ist wegen Verstoßes gegen die Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme der EU (SUP Richtlinie) formell unionsrechtswidrig.

Materiell verfassungswidrig ist der Bedarfsplan mit der Folge, dass die Bindungswirkung nach §1 Abs. 1 Satz 2 FstrAbG, i.V. mit Anlage 1 i.V. mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 entfällt, weil er mit §13 Abs. 1 Klimaschutzgesetz i. V. mit dem Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung des Artikels 20a GG unvereinbar ist.

In der Konsequenz müssen Planfeststellungsbeschlüsse über Vorhaben, die in der Anlage 1 zum Fernstraßenausbaugesetz ausgewiesen sind, wegen der formellen Unionrechtswidrigkeit des §1 Abs. 1 Satz 2 FstrAbG i.V. m. Anlage 1 i.V. mit BVWP 2030 diese Bestimmungen unangewendet lassen und dürfen sich auch wegen der materiellen Verfassungswidrigkeit des §1 Abs. 2 FstrAbG i.V. mit Anlage 1 nicht auf die durch diese Bestimmungen erreichte Bindungswirkung stützen.

Unabhängig von der Frage der Bindungswirkung nach §1 Abs. 2 FstrAbG muss der Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Abwägung bei der Entscheidung über ein

Straßenbauvorhaben die Belange des Klimaschutzes gemäß §13 Abs. 1 KSG in die Abwägung einstellen**“**.

12.10.3. Problemverlagerung
Probleme werden auf Nachbargemeinden verlagert (Verkehrsproblem Sankt Georgen ist ungelöst, zusätzlicher Verkehr für Trostberg, auch bei einer OU Trostberg West nahezu keine Verkehrsentlastung für die Stadt, weshalb weitere Netzergänzungen gefordert werden; Siedlungen und Gewerbe von Traunreut und Trostberg liegen im Osten. Die im Osten liegenden Orte Palling und Feichten fordern ebenso eine Ortsumgehung. Eine Entlastung kann nur eine Verbindung im Osten schaffen, ein neues Gesamtkonzept ist erforderlich)
Die Behörde hat die Auswirkungen auf die nachgelagerten Verkehrsströme hinsichtlich der Verkehrszahlen zwar ermittelt, jedoch unzureichend beurteilt.

12.10.4. Das Projekt wurde 2001 mit der Lage in einer überregionalen Entwicklungsachse und mit der zunehmenden Verkehrsbedeutung infolge des Baus der A94, sowie der B15 neu begründet. Zwischenzeitlich sind die Entwicklungsachsen im Landesentwicklungsprogramm Bayern entfallen. Wie sich zeigt, bewirkt die A94 keine Veränderung für die B299/B304 und die B15 neu ist in den weiteren Bedarf abgestuft. Wesentliche Gründe für die Baumaßnahmen sind somit entfallen.

12.10.5. Die Bahnlinie Traunstein-Trostberg-Mühldorf, die parallel zur B299/B304 verläuft, wurde durch die Einführung des 2 Stunden Taktes aufgewertet. Sie erfährt durch den Bahnausbau Markt Schwaben-Mühldorf-Freilassing (ABS 38) und den Bau der Brenner-Zulaufstrecke als Querverbindung dieser beiden Strecken einen weiteren Bedeutungsgewinn. Dies würde durch einen konkurrierenden Straßenausbau zunichte gemacht.

12.10.6. Neu festzustellen sind auch die aktuellen Gegebenheiten hinsichtlich Trinkwasserschutz. In den vergangenen 20 Jahren wurden mehrere – damals für den Trassenverlauf maßgebende Trinkwasserschutzgebiete geändert, Einzugsbereiche neu ermittelt und im Regionalplan Vorranggebiete festgesetzt. Der Trassenverlauf bedarf deshalb einer neuen Prüfung.

12.10.7. Die Trassenführung wird den Anforderungen an eine Bundesfernstraße nicht gerecht. Die übergeordneten Ziele des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Seite 17, Anlage 5) werden nicht erfüllt:
- Verbesserung des Verkehrsflusses (nicht gegeben, Zick Zack Kurs, Einfädeln der LKWs nach Steigungsstrecken, LKW´s müssen sich am schwächsten Glied orientieren und können die Steigungsstrecke teils nur mit 50-60kmh bewältigen; Einschleifungen, Kreisverkehre etc.)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (nicht gegeben; Unfallschwerpunkt Sankt Georgen bleibt bzw. erhöht sich; Steigungs/Gefällestrecken über Brücken und Feuchtgebieten lassen Unfälle besonders im Herbst/Winter erwarten)
- Reduzierung von Emissionen, Schadstoffen und Klimagasen, Begrenzung von Natur und Landschaft und Verbesserung der Lebensqualität (nicht gegeben, siehe Einwendungen zur Umweltverträglichkeit).

12.10.8. Unwirtschaftlichkeit des Projekts. Die laufend gestiegenen Projektkosten müssen ebenso in die Abwägung eingestellt werden, denn die Bundesregierung ist verpflichtet, mit Steuergeldern umsichtig umzugehen.
Ortsumfahrung Altenmarkt I **und** II waren mit 56 Mio Euro kalkuliert.
Der Bauabschnitt I(Aubergtunnel, kein Zwangspunkt für den Bauabschnitt II) ist mit Ca. 30 Millionen Euro fertiggestellt. Der Bauabschnitt II ist Stand Feb. 2022 mit ca. 85 Mio. Euro kalkuliert. Die Kostenaufstellung bedarf einer unabhängigen Überprüfung. Es ist davon auszugehen, dass auch aufgrund der erheblichen Preissteigerung die Baukosten aktuell mit

weit über 100 Mio. anzusetzen sind

12.10.9. Akzeptanz: Ein Großteil der Bevölkerung lehnt das Projekt ab. Die Petition beim deutschen Bundestag zum Planungsstopp wurde von über 1200 Menschen gezeichnet.
Der Stadtrat Traunreut hat sich mit Stadtratsbeschluss einstimmig gegen die Trasse ausgesprochen, ebenso Trostberg mit Mehrheitsbeschluss.
Seit über einem Jahr dokumentieren eine Vielzahl von Presseartikeln die kritische Auseinandersetzung mit dem Vorhaben.
Auch die Stadt Trostberg hat sich bereits in der Raumordnung per Stadtratsbeschluss für eine Trassenführung im Osten ausgesprochen. Die im Protokoll ausführlich beschriebenen Nachteile der derzeitigen Plantrasse sind heute noch gültig, bzw. haben sich sogar noch verstärkt.

12.10.10.
Die unter **Teil A der Einwendungen, Punkt 3.** beschriebene Alternativtrasse drängt sich als vorzugswürdiger auf und muss deshalb in die Prüfung aufgenommen und in die Abwägung eingestellt werden.

…...ohne Anspruch auf Vollständigkeit

13. Abwägungsergebnis
Allgemeinwohl (Ausführungen zum Allgemeinwohl siehe auch Teil A P. 13)
==========

Es sind nicht nur die Auswirkungen auf die Schutzgüter in die Abwägung einzustellen, sondern auch die unter Punkt A ausgeführten Einwendungen, wie Problemverlagerung, Verkehrszuwachs etc.
Es ist nicht erkennbar, dass überhaupt eine Abwägung stattgefunden hat. Diese muss nachvollziehbar sein und darf nicht nur mit dem Allgemeinwohl begründet werden, zumal das sogenannte „Allgemeinwohl“ einer näheren Erläuterung bedarf.

Eine Abwägungsentscheidung für das Projekt wäre eine Entscheidung

- gegen den Klimaschutz
- gegen Generationengerechtigkeit
- gegen einen schonenden Umgang der Ressourcen
- gegen Nachhaltigkeit
- gegen den Schutz der Biodiversität
- gegen die geplante Mobilitäswende
- gegen die zu Grunde liegenden Gesetze
  Diese würden zu Makulatur, wenn deren Vorschriften kein entsprechendes Gewicht bei behördlichen Entscheidungen erhalten würden

und wäre deswegen nicht akzeptabel.
Nachteilige Auswirkungen auf vorgenannte Sachverhalte müssen ebenso in die Abwägung eingestellt werden.

Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschutz sind die Voraussetzungen für die Lebensgrundlagen künftiger Generationen und **liegen somit im Gemeinwohl aller.**
Das geplante Projekt verstößt gegen Artikel 20a GG und Artikel 141 (1) der Bayerischen Verfassung. Luft, Klima und die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erhalten – in Verantwortung **für künftige Generationen.**

Eine Abwägung kann nicht zu Gunsten wirtschaftlicher Interessen, oder zu Gunsten des Individualverkehrs getroffen werden.

Eine 0-Lösung darf dabei nicht kategorisch ausgeschlossen werden, denn Straßenbau um jeden Preis würde der gewünschten Mobilitätswende und der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene entgegenstehen.

Im Übrigen verweisen wir auf Teil A, Alternativtrasse.
Diese drängt sich als zweifelsfrei vorzugswürdiger auf.

TEIL C
FFH VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG **13.03.2023**
==========

Vorbemerkung: Der Talraum der Alz ist aus naturschutzfachlicher Sicht besonders wertvoll und besonders sensibel und schutzwürdig.

Umso empfindlicher reagieren diese Lebensräume und Biotope auf Veränderungen.

Die Auwälder an Alz und Traun sind auch nach dem ABSP Lebensräume von überregionaler Bedeutung.

1. EINWENDUNGEN ZUR GEBIETSABGRENZUNG – VERSTOSS GEGEN EU-RECHT FAKTISCHES FFH GEBIET

Die Behörde misst dem Naturschutz/FFH Schutz nicht den Stellenwert bei, der gesetzlich gefordert ist und verstößt damit gegen EU-Recht.

Das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt (nahezu deckungsgleich mit dem SPA Vogelschutzgebiet SPA DE814071) ist ca. 1km Luftlinie von der Trasse entfernt und endet kurz vor Altenmarkt.

Laut Arten- und Biotopschutzprogramm ist der Folgeabschnitt, mittlere Alz und Traun, eine bayernweit bedeutsame Verbundachse für Gewässerlebensräume, überregional bedeutsame Verbundachse für Feuchtlebensräume und überregional Entwicklungsschwerpunkt für Trockenlebensräume. Dieses Gebiet soll mit der Trasse durchschnitten werden

Laut Anhang II der FFH-Richtlinie erfüllt dieses Gebiet, durch welche die Trasse geführt werden soll, die Anforderungen zur Einstufung als Gebiet von gemeinschaftlichem Interesse. Es weist ähnliche Lebensraumtypen (auch prioritär), Tier und Pflanzenarten des Anhangs II und IV der FFH Richtlinie und auch Vögel des Anhangs der Vogelschutzrichtlinie auf, wie das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt .

Die mittlere Alz von Altenmarkt bis Trostberg steht in engem funktionalem und räumlichem Zusammenhang mit dem FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt.

Gem. vorl. Managementplan für das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt vom Februar 2022 ist der Lebensraumtyp 3260 (s. Punkt 2) nach dem Zufluss der Traun (also in unmittelbarer Nähe der Trasse) besonders ausgeprägt mit einer hohen Anzahl seltener, Gewässer gebundener Arten und seltener Wirbellosenfauna.

Es ist davon auszugehen, dass die charakteristischen Arten des Lebensraumtyps 3260 im FFH Gebiet bis Altenmarkt, aufgrund der geringen Entfernung, auch im Wirkungsbereich der Trasse vorkommen, wie Bachmuschel, seltene Schnecken wie die gebänderte Kahnschnecke (Anhang IV der FFH Rili) seltene Fische wie die Groppe (Anhang II FFH Rili) Rapfen (Anhang II der FFH Rili), Mühlkoppe, Bitterling (Anhang II FFH Rili)... Auch deshalb wird als Ziel im vorläufigen Managementplan, die Durchgängigkeit des Lebensraumtyps 3260 über das gesamte FFH-Gebiet hinaus, angestrebt.

Im vorl. Managementplan 2022 für das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt sind

Komplexbiotopbewohner wie Fledermäuse, Vögel und Insekten, verschiedene seltene Libellenarten genannt. Für die Auenlandschaft ist der Scheckenfalter (Anhang II der FFH Rili) der Dunkle Wiesenknopf Ameisenbläuling (Anhang II der FFH Rili), Köcherfliegen, Perlmuttfalter…. genannt. Der Managementplan für das FFH Gebiet bis Altenmarkt geht davon aus, dass auch nördlich des FFH Gebiets, also für den Bereich Altenmarkt bis Trostberg, u. a. seltene Käfer, wie der Scharlachkäfer (Anhang II der FFH Rili) vorkommt.

Im Wirkbereich der Trasse wurden Eisvogel und Wasseramsel beobachtet, die jedoch lt. Artenschutzbeitrag nicht kartiert sind. Aufgrund des geeigneten Lebensraums ist das Vorkommen von Flussregenpfeifer und Flussuferläufer wahrscheinlich (sämtliche auch genannt in der Studie Dorsch Consult 2008 B299/B304 AÖ-TS für den Bereich der mittleren Alz und den Kiesbänken).

Gemäß **LfU sind für TK 7941 Trostberg, insbesondere für die Alzauen** eine Vielzahl geschützter Arten gelistet. Nur ein Teil ist im Artenschutzbeitrag aufgeführt. Die Lebensraumbedingungen in der Alz/Traunaue sind als Lebensraum für seltene Vögel und Tiere ebenso geeignet wie der Lebensraum im SPA/FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, welches nur ca. 1km von der Trasse entfernt ist:

Ferner hätte die Behörde gezielt untersuchen müssen, inwieweit die Vögel, Arten und Pflanzen... die im FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt bzw. SPA Gebiet vorkommen, auch im Bereich der mittleren Alz vorkommen. Das FFH-Gebiet ist nur ca. 1km von der Plantrasse entfernt.

Ein Baumfalkenpaar kann jedes Jahr in Nock beobachtet werden, das sich vorwiegend in einem alten Laubwaldbestand östlich von Nock, oberhalb des Anwesens Knorr, aufhält, der für die Trasse abgeholzt werden soll. Ebenso ist jedes Jahr in den Alzauen der Kuckuck zu hören, sowie die Nachtigall. Ein Uhu hält sich im Waldgebiet Wimpasing bzw. Nock auf (Bestätigung durch Förster).

Die Kartierungen für Vögel und Arten sind unvollständig.

Es drängt sich der Gedanke auf, dass man bewusst den Bereich zwischen Altenmarkt und Trostberg bei der damaligen Unterschutzstellung des Gebiets Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, aussparte. Eine Realisierung der Bundesfernstraßenverbindung durch ein FFH-Gebiet hätte das Projekt, zusammen mit den anderen negativen Punkten, damals schon unmöglich gemacht.

Das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt wurde der EU lt. Standardbogen im März 2001 als GGB vorgeschlagen.
Die Linienbestimmung für die Trassen Ortsumfahrung Altenmarkt und Trostberg West erfolgte ebenfalls 2001.

Die Behörde kann sich nicht darauf berufen, dass keine Erhaltungsziele genannt sind, es keinen Standarddatenbogen und keinen Managementplan gibt. Das Versäumnis ist der Behörde anzulasten, zumal sie selbst diese Lebensraumtypen und Arten nach FFH-Recht bereits bei der vorläufigen Umweltverträglichkeitsprüfung feststellt.

Beim ersten Bauabschnitt der Ortsumfahrung Altenmarkt I wurde im Untersuchungsgebiet die Gelbbauchunke, FFH II Art, kartiert. Man umging die Prüfung nach FFH-Recht mit der Begründung, dass die Unke nach §44 Bundesnaturschutzgesetz geschützt wird, ein Ersatzhabitat angelegt wurde und die Gebietsmeldungen abgeschlossen sind. Die Behörde sieht keine Veranlassung, einen Maßnahmenplan zur Erhaltung dieser Art zu stellen. Damit nimmt die Behörde billigend einen Rückgang der Population in Kauf.

Wenn die Gebietsmeldungen abgeschlossen und endgültig wären, hätte die EU 2021 nicht Klage beim Europäischen Gerichtshof gegen Deutschland eingereicht, weil Schutzgebiete unzureichend rechtlich gesichert werden und keine ausreichenden Schutzziele formuliert werden.

Im vorläufigen Managementplan für das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt vom Februar 2022 ist dokumentiert, dass geplant ist, aufgrund der Kartierungsergebnisse von 2019, den Standarddatenbogen hinsichtlich der neu hinzugekommenen Arten und Lebensraumtypen zu ergänzen.

Werden im Ausnahmefall Kohärenz Sicherungsmaßnahmen nahe einem FFH-Gebiet, aber außerhalb eines FFH Gebiets durchgeführt, ist vorgesehen, dass das FFH Gebiet um diesen Bereich erweitert wird.

Die vorherigen Punkte zeigen deutlich, dass Gebietsnachmeldungen möglich sind und auch Standarddatenbögen bei geänderten Verhältnissen ergänzt werden können.

Ein Mitgliedstaat erfüllt seine Ausweispflicht nur rechtswirksam, wenn er die besonderen Schutzgebiete vollständig ausweist und alle relevanten Flächen vollständig enthalten sind. Die Schutzerklärung muss das Gebiet Dritten gegenüber wirksam abgrenzen, um die Anwendung der mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehenden Schutz und Erhaltungsregeln zu gewährleisten. Eine Ausweisung als Biotop, Landschaftsschutzgebiet etc. reicht nicht aus, um einen angemessenen rechtlichen Schutzstatus zu gewährleisten und verstößt gegen EU-Recht.

Das Gesetz sagt eindeutig aus, dass Schutzgebiete für FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten schon alleine deswegen ausgewiesen werden müssen, damit man die Schutzvorschriften des FFH Rechts nicht umgehen kann, so wie es bei der OU Altenmarkt offensichtlich geschehen soll.

Von einer obersten Naturschutzbehörde müsste man erwarten können, dass diese die Bedeutung prioritärer Lebensraumtypen, FFH Arten etc. richtig bewerten kann und dass der Schutz des FFH Rechts unabhängig davon gilt, ob ein FFH-Gebiet ausgewiesen ist, oder nicht. Stattdessen kompensiert sie einen prioritären Lebensraumtyp der Alzaue mit einer Aufforstung einer Fledermausleitlinie in Nock, Nähe des Brückenbauwerks.

Die Vernichtung eines prioritären Lebensraumtyps ist immer ein erheblicher Eingriff, der nicht kompensiert werden kann.

Die Konsequenz aus vorstehendem Sachverhalt zeigt Artikel 6 Absatz 4 der Flora Fauna Habitat Richtlinie:

„Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit, oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden."

Die EU stellt dabei hohe Maßstäbe an die Bewertung des überwiegend öffentlichen Interesses. Verkehrspolitische Interessen werden nicht höher bewertet als der FFH Schutz.

Der Vorhabensträger beruft sich darauf , dass kein „Gebiet" ausgewiesen ist und prüft deshalb die Eingriffe nicht nach FFH Recht.

Diese Fehlbeurteilung rechtfertigt letztendlich eine Klage beim EUGH.

Eine Unterschutz Stellung des Gebietes Alz von Altenmarkt bis Trostberg hätte bei der Raumordnung und nachfolgenden Linienbestimmung die Trassenführung(en) vereitelt.

Beim Bau der Ortsumfahrung Altenmarkt I, Aubergtunnel, wurden im Bereich der Baumaßnahme, im Hangleitenwald, mit Batcordern das Vorkommen der streng geschützten Wimperfledermaus festgestellt. Eine Beeinträchtigung dieser Art war nicht auszuschließen. Dennoch verzichtete die Behörde auf eine FFH Prüfung und argumentierte, dass auch ohneb genauere Prüfung eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden kann.

Angeordnete Schutzmaßnahmen zum Fledermausschutz sind trotz eines Verwaltungsgerichtsurteils bis heute nicht realisiert. Diese hätten bereits vor Verkehrsfreigabe der OU-Altenmarkt BA 1 funktionsfähig sein müssen, also bereits im Jahr 2019. Damit nimmt die Behörde billigend eine Gefährdung und einen Rückgang der Population in Kauf.
Und dies ist zwischenzeitlich auch eingetreten. Die Population wurde durch den Verlust eines der wichtigsten Nahrungshabitate und nicht umgesetzte Schutzmaßnahmen nachweislich geschwächt.

2. ZUR WASSERRAHMENRICHTLINIE DER EU 2000/60/EG VERSTOSS GEGEN EU RECHT WEGEN FEHLENDER SCHUTZGEBIETSAUSWEISUNG Artikel 6 WWRL

Das FFH-Gebiet und das flächenmäßig identische SPA-Gebiet „Chiemsee“ 8140-372 bzw. 8140-472, sowie das FFH Gebiet „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ und das flächenmäßig identische und gleichnamige SPA-Gebiet 8041-302 bzw. 8040-471 sind Schutzgebiete gemäß Artikel 6 der WWRL, stehen also in funktionalem Zusammenhang zum Fluss Wasserkörper.

Artikel 6 der WRRL besagt, dass lt. EU die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen müssen, dass ein Verzeichnis erstellt wird, für die Gebiete, für die ein besonderer Schutzbedarf festgestellt wurde, zum Schutz vom Oberflächengewässer und des Grundwassers, oder zur Erhaltung von unmittelbar vom Wasser abhängigen Lebensräumen und Arten.

Im vorläufigen Managementplan für das FFH-Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt vom Februar 2022 sind Arten aufgeführt, deren Vorkommen für den Bereich der mittleren Alz, also den Wirkbereich der Trasse, als wahrscheinlich genannt werden – siehe Punkt 1.

Wenn die Erhaltung, oder Verbesserung des Wasserzustands ein wichtiger Faktor für den Schutz von wasserabhängigen Lebensräumen oder Arten ist, wie vorstehend aufgeführt, muss ein Schutzgebiet ausgewiesen werden, s. Artikel 6 der EU-Wasserrahmenrichtlinie in Verbindung mit Anhang IV. Dies trifft auf das Gebiet von Altenmarkt bis Trostberg zu.

Ziel der FFH-RL ist die Sicherstellung der globalen Kohärenz von Natura 2000, insbesondere auch für Fluss-Wassersysteme. Somit kann der Schutz von Flora und Fauna nicht am Ende des FFH-Gebiets bei Altenmarkt enden. Gemäß vorläufigem Managementplan für das FFH Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt vom Februar 2022, ist als Erhaltungsziel genannt, die Wiederherstellung und Verbesserung der biologischen Durchgängigkeit der Alz und deren Zuflüsse **über** das FFH-Gebiet hinaus (s. 62).
Die Regierung verstößt gegen EU-Recht, da sie kein entsprechendes Schutzgebiet ausgewiesen hat unter Bezugnahme auf die Wasserrahmenrichtlinie, zum anderen

aber auch unter Bezug auf die Flora Fauna Habitat Richtlinie s. Punkt C 1.
Einwendungen zur Gebietsabgrenzung.

In den jeweiligen Flusswasserkörper-Steckbriefen sind die FFH Gebiete, oder Vogelschutzgebiete, als wasserabhängige Schutzgebiete ausgewiesen.
Der Bereich mittlere Alz müsste ebenfalls als wasserabhängiges Schutzgebiet ausgewiesen werden.

3. ZUR WASSERRAHMENLINIE DER EU, 2000/60/EG VERSTOSS GEGEN DAS VERSCHLECHTERUNGSVERBOT

Berücksichtigt werden müssen auch die Ausführung zum Schutzgut Wasser in Teil B der Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (6.1. Flusswasserkörper; 6.2. Fehlende Kartierung von Gewässer gebundener Flora und Fauna; Unvollständiger Artenschutzbeitrag; 6.3 Oberflächenwasser/Grundwasser)

3.1. Nicht berücksichtigte Kumulationswirkung:

Die Alzchem Trostberg hat die Verlängerung auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung gesammelter Abwässer in den Alzkanal nach §15 WHG, die am 31.12.2022 ausgelaufen ist, für weitere 20 Jahre beantragt. Beantragt wird u.a. erhöhte Einleitemenge, jedoch bei unveränderten Konzentrationen, auch gewässerschädlicher Stoffe.
Dagegen hat der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. fristgerecht Einspruch erhoben, da geltende Gesetze nicht eingehalten sind. U.a. verstößt die Einleitung gegen das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot. Die Einleitung von Quecksilber ist nicht zulässig. Zudem ist davon auszugehen, dass die Anlage nicht nach dem neuesten Stand der Technik betrieben wird. Die Firma bestreitet diesen Sachverhalt.

Auch hier verkennt die Behörde offensichtlich die Bedeutung der Wasserrahmenrichtlinie und arbeitet nicht gesetzeskonform.

Auch in den Planfeststellungsunterlagen wird die Kumulationswirkung der Verlängerung der Einleitegenehmigung mit höher beantragten Einleitemengen nicht für wichtig erachtet.

Die Straßenbaumaßnahme ist nicht zuzulassen.

Nachfolgend der Text der Einwendungen des Umweltschutzverbands Alztal und Umgebung e.V. zu der, von der Alzchem Trostberg beantragten Verlängerung der Einleitegenehmigung. Diese Einwendungen müssen auch im Zusammenhang mit den Wechselwirkungen zum Schutzgut Pflanzen und Tiere gesehen werden.

Text Anfang:

Mit Planfeststellungsbeschluss des LA TS vom 31.03.2003 (AZ 16-641/1-48-71), zuletzt geändert 8.6.21, wurde die beantragte Gewässerbenutzung und die Einleitung von behandlungsbedürftigen Abwässern verschiedener Anlagen und Deponien, Sickerwasser und Niederschlagswasser, welches in der ZABA vorbehandelt wird, genehmigt. ***Die Erlaubnis ist befristet bis 31.12.2022.***

Mit dem Antrag der Alzchem auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung gesammelter Abwässer in den Alzkanal nach §15 WHG soll die Genehmigung für weitere 20

Jahre erteilt werden.

Nach §11(2) WHG kann die Bewilligung nur in einem Verfahren erteilt werden, in dem die Betroffenen und die beteiligten Behörden Einwendungen geltend machen können.

> ***Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung eV macht hiermit, innerhalb der Einwendungsfrist, Einwendungen, wie nachstehend aufgeführt, geltend.***

1. Das Vorhaben erfordert, entgegen den Ausführungen des Antragstellers, eine Umweltverträglichkeitsprüfung, da nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden können.

Für das Vorhaben besteht eine Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung nach §7 Absatz 1 Satz, da die beantragte Einleitegenehmigung im Zusammenhang mit der Errichtung und dem ***Betrieb (zum Betrieb gehört die Einleitung des Abwassers)*** *einer Abwasserbehandlungsanlage steht (Anlage 1 UVPG Punkt 13.1) und unter Punkt 13.1.2. fällt „organisch belastetes Abwasser von 600kg/d bis weniger als 9000kg/d biochemischen Sauerstoffbedarfs in fünf Tagen (roh) oder anorganisch belastetes Abwasser von 900m3 bis weniger als 4500 m³ Abwasser in 2 Stunden". Es wird eine Konzentration CSB von 540mg/l beantragt. Bei einer Volumenserhöhung auf 400 cbm/d ergibt sich ein maximaler CSB Wert von 216kg/d, d.h. in 5 Tagen von 1080kg. Damit ist nach 13.1.2. eine allgemeine Vorprüfung erforderlich.*

Der Antragsteller hätte dabei ohne nähere Prüfung erkennen müssen, dass das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordert. Es wird eine um 60% höhere Abwasservolumenstrommenge beantragt. Bei gleicher Konzentration für die prioritären Schwermetalle bzw. die prioritär gefährlichen Schwermetalle hätte er auch ohne nähere Prüfung erkennen müssen, dass damit auch mehr Schwermetalle (auch prioritär und prioritär gefährlich) eingeleitet werden können und dass dies zweifelsfrei gegen die Wasserrahmenrichtlinie verstößt. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Ausführungen zu Punkt 5.

Alleine die Vermutung, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben ***kann,*** *bzw. dass diese nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden können, löst die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung aus, unabhängig davon, ob das Vorhaben in der Anlage 1 UVPG aufgeführt ist, oder nicht.*

Der Antragsteller schreibt auf Seite 157 der Unterlagen: „Es ist davon auszugehen, dass……..Die künftig zu erwartende stoffliche und thermische Einleitung der ZABA wird aller Voraussicht nach zu keiner Verschlechterung des ökologischen Zustands der Fischfauna führen". Der Antragsteller kann also eine Verschlechterung des ökologischen Zustands der Fischfauna nicht mit Sicherheit ausschließen.

2. Wie unter 1. ausgeführt, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. In diesem Zusammenhang müssen kumulierende Vorhaben mitberücksichtigt werden:

a) *Auswirkungen der geplanten Ortsumfahrung Altenmarkt, Bauabschnitt II, hinsichtlich der durch den Verkehr entstehenden Emissionen, des Nährstoffeintrags, und des Streusalzes, und des damit verbundenen Schadstoffeintrags in die Alz, bzw. die Auswirkungen auf das Grundwasser, wurden nicht berücksichtigt.*

Diese haben jedoch erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die im wasserrechtlichen Verfahren zu beachten wären.

***b)** Auswirkungen auf Grundwasser und Wasser der Alz aufgrund der festgestellten Bodenverunreinigungen auf dem Areal der Schrebergärten der Alzchem, unter welchem sich eine Altlasten-Deponie befindet und die sich in unmittelbarer Nähe der Alz befinden, wurden nicht berücksichtigt, bzw. sind ungeklärt. Bezugnehmend auf das erstellte Bodengutachten wird u.a. eine Bewertung der Wasseranalytik aus den Brunnen gefordert und eine angepasste Gefährdungsabschätzung Boden-Wasser.*
Nach Ansicht des UVA ist ein Bodengutachten nicht ausreichend und eine Gefährdungsabschätzung erst möglich, wenn ein entsprechendes erweitertes Gutachten bestätigt, dass von dem Gebiet der Kleingartenanlage unter Bezugnahme auf die Wasserrahmenrichtlinie trotz schadstoffbelasteter Bodenproben keine Gefährdung ausgeht und das Verschlecherungsverbot bzw. Verbesserungsgebot nach der Wasserrahmenrichtlinie erfüllt wird.
Wasserrahmenrichtlinie erfüllt wird. Dies auch unter Berücksichtigung der geplanten Versiegelung. Dies hat der UVA dem Landratsamt, Herrn Nebl, per Mail mitgeteilt.

Im Zusammenhang mit der Kumulation muss ausgeschlossen sein, dass unter Berücksichtigung aller Risikofaktoren die Vorgaben der WRRL erfüllt werden. Anderenfalls müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

3. Das Wasserökologische Gutachten bildet eine Ist-Situation ab.

Unzulänglich berücksichtigt wird, dass künftig vermehrt Schadstoffe eingeleitet werden sollen (bzw. können) und dass sich insbesondere Schwermetalle nicht abbauen, sondern im Laufe der Zeit immer mehr in Pflanzen, Mikroorganismen und Fischen anreichern und damit in die Nahrungskette gelangen und sich somit auf die Biodiversität negativ auswirken.
Das wasserökologische Gutachten beschreibt insbesondere die Einhaltung von Grenzwerten, auch die von Schwermetallen in Fischen. Es geht jedoch nicht darauf ein, dass eine Erhöhung der Einleitung von Schwermetallen immer zu einer Verschlechterung der Wasserqualität führt. Somit kann z.B. bereits in wenigen Jahren der zulässige Grenzwert in den Fischen überschritten sein. Darüber hinaus kommen in der Alz Fischarten vor, die besonderen Schutz nach der FFH Richtlinie erfordern und auf Veränderungen besonders sensibel reagieren.

4. Die Bestimmungen der Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung – AbwV) Anhang 22 Chemische Industrie wurden in wesentlichen Punkten missachtet.

Teilweise basieren die beantragten Konzentrationen nicht auf den Ergebnissen der Summen der Jahresfrachten der einzelnen Abwasserströme, bzw. deren Festlegung ist nicht nachprüfbar, da der Antragsteller hier keine Angaben macht. Teilweise kann nachgewiesen werden, dass die Konzentrationen in unzulässiger Höhe beantragt sind.
Auch wenn der Antragsteller niedrigere Schadstoffmengen einleitet, darf eine zu hoch beantragte Konzentration kein Freibrief dafür sein, künftig mehr Schadstoffe einzuleiten wie bisher.

Der Gesetzgeber sieht vor, dass die Schadstofffracht so gering wie möglich sein muss.

Im Rahmen der Genehmigung müssen sämtliche Werte auf Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen der unter 4. genannten Verordnung geprüft und entsprechend festgelegt werden und ggf. nach unten korrigiert werden. Nach dem Umweltinformationsgesetz müssen die Ergebnisse nachvollziehbar sein.

Der UVA hat anhand der ausgelegten Unterlagen die einzuleitenden Schadstoffe auf Einhaltung der Verordnung, soweit in der kurzen Einwendungsfrist möglich, überprüft. Dabei sind diverse Unstimmigkeiten aufgefallen.

Beantragt sind:	*Wert*	*Einheit*
Abwasservolumenstrom	*33,3*	*m3/2h*
,,	*400*	*m3/d*
Temparatur	*35 Grad*	
ph Wert	*6,5 – 9*	

Genehmigung alt: Volumenstrom 250 m3/d

Weiter wird beantragt:

Parameter	*Wert*	*Einheit*	*Probenahme Art*	***Ergänzung d. UVA bei : 250cbm maximal***	***400cbm/d***
CSB Chem.Sauerstoff bedarf p.a.	*540*	*mg/l*	*2h-Mischpr.*	*135 kg 49,28t*	*216 kg /d 78,84 t*

Bei Ausnutzung des beantragten Volumenstroms von 400cbm/d (+60%) würde dies einen maximalen Sauerstoffmehrbedarf von 29,56 Tonnen jährlich bedeuten (+60%).

Anmerkung UVA:
Die Abkürzung CSB steht für den Chemischen Sauerstoffbedarf (in mg O2/l), der bei der vollständigen Oxidation von oxidierbaren Stoffen im Abwasser benötigt wird.

TOC p.a.	*180*	*mg/l*	*,,*	*45 kg 16,43t*	*72 kg /d 26,28 t*

Bei Ausnutzung des beantragten Volumenstroms von 400cbm/d (+60%) würde dies eine Schadstofferhöhung von TOC von maximal 9,85 Tonnen jährlich bedeuten (+60%).

Anmerkung UVA:
Der gesamte organische Kohlenstoff oder TOC ist ein Summenparameter in der Wasser- und Abwasseranalytik und spiegelt die Belastung des Wassers mit organischen Stoffen wider. Mikroorganismen verbrauchen beim Abbau von Kohlenstoffverbindungen den Sauerstoff, der im Wasser gelöst ist. Dabei entstehen Kohlendioxid (CO2) und Schlamm. Findet dieser Abbau im

Gewässer statt, führt dies zu Sauerstoffmangel und damit zu einer Verschlechterung der Wasserqualität und
Gefährdung der im Wasser lebenden Fische etc.

Zum Gesetz:
Anhang 22 der AbwV zu C: Anforderungen an das Abwasser für die Einleitungsstelle:

„(1) Für das Abwasser gelten für die Einleitungsstelle in das Gewässer die Anforderungen nach den Absätzen 2 bis 6.
(2) In der wasserrechtlichen Zulassung sind zu begrenzen:

1. die einzuhaltende TOC-Gesamtfracht in 0,5 oder 2 Stunden

Einwand UVA:** Der Antragsteller macht zur TOC Gesamtfracht in 0,5 oder 2 Stunden keine Angaben. Die einzuhaltende Gesamtfracht ist jedoch zu begrenzen. **Der UVA Alztal und Umgebung eV fordert die Einhaltung der Vorschriften nach Anhang 22 der AbwV und die Offenlegung der Informationen aus dem Abwasserkataster.

2. *die einzuhaltende TOC-Konzentration in der qualifizierten Stichprobe oder in der 2-Stunden-Mischprobe sowie*

3. *die einzuhaltende CSB-Konzentration in der qualifizierten Stichprobe oder in der 2-Stunden-Mischprobe als dreifacher Wert der TOC-Konzentration nach Nummer 2 oder als Ergebnis einer Multiplikation der TOC-Konzentration nach Nummer 2 mit einem festzulegenden standortspezifischen Faktor für das CSB/TOC-Verhältnis*

Grundlage für die Festlegungen nach Satz 1 (einzuhaltende TOC Gesamtfracht) ist eine Ermittlung der zulässigen TOC-Jahresgesamtfracht. Diese ergibt sich aus der Summe der Jahresfrachten der einzelnen Abwasserströme. Die einzelnen Abwasserströme gehen mit folgenden TOC-Konzentrationen in die Ermittlung der zulässigen Jahresgesamtfracht ein:
Für Abwasserströme, deren TOC-Konzentration am Entstehungsort des Abwassers

1. *mehr als 16 000 mg/l beträgt, gilt eine TOC-Konzentration von 800 mg/l,*

2. *mehr als 250 mg/l beträgt, gilt eine TOC-Konzentration, die einer Verminderung des TOC um 90 Prozent entspricht,*

3. *250 mg/l oder weniger beträgt, gilt eine TOC-Konzentration von 25 mg/l,*

4. *weniger als 25 mg/l beträgt, gilt die tatsächliche TOC-Konzentration am Entstehungsort.*

***Einwand UVA** zu 1-4: Die Ermittlung der zulässigen Gesamtjahresfracht nach 1-4 weist nach, inwieweit die Firma das Abwasser in der ZABA ausreichend reinigt und alle Anstrengungen unternimmt, um Schadstoffkonzentrationen bei Einleitung möglichst zu reduzieren. Es fehlen im Antrag jedoch jegliche Angaben dazu. Somit ist eine vollumfängliche Beurteilung nicht möglich. Die Antragstellerin darf sich dabei nicht auf das Betriebsgeheimnis beziehen, da eine Offenlegung der Information nach dem Umweltinformationsgesetz zwingend ist. Erst wenn die zulässige Gesamtjahresfracht ermittelt wurde, kann die Begrenzung für die einzuhaltende TOC Gesamtfracht in der 2-Stunden Mischprobe festgelegt werden. Im Antrag sind hier keine Angaben zu finden.*

Die Jahresfrachten der einzelnen Abwasserströme müssen offengelegt werden.

Werden mit Zustimmung der zuständigen Behörde zur Verringerung der TOC-Fracht verfahrensintegrierte Maßnahmen angewandt, so ist die TOC-Fracht am Entstehungsort des Abwassers vor Anwendung der Maßnahme der Frachtermittlung zugrunde zu legen.

Auch hierüber gibt es keine Informationen.

Für die Überwachung der einzuhaltenden TOC-Gesamtfracht nach Satz 1 Nummer 1 ist die TOC-Konzentration in der qualifizierten Stichprobe oder in der 2-Stunden-Mischprobe zu messen. Die tatsächliche TOC-Gesamtfracht ergibt sich aus einer Multiplikation der gemessenen TOC-Konzentration mit dem Volumen des Abwasserstroms in 0,5 oder 2 Stunden, der mit der Probenahme korrespondiert.

Einwand UVA: *Auch hierzu gibt es keine Information. Laut AbwV ist die TOC Konzentration zu* ***messen*** *und dann, wie vorstehend beschrieben, zu multiplizieren. Dabei muss das Messergebnis repräsentativ sein. Die Antragstellerin jedoch missachtet die gesetzlichen Vorgaben. Somit liegt die Vermutung nahe, dass ein Vielfaches der erlaubten Menge an TOC eingeleitet werden kann, weil die Konzentration von TOC viel zu hoch beantragt wurde und somit auch die Konzentration des CSB Wert. Dies wirkt sich nachteilig auf die Gewässerqualität aus.*

Der UVA fordert, dass die zulässige TOC Konzentration und CSB Konzentration nach gesetzlichen Vorgaben ermittelt und neu festgelegt wird in Anlehnung an Teil C der AbwV und bei Offenlegung der relevanten Informationen und Daten. *Es ist davon auszugehen, dass der Antragsteller die Konzentrationen in unzulässiger Weise deutlich überhöht beantragt hat. Damit wird die Wasserqualität bei Einleitung mehr belastet, als erlaubt. Die Genehmigung ist nicht zu erteilen.*

Die Anforderungen an die TOC-Gesamtfracht nach Satz 1 Nummer 1 gelten als eingehalten, wenn unter Beachtung von Teil B eine TOC-Konzentration von 25 mg/l in der qualifizierten Stichprobe oder in der 2-Stunden-Mischprobe eingehalten wird und in der wasserrechtlichen Zulassung nichts Abweichendes festgelegt ist.

Der Antragsteller beantragt eine Konzentration von 180mg/l TOC. Eine TOC Konzentration von 25mg/l in der qualifizierten Stichprobe, oder in der 2 Stunden Mischprobe kann somit niemals eingehalten werden, sofern die Antragstellerin die Genehmigung erhielte, die beantragte Abwasser Volumenmenge bis zur beantragten TOC Konzentration einzuleiten.

Teil C der AbwV sieht zwar vor, dass ein Jahresmittelwert bis zu 100mg/l TOC und ggf höher zulässig ist, dies aber nur bei entsprechend hohen Eliminationsraten, bzw. unter bestimmten Bedingungen bei einer biologischen Abwasserbehandlung. Es ist davon auszugehen, dass der Antragsteller diese Voraussetzungen nicht erfüllt, auch da er die erforderlichen Daten nicht offenlegt und eine Überprüfung deshalb nicht möglich ist.

Unter der Annahme, dass der Antragsteller den maximal beantragten Abwasser Volumenstrom bis zur maximal beantragten Konzentration 180mg TOC/l einleiten würde, errechnet sich hier eine Jahresfracht von 26,28 Tonnen TOC. Die erlaubte Jahresfracht von 3,3 Tonnen (Teil C der AbwV) würde somit um das 8-fache! überschritten. In diesem Fall schreibt die Verordnung vor, dass eine Konzentration von 33mg/l im Jahresmittel eingehalten werden muss. Die beantragte Konzentration von 180mg/l liegt um 545% über der erlaubten Konzentration von 33mg/l (Jahresmittel) und muss deshalb weit nach unten korrigiert werden.

*Der **einzuhaltende CSB Wert** in der 2 Stunden Mischprobe ist auf den 3 fachen Wert der TOC Konzentration zu begrenzen. Der Antragsteller hat eine TOC Konzentration von 180mg/l beantragt und einen CSB Wert in Höhe des 3 fachen TOC Werts = 540mg/l. Rechnerisch ist dies richtig. Aber da davon auszugehen ist, dass der beantragte TOC Wert unzulässigerweise zu hoch beantragt wurde, wie vorstehend ausgeführt, weshalb auch der beantragte CSB Wert weit nach unten korrigiert werden muss.*

Stickstoff ges.) als Summe von Ammonium, Nitrat und Nitrat-stickstoff p.a.	*75*	*mg/l*	*„*	*18,75 kg 6,84t*	*30 kg /d 10,95t*

zu Anhang 22 AbwV C (3)1: An das Abwasser werden folgende Anforderungen in der qualifizierten Stichprobe, oder in der 2 Stunden Mischprobe gestellt:
Stickstoff gesamt 50mg/l. In der wasserrechtlichen Zulassung kann eine höhere Konzentration von bis zu 75mg/l festgesetzt werden, wenn die Stickstofffracht um 75% verringert wird.
Da darüber kein Nachweis vorliegt, das Abwasserkataster nicht offengelegt wird, ist die Konzentration auf 50mg/l zu reduzieren.

Bei einer reduzierten Konzentration von 50mg/l und 400000l/täglich, läge die rechnerische Jahresfracht immer noch über der für die Konzentration von 50mg zulässigen Jahresfracht von 2t. In diesem Fall ist die Konzentration für Stickstoff ges. nochmals zu reduzieren und zwar auf 20mg/l.

*Ebenso nach Anhang 22 AbwV ist für a**bfiltrierbare Stoffe** bei Überschreiten einer Jahresfracht von 3,5t eine Konzentration von 35mg/l (Jahresmittelwert) vorgeschrieben.*
In den Antragsunterlagen finden sich keine Informationen über abfiltrierbare Stoffe und deren Konzentrationen. Diese dürften jedoch im Abwasser mit Sicherheit vorkommen.

TN b	*40*	*mg/l Jahresmittelwert*	*„*	*10 kg*	*16 kg /d*
p.a.				*3,65t*	*5,84t*

Anmerkung UVA:
Der gebundene Gesamtstickstoff (TN_b) definiert die Gesamtverschmutzung des Wassers durch Stickstoffverbindungen, die darin in Form von Ammonium, Nitraten und Nitriten vorkommen. Stickstoffeinträge sind zu reduzieren, da vermehrte Stickstoffeinträge im Gewässer zu einer Steigerung der pflanzlichen Primärproduktion führen. Das wiederum kann zu Sauerstoffmangel im Gewässer und zu lebensfeindlichen Bedingungen für Tiere und Pflanzen führen.

Einwand UVA
Unter der Annahme, dass der Antragsteller die beantragte Volumen Abwassermenge bis zur beantragten Konzentration von 40mg/l Tnb einleitet, würde die nach Anhang 22, Teil C der AbwV maximal zulässige Jahresfracht von 2,5 t TNb überschritten.In diesem Fall muss eine Konzentration von 25 mg/l (Jahresmittel) eingehalten werden.
Anhang 22 der AbwV Teil C sieht zwar vor, dass der Jahresmittelwert für TN_b und N_{ges} bei TN_b bis

zu 40 mg/l und bei N_{ges} bis zu 35 mg/l betragen darf, aber nur, wenn die Eliminationsrate bei der Vor- und Endbehandlung im Jahresdurchschnitt jeweils mindestens 70 Prozent beträgt.
Ebenso wie bei der Festlegung der Konzentrationsbegrenzung TOC legt der Antragsteller die erforderlichen Informationen nicht offen, die die entsprechende Eliminationsrate bei der Vor- und Endbehandlung nachweisen.
Die Umweltinformationen sind offenzulegen.
Die beantragte Tnb Konzentration ist entsprechend nach unten zu korrigieren.

Die durch die Volumenstromerhöhung bedingte Schadstoffmehreinleitung ist erheblich.
Es wurde beantragt:

Phosphor	*2,0*	*mg/l*	*,,*	*500 g*	*800 g /d*
p.a.				*182,5kg*	*292 kg*

Anmerkung UVA: Eine erhöhte Konzentration führt zu Eutrophierung. Pflanzen, Fische und andere Lebewesen werden bei zu hohen Phosphor Eintrag geschädigt.
Ein erhöhter Phosphorgehalt beeinflusst den ökologischen Zustand negativ.

Adsorbierbare organisch gebundene Halogene	*1,0*	*mg/l*	*,,*	*250g*	*400 g /d*
p.a.				*91,25kg*	*146kg*
AOX	*33,3*	*g/2h*	*,,*	*400g/d*	*400g / d*
p.a.					
				146kg	*146kg*

Da die Jahrsfracht über 100kg/p.a. beträgt, ist die Konzentration auf 1 mg/l begrenzt, was der Vorschrift der AbwV entspricht.
Möglicherweise ist die zu begrenzende Konzentration noch niedriger, denn die Grundlage für die Festlegung der zu begrenzenden Werte für AOX ist eine Ermittlung der zulässigen AOX Gesamtjahresfracht. Diese ergibt sich aus der Summer der Jahresfrachten der einzelnen Jahresfrachten der einzelnen Abwasserströme. Die einzelnen Abwasserströme gehen mit AOX Konzentrationen und Frachten in die Ermittlung der zulässigen Gesamtjahresfracht ein gem. Anhang 22 der AbwV D (2). Der Antragsteller legt diese Informationen jedoch nicht offen, weshalb eine Überprüfung nicht möglich ist.
Der Gesetzgeber hat diese Regelung vorgesehen, damit vom Betreiber der Anlage alle Anstrengungen unternommen werden, dass die Schadstofffrachten minimiert werden.

AOX ist ein Summenparameter, der die adsorbierbaren organisch gebundenen Halogene einer Substanz angibt. Zu den Halogenen zählen Chlor, Brom und Iod.
Generell zählen die Organohalogenverbindungen zu den Umweltstoffen mit besonderer toxikologischer/ökotoxikologischer Relevanz. Halogenorganische Verbindungen neigen i.d.R. zur Akkumulation in der Nahrungkette. Sie werden meist nur langsam mikrobiologisch abgebaut. Halogenorganische Verbindungen stellen einen großen Teil der prioritären Verbindungen, für die nach WRRL Umweltqualitätsnormen aufgestellt werden.

Ferner wurde beantragt

Quecksilber	*0,0010*	*mg/l*	*„*	*0,25g*	*0,40g /d*
p.a.				*91,25g*	*146g*

prioritär gefährlich!

Die Angabe über die einzuhaltende Gesamtfracht in 0,5 oder 2 Stunden fehlt

Cadmium	*0,0050*	*mg/l*	*„*	*1,25g*	*2 g /d*
p.a.				*456,25g*	*730g*
	0,167	*g/2h*	*„*		

prioritär gefährlich!

Kupfer	*0,10*	*mg/l*	*„*	*25 g*	*40g /d*
p.a.				*9,125kg*	*14,6kg*
	3,3	*g/2h*	*„*		

Da die Jahresfracht von 5kg für Kupfer überschritten wird, muss die Konzentration auf 0,050mg/l reduziert werden (s. Anhang 22 AbwV C (5))

Nickel	*0,22*	*mg/l*	*„*	*55g*	*88g /d*
p.a.				*20,08kg*	*32,12kg*
	7,3	*g/2h*	*„*		

prioritär

Da die Jahresfracht von 5kg für Nickel überschritten wird, muss die Konzentration auf 0,050mg/l reduziert werden (s. Anhang 22 AbwV C(5))

Blei	*0,050*	*mg/l*	*„*	*12,5 g*	*20g /d*
				4,56kg	*7,3kg*
	1,67	*g/2h*	*„*		

prioritär gefährlich!

Chrom	*0,050*	*mg/h*	*„*	*12 g*	*20g /d*
				4,56kg	*7,3kg*

1,67 g/2h „

Da die Jahresfracht von 2,5kg für Chrom überschritten wird, muss die Konzentration auf 0,025mg/l reduziert werden (s. Anhang 22 AbwV C(5)

Zink	*0,2*	*mg/l*	*„*	*50 g*	*80 g /d*
p.a.				*18,25kg*	*29,2kg*
	6,7	*g/2h*	*„*		

Zinn	*0,2*	*mg/l*	*„*	*50g*	*80g /d*
p.a.				*18,25kg*	*29,2kg*

	6,7	*g/2h*	*„*
Giftigkeit ggü. Fischeiern	*2*		*„*
w.v. ggü. Faphnien Gp	*8*		*„*
ggü. Algen	*16*		*„*
ggü. Leucht-bakterien	*32*		*„*
Erbgutverändertes Material	*1,5*		*„*

Auch für die Parameter Quecksilber, Cadmium, Kupfer, Nickel, Blei, Chrom, Zink und Zinn ist für die Festlegung der zu begrenzenden Gesamtfrachten in 0,5 oder 2 Stunden, sowie der zu begrenzenden Konzentrationen in der qualifizierten Stichprobe oder in der 2 Stunden Mischprobe die Grundlage für die Festlegung die Ermittlung der für die einzelnen Stoffe zulässigen Jahresgesamtfracht. Anhang 22 AbwV D (3) Auch hier wurden die Werte nicht offengelegt,eine Überprüfung ist nicht möglich.
Sämtliche Anforderung an Schadstoffkonzentrationen müssen vor Verdünnung erfüllt sein. Denn anderenfalls könnte jeder Zielwert, oder Grenzwert eingehalten werden, indem man das Abwasser entsprechend verdünnt. Unter Punkt 2.1. in den ausgelegten Unterlagen zur Beschreibung der Abwasseranlage ist ausgeführt, dass die Einleitung mit Vorverdünnung erfolgt.
Es muss sichergestellt sein, dass sämtliche Messungen vor Verdünnung gemacht werden.

Entsprechend der ausgelegten Unterlagen sind die beantragten Schadstoffkonzentrationen gegenüber der auslaufenden Genehmigung unverändert, bzw. es finden sich darin keine entsprechenden Vergleichsangaben.
In diesem Fall wurden möglicherweise bereits bei der Altgenehmigung bei einigen Schadstoffen zu hohe Konzentrationen genehmigt, weil vorgeschriebene maximale Jahresfrachten überschritten wurden und in Folge nur niedrigere Konzentrationen hätten genehmigt werden dürfen.

5. Die Gewässer Benutzung verstößt gegen die Wasserrahmenrichtlinie, insbesondere gegen das Verbesserungsgebot

das Verschlechterungsverbot

das Zielerreichungsgebot und ergänzend

dem phasing out.

Aus vorgenannten Gründen ist eine Genehmigung der Verlängerung der Abwassereinleitung um 20 Jahre, wie beantragt, nicht zulässig.

Der Umweltverband geht davon aus, dass sich die Gewässerbenutzung nachteilig auf die Umwelt auswirkt. In diesem Fall darf die Bewilligung nach §14 Abs. 3 WHG nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch entsprechende Bedingungen vermieden, oder ausgeglichen werden.

Beantragt wurde eine Erhöhung des Abwasservolumenstrom von 250m3 täglich auf 400m3 täglich, bei einer Einleitetemparatur von 35Grad und einem ph Wert zwischen 6,5 und 9.

*Das bedeutet eine beantragte **Erhöhung des Abwasservolumenstroms um 60%.** Das bedeutet bei einer Beantragung einer um 60% erhöhten Volumenstromeinleitung ebenso eine **Erhöhung der Schadstoffeinleitung um 60%**.*

Es ist davon auszugehen, dass sich die beantragten Konzentrationen gegenüber der bestehenden Genehmigung nicht geändert haben. Es finden sich hierzu jedoch keine Aussagen in den ausgelegten Unterlagen und auch keine Informationen, welche Anstrengungen der Antragsteller unternimmt, um diese mögliche Erhöhung der Schadstoffeinleitung auszugleichen.

Im Anhang X der Wasserrahmenrichtlinie sind 45 prioritäre, 21 davon als prioritär gefährliche Schadstoffe, aufgelistet. Der chemische Zustand nach EG-Wasserrahmenrichtlinie wird unabhängig vom Gewässertyp ermittelt. Aufgrund ihrer europaweiten Relevanz wurden dafür 45 prioritäre Stoffe festgelegt, deren Vorkommen zur Beurteilung des guten chemischen Zustandes herangezogen werden.

*Die **prioritären Stoffe** müssen schrittweise reduziert werden. Für die **prioritär gefährlichen Stoffe** gilt, dass die Einleitungen und Emissionen nicht nur schrittweise verringert werden, sondern sukzessive ganz eingestellt werden müssen, so dass sie langfristig nicht mehr in den Gewässern auftreten.*
Die Phasing-out-Verpflichtung würde bei einer Genehmigung, wie beantragt, missachtet, wie nachfolgende Ausführungen zeigen. Die phasing-out-Verpflichtung muss jedoch von den jeweiligen Genehmigungsbehörden zwingend beachtet werden.

Die Vorschrift basiert auf die Regelung des Artikel 4 WWRL und steht unter der Maßgabe des Art. 16 Abs. und 8 WWR („die Mitgliedstaaten führen gemäß Artikel 16 Absätze 1 und 8 die notwendigen Maßnahmen durch….“).

Der Antragsteller beantragt u.a. die Einleitung nachfolgender prioritärer Schadstoffe bzw. prioritärer, gefährlicher Schadstoffe:

Benzol:
*Benzol ist eine toxische, flüchtige organische Verbindung, die im Rahmen der WRRL als **prioritär** eingestuft wurde.*

Nickel:
*Nickel ist ein toxisches Schwermetall, das im Rahmen der WRRL als **prioritär** eingestuft wurde.*

***Blei:** Blei ist ein toxisches, bioakkumulierendes Schwermetall, das im Rahmen der WRRL als **prioritär gefährlich** zur Überprüfung eingestuft ist.*

Quecksilber:
Quecksilber ist ein toxisches, bioakkumulierendes Schwermetall, das im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie als prioritär gefährlich eingestuft wurde.

Cadmium:

*Cadmium (Cd) ist ein toxisches, bioakkumulierendes Schwermetall, das im Rahmen der WRRL als **prioritär gefährlich** eingestuft wurde.*

Schwermetalle werden nicht weiter abgebaut und werden über die Nahrungskette in den Organismen angereichert. Sie schädigen das Nervensystem und das Erbgut.

Aufgrund der Gefährlichkeit hat der Gesetzgeber hier verschärfte Bedingungen geschaffen.

Der Antragsteller kann sich nicht darauf beziehen, dass die Einleitung nur in den Alzkanal erfolgt, denn das Wasser aus dem Alzkanal mündet später in die Alz.
Der Antragsteller kann sich auch nicht darauf beziehen, dass er niedrigere Schadstoff-frachten einleitet, wie maximal möglich. Es muss ausgeschlossen sein, dass eine derart hohe Schadstoffmenge überhaupt eingeleitet werden könnte.

Würde die Einleitergenehmigung für 20 Jahre zu den beantragten Werten erteilt werden, hätte dies erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen und würde zudem gegen geltendes Recht verstoßen:
Jährlich könnte dies für den Alzkanal bzw. die Alz einen erhöhten Schadstoffeintrag wie folgt bedeuten (Konzentration x beantragter tgl. Volumenstrom ./. Konzentration x ursprünglichem tgl. Volumenstrom x 365). Zusätzlich ist der rechnerische Mehreintrag in das Gewässer bei einer Verlängerung der Einleitererlaubnis um 20 Jahre ausgewiesen.

	möglicher Mehreintrag p.a.	*Laufzeit 20 Jahre*
Quecksilber **prioritär schädlich**	*54,75 g*	*1,10 kg*
Cadmium **prioritär schädlich**	*273,75 g*	*5,48 kg*
Blei **prioritär**	*2,74kg*	*54,80 kg*
Nickel **prioritär**	*12,04 kg*	*230,80 kg*
weitere Schwermetalle		
Zink	*10,95 kg*	*131,40 kg*
Zinn	*10,95 kg*	*131,40 kg*
Kupfer	*5,48 kg*	*65,76 kg*
Chrom	*2,74 kg*	*32,88 kg*
weitere Stoffe		
AOX (bei Begrenzung von 1mg/l)	*55kg*	*1,1t*

Das Verschlechterungsvebot (§27 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr.2 WHG) und das Verbesserungsgebot (§27 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr 2 WHG) müssen bei der Zulassung eines Vorhabens strikt beachtet werden und stellen bei einem Verstoß einen zwingenden Versagensgrund dar, weil sie nach der Rechtssprechung des Europäischen Gerichtshofs nicht lediglich Zielvorgaben für die Bewirtschaftungsplanung sind.

Die Genehmigung ist zu versagen, da die Einleitergenehmigung eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers verursachen kann, und da diese die Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörpers bzw. eines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustands gefährdet.

Die besagten Flußwasserkörper sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung des ökologischen Potentials und des chemischen Zustands vermieden wird und gem. §27 Abs. 2 Nr. 2 WHG die Verbesserung zu einem guten ökologischen Potentials und guten chemischen Zustands nicht behindert wird.

Verschlechterung des chemischen Zustands:
Eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Obeflächenwassekörpers liegt vor, sobald durch das Vorhaben mindestens eine Umweltqualitätsnorm im Sinne der Oberflächengewässerverordnung überschritten wird. Hat ein Schadstoff die Umweltqualitätsnorm bereits überschritte, ist jede weitere vorhabensbedingte Erhöhung eine Verschlechterung. Massgebend für die Bewertung der betroffenen Wasserkörper als nicht gut war jeweils die Überschreitung der UQN-Wert für Quecksilber.
Eine Verschlechterung liegt vor, da die Gewässerbenutzung der Alzchem durch die Erhöhung der beantragten Abwasservolumenmenge zu einer Erhöhung der Quecksilbereinleitung führt.

***Verschlechterung des ökologischen Zustands**:*

Es ist wahrscheinlich, dass die prognostizierten Auswirkungen der beantragten Abwassereinleitung zu einer Verschlechterung des ökologischen Potentials führen, da das beantragte Vorhaben zu einer erheblichen Erhöhung der Einleitungen und damit der Wirkfaktoren führen wird. Es ist davon auszugehen, dass sich das Potential mindestens einer biologischen Qualitätskomponente um eine Klasse verschlechtert, unter Berücksichtigung der hydromorphologischen, chemischen und allgemein physikalisch chemischen Qualitätskomponenten (im Sinne des §5 Abs 4 s. 1 i.V. mit Anlage 3 Nr. 2 der OgewV) Es ist dabei irrelevant, ob diese Verschlechterung auch zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberfächenwasserkörpers insgesamt führt.
Der gute ökologische Zustand u.a. auch beeinflusst vom Sauerstoffgehalt (s. Beschreibung zum Flusswasserkörper). Es wird 60% mehr Abwasser mit einer Temparatur von 35Grad eingeleitet. Es werden 60% mehr Nährstoffe eingeleitet (obwohl der Bewirtschaftungsplan eine Reduzierung des Nährstoffeintrags fordert). Der Sauerstoffgehalt im Wasser sinkt weiter und gefährdet die darin lebenden Fische, Mikroorganismen etc.
Der Antragsteller beantragt eine Einleitung des Abwassers zu einem ph Wert bis 9. Bei einem ph Wert über 7 wandelt sich Ammonium in Ammoniak um, welches für Fische giftig ist. Die beantragte Bandbreite der ph Einleitung ist nicht nachvollziehbar, da eine funktionierende Abwasserreinigungsanlage konstante Reinigungsergebnisse liefern müsste, also auch einen ph Wert mit geringerer Bandbreite.

Zielerreichungsgebot

Der chemische Zustand der Flusswasserkörper ist schlecht. Der gute chemische Zustand der Flusswasserkörper wurde in der Bewirtschaftungsperiode bis 2021 nicht erreicht und wird auch bis 2027 (Fristverlängerung) nicht erreicht werden können.
Die Abwassereinleitungen des Antragstellers beeinflussen den chemischen Zustand mit. Um einen guten chemischen Zustand zu erreichen müssen Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer Verminderung der Einleitung von auffälligen Schadstoffen führen, damit die EU weit und national festgelegten Umweltqualitätsnormen eingehalten werden können.
Die beantragte Einleitung ist konträr zum Zielerreichungsgebot. Vielmehr trägt sie dazu bei, dass das Ziel nicht erreicht wird.

6. Verpflichtung zur Schadstoffreduzierung durch den Antragsteller

Der Antragsteller ist verpflichtet, die Anforderungen gemäß Teil B der AbwV „Allgemeine Anforderungen" zu erfüllen. Hier sind Anforderungen genannt, um Abwasseranfall und Schadstofffracht so gering wie möglich zu halten. Der Antragsteller ist hier in der Pflicht, die Schadstoffmenge so gering wie möglich zu halten und dies auch mit entsprechenden technischen Verbesserungen, oder Erweiterungen der Abwasserreinigungs Anlage zu erreichen.

Teil B der AbwV sieht vor, dass Abwasseranfall und Schadstofffracht so gering zu halten ist, wie dies u.a. durch folgende Maßnahmen möglich ist:

1. *Mehrfachnutzung und Kreislaufführung,*
2. *Einsatz abwasserfreier Verfahren zur Vakuumerzeugung und bei der Abluftreinigung,*
3. *Rückhaltung oder Rückgewinnung von Stoffen durch Aufbereitung von Mutterlaugen und durch optimierte Verfahren,*
4. *Vorbehandlung von Abwasserteilströmen, die Schadstoffe enthalten, die bei der abschließenden Abwasserbehandlung nicht ausreichend behandelt werden können, insbesondere biologisch schlecht abbaubare oder nicht durch die abschließende Abwasserbehandlung eliminierbare organische Verbindungen sowie flüchtige Schadstoffe, wie Benzol und flüchtige halogenorganische Verbindungen……..*

Der Nachweis für die Einhaltung der allgemeinen Anforderungen ist in einem betrieblichen Abwasserkataster zu erbringen. Die erforderlichen Angaben sind in der Anlage 2 der AbwV genannt. Weitere erforderliche Informationen sind im Anhang 22 der AbwV, Teil B enthalten.

Der Antragsteller führt in den Antragsunterlagen aus, dass für jede Anlage, die der ZABA Abwasser andient, ein Abwasserkataster nach der Abwasserverordnung erstellt wird.

Das Abwasserkataster gibt u.a. die anfallende Abwassermenge an und deren Zusammensetzung. Das Abwasserkataster ist in den ausgelegten Antragsunterlagen nicht enthalten, da der Antragsteller den Inhalt als Betriebsgeheimnis einstuft. Es handelt sich jedoch um relevante Umweltinformationen, die offen gelegt werden müssen.

In den Antragsunterlagen wird ausgeführt, dass die Menge und die Schädlichkeit der Abwässer so gering ist, wie dies bei den Verfahren nach Stand der Technik möglich ist.

Diese Aussage entspricht einer nicht belegten Behauptung. Die ZABA wurde vor ca 20 Jahren genehmigt mit Planfeststellungsbeschluss. Seitdem hat sich der Stand der Technik

erheblich weiterentwickelt. Gleichzeitig sind die Anforderungen an den Umweltschutz, auch unter Berücksichtigung des Klimawandels, gestiegen. Wesentliche Erweiterungen, oder Investitionen in ZABA wurden jedoch seit 20 Jahre nach Kenntnisstand nicht vorgenommen. Der UVA hat im Rahmen der Einwendungen die seinerzeitigen Antrags- und Genehmigungsunterlagen zur ZABA angefordert, aber noch nicht erhalten. Die Auslegung der Anlage und die möglichen Reinigungsverfahren wären hierbei von Interesse. Auch ist die Auslegung und Leistung der ZABA Anlage sowie des Leitungssystems von Interesse, da künftig 60% mehr Abwasser, teilweise hoch giftig, gereinigt werden muss. Der Antragsteller macht dazu keinerlei Angaben.

Auch unter Berücksichtigung des Zielerreichungsgebots muss geprüft werden, wie auffällige Schadstoffe reduziert werden können, z.B. durch Vorbehandlung von Abwasserteilströmen, Erweiterung der Abwasseranlage mit verbesserter Abwasserbehandlung, andere technische Verfahren etc. Eine Einleitererlaubnis von 20 Jahren darf nicht dazu führen, dass in der Zeit bis zum Auslaufen der Genehmigung keinerlei Optimierungen vorgenommen werden, wenn diese durch neue Verfahrenstechniken etc. möglich wären.

Es ist nicht aus den Unterlagen ersichtlich, dass sich der Antragsteller bei der Beurteilung der Reinigungsleistung der vorhandenen Werkskläranlage ZABA, oder bei der Bestimmung der Überwachungswerte nach der AbwV an der Einleitungsstelle etc. überhaupt mit BVT Merkblättern („beste verfügbare Technik) nach §54 Absatz 3 des Wasserhaushaltsgesetz auseinandersetzt hat, bzw. mit der Einhaltung der sich aus den BVT Merkblättern ergebenden Anforderungen. In gleichgelagerten Antragsunterlagen anderer Unternehmen zur Verlängerung der wasserrechtlichen Einleitererlaubnis wird ausführlich zu den BVT Merkblättern Stellung genommen.

7. Schlussbemerkung

Der Umweltverband Alztal und Umgebung eV ist sich darüber bewusst, dass eine Verlängerung der Einleitererlaubnis aufgrund der Stellung des Arbeitgebers mit ca 1600 Beschäftigten an 4 Standorten, im allgemeinen Interesse liegt und nicht grundsätzlich abgelehnt werden kann.

Dennoch sind geltende Gesetze einzuhalten und Abwasseranlagen nach dem bestmöglichen Stand der Technik zu betreiben.

Text Ende

3.2. Schutzgut Wasser – Wechselwirkung Schutzgut Tiere, bzw. Fische

Rückstandsuntersuchungen von Fischen in der Alz, oberhalb/unterhalb der Abwassereinleitung des Chemieparks ergibt, dass die Fische nicht verzehrt werden sollen (= Flußwasserkörper von der Traunmündung bis zum Inn, siehe 6.1.).
Dem Fischmonitoring 2021 wurden alte Bewertungsgrundlagen zu Grunde gelegt.
Auszug aus dem Zeitungsartikel Trostberger Tagblatt **13.01.2023.**
Die Fischfauna ist bereits als „mäßig“ eingestuft.

Durch die Straßenabwässer, die nicht ausreichend vorgereinigt in die Alz gelangen, bzw. auch über den Luftweg eingetragen werden, durch Luftschadstoffe der Industrie, die ebenso über den Luftweg in die Gewässer eingetragen werden, sowie durch die Industrieabwässer der Alzchem ist von einer Verschlechterung der Wasserqualität auszugehen, was sich auch negativ auf die Fischpopulationen auswirkt.

Schwermetalle können im Wasser nicht abgebaut werden und reichern sich in den Fischen über die Lebenszeit an. Deshalb wirkt sich die Wasserqualität im Untersuchungsraum auch auf folgende Gewässerabschnitte aus, also auch auf den untersuchten Bereich im Bereich des Werks Gendorf. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Fischfauna auf „schlecht“ abgestuft werden muss.

Auszug aus dem Artikel im Trostberger Tagblatt:

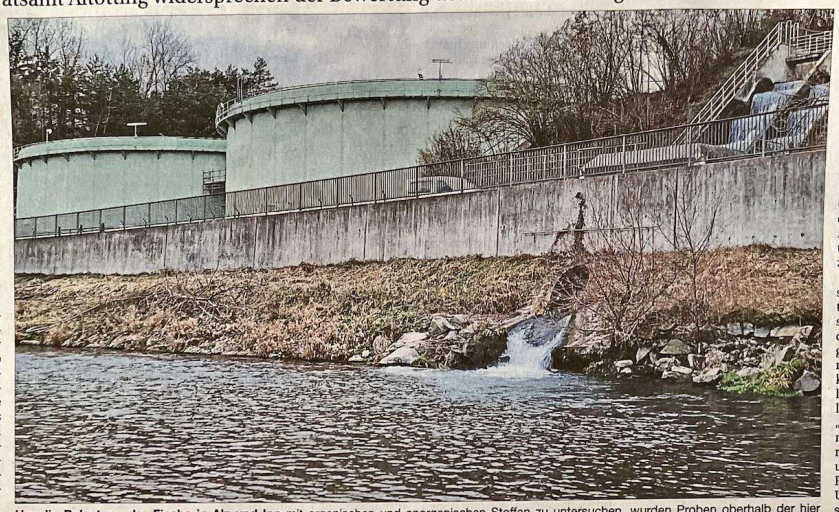
Fische aus Alz und Inn sollen nicht verzehrt werden

LGL und Landratsamt Altötting widersprechen der Bewertung des Fischmonitorings 2021 durch einen externen Gutachter

Von Lisa Brand

Burgkirchen. Wieder einmal rücken die per- und polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS) im Landkreis Altötting in den Fokus: Diesmal geht es um das Fischmonitoring 2021, bei welchem die Belastung der Fische aus der Alz mit organischen und anorganischen Stoffen oberhalb und unterhalb der Abwassereinleitung des Chemieparks Gendorf (CPG-Einleitung) bei Alzflusskilometer 14,34 sowie im Inn oberhalb und unterhalb der Alzmündung gemessen, die Analysenergebnisse ausgewertet und und die Belastungssituation dargestellt wurde.

Das Landratsamt rät, wie bereits 2019 vorsorglich, von „jeglichem Verzehr von Fischen aus der Alz sowie aus dem Inn unterhalb der Alzmündung“ ab (die Heimatzeitung berichtete). Damit widerspricht die Behörde der Aussage von Godehard Mayer, Leiter des Genehmigungsmanagements bei InfraServ Gendorf, dessen Resümee noch in der November-Sitzung des Kreisumweltausschusses lautete: „Eine Verzehrtauglichkeit ist gegeben.“



Um die Belastung der Fische in Alz und Inn mit organischen und anorganischen Stoffen zu untersuchen, wurden Proben oberhalb der hier abgebildeten Abwassereinleitung des Chemieparks Gendorf (CPG-Einleitung) in Burgkirchen und unterhalb davon genommen. – Foto: Nöbauer

LGL: BNGF nutzte „veraltete Grundlage“

Auslöser für die Warnung war eine Mitteilung des Bayerischen Landesamts für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (LGL), in der es der Bewertung der InfraServ „ausdrücklich widersprochen“ habe. Der Grund: Laut LGL habe das mit dem Fischmonitoring 2021 beauftragte Büro für Naturschutz-, Gewässer- und Fischereifragen (BNGF GmbH) mit Sitz in der Gemeinde Pähl (Lkr. Weilheim-Schongau) eine „veraltete Bewertungsgrundlage des Bundesamts für Risikobewertung (BfR) aus dem Jahr 2006 zur Beurteilung der Verzehrsfähigkeit der Fische“ herangezogen.

Der vorläufige toxikologische Beurteilungswert des BfR von 2006, der auf Tierversuchsdaten basiert, habe laut LGL für PFOS und PFOA damals noch bei 0,1 mg/kg Körpergewicht, also 100 ng/kg Körpergewicht, gelegen. Neuere Untersuchungen hätten aber eine Absenkung dieser Beurteilungswerte notwendig gemacht, erklärte LGL-Sprecher Aleksander Szumilas.

Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit EFSA (European Food Safety Authority) habe infolgedessen basierend auf epidemiologischen Studien zur immuntoxischen Wirkung abgeleitet, dass eine duldbare wöchentliche Aufnahmemenge von 4,4 ng/kg Körpergewicht (0,0044 mg/kg Körpergewicht) maßgeblich ist. Dieser Einschätzung habe sich das BfR 2021 angeschlossen.

Weiter heißt es seitens des LGL: „Die neuen Werte wurden im externen Gutachten zwar diskutiert, aber mit der Begründung, dass bereits geringe PFAS-Aufnahmemengen im Bereich der Hintergrundbelastung zu Überschreitungen der duldbaren wöchentlichen Aufnahmemenge führen können, verworfen.“ Ein weiterer Kritikpunkt: Die in den Fischen ebenfalls nachgewiesenen und auch in höheren Mengen als PFOA und PFOS vorhandenen, langkettigen PFAS Perfluorundekansäure (PFUnA), Perfluordodekansäure (PFDoA), Perfluortridekansäure (PFTrA) und Perfluortetradekansäure (PFTeA) seien im externen Gutachten für die Bewertung der Verzehrfähigkeit zudem nicht berücksichtigt worden.

Im Ergebnisbericht 2021 mit dem Titel „Rückstandsuntersuchungen von Fischen in der Alz oberhalb/unterhalb der Abwassereinleitung des Chemieparks Gendorf (CPG) und im Inn“, welcher der Redaktion vorliegt, sind die konkreten Messwerte aufgelistet. Sie beziehen sich auf das Frischgewicht (Fg) von zehn Fischen pro Probenstelle, die Gesamtstichprobe umfasst also insgesamt 40 Tiere. Der Bericht ist datiert auf den 31. Oktober 2022. So beträgt etwa der Mittelwert für PFOA in der Alz oberhalb der CPG-Einleitung <0,10 mg/kg, unterhalb liegt er bei 0,11 mg/kg, also deutlich über der duldbaren wöchentlichen Aufnahmemenge von 0,0044 mg/kg Körpergewicht. Im Inn ist der Unterschied noch deutlicher erkennbar: Während oberhalb der CPG-Einleitung ebenfalls <0,10 mg/kg gemessen wurden, waren es unterhalb 0,6 mg/kg. Der Wert für PFOS lag laut Ergebnisbericht in der Alz oberhalb der Abwassereinleitung mit einem Wert von 4,94 mg/kg ebenfalls über der duldbaren Menge, aber zugleich höher, als unterhalb der CPG-Einleitung mit 1,17 mg/kg, was nicht ganz schlüssig ist. Im Inn hingegen stieg der PFOS-Wert von 1,40 mg/kg an der Probestelle oberhalb auf 3,7 mg/kg unterhalb der CPG-Einleitung an.

Auch weitere Summenparameter der PFAS wie etwa die Perfluorundecansäure (PFUnA) ist sowohl in der Alz als auch im Inn nach der Einleitung mit Werten in Höhe von 53,0 bzw. 38,9 mg/kg im Vergleich zur Probestelle oberhalb der Einleitung (0,30 bzw. 0,17 mg/kg) rund zweihundert Mal höher. Die Chemische Verbindung PFUnA steht auch auf der ECHA-Kandidatenliste für „besonders besorgniserregende Stoffe“ und ist seit 1. Oktober 2022 in der Schweiz verboten. Auch der Wert für Triphenylzinn (TPT), ein seit Anfang der 2000er Jahr verbotenes Biozid, sticht mit hohen Mittelwerten in Alz 152,4 mg/kg und Inn 123,6 mg/kg unterhalb der Einleitung ins Auge. Im Vergleich dazu lagen die Werte oberhalb bei 4,0 bzw. 3,2 mg/kg. Das Landratsamt teilte diesbezüglich auf Nachfrage mit: „Der Eintrag von TPT in die Alz und den Inn ist auf Altlasten im Bereich des Chemieparks Gendorf zurückzuführen. Die Herstellung von TPT am Standort Gendorf wurde eingestellt, der Stoff nicht mehr verwendet.“

Das LGL komme aufgrund alternativer Studiendaten zu dem Schluss, „dass vor allem aufgrund der festgestellten Gehalte der oben genannten langkettigen PFAS vom Verzehr im beschriebenen Bereich abgeraten werden soll“, sagte Aleksander Szumilas.

Und wie ist der Wert von 4,4 ng/kg Körpergewicht zu bewerten? „Bis zur duldbaren wöchentlichen Aufnahmemenge sind keine negativen gesundheitlichen Wirkungen zu erwarten. Wie viel Fisch verzehrt werden kann, hängt vom jeweiligen PFAS-Gehalt im Fisch ab“, erklärte Szumilas. Dieser variiere im Einzelfall in Abhängigkeit von der Art des Fisches, dem Alter und weiteren individuellen Faktoren. Deshalb könne keine generelle Aussage getroffen werden, stattdessen erfolge immer eine Einzelfallbetrachtung. „Eine Warnung vor einem Verzehr wird aber vom LGL immer dann empfohlen, wenn die Menge Fisch, die man verzehren könnte, bis die duldbare Dosis an PFAS erreicht wird, sehr viel niedriger ist, als die übliche Menge, die laut statistischen Daten von Fischverzehrern aufgenommen wird bzw. wenn die duldbare Dosis bereits bei einer unrealistisch geringen Verzehrmenge erreicht werden würde“, fügte der LGL-Sprecher abschließend hinzu.

Doch was sagen Auftraggeber und Auftragnehmer zu der Kritik seitens LGL und der Verzehrwarnung des Landratsamts? Die Rückstandsuntersuchung bei Fischen oberhalb und unterhalb der Chemiepark-Einleitung auf Basis eines umfangreichen Fischmonitorings sei „eine behördliche Auflage“ des Wasserrechtsbescheids und werde seit 2001 in regelmäßigen Abständen umgesetzt, sagte Tilo Rosenberger-Süß, Sprecher InfraServ Gendorf. Der Chemiepark habe das Büro für Naturschutz-, Gewässer- und Fischereifragen (BNGF) am 3. Februar 2021 damit beauftragt, „um Untersuchungen zur Belastung von Fischen aus der Alz mit organischen und anorganischen Stoffen oberhalb und unterhalb der Abwassereinleitung des Chemieparks Gendorf (CPG) durchzuführen, die Analysenergebnisse auszuwerten und die Belastungssituation darzustellen“, so Rosenberger-Süß.

Der Chemiepark Gendorf habe sich dafür entschieden, einen externen Gutachter und Sachverständigen mit der Durchführung des Fischmonitorings zu beauftragen, „um eine unabhängige und neutrale Erfüllung dieser hochkomplexen Aufgabe zu gewährleisten“. Die Wahl sei diesbezüglich auf das BNGF gefallen, weil es „deutschlandweit und auch international zu den erfahrensten und renommiertesten Gutachtern und Sachverständigen für die Fachgebiete Ökologie, Natur- und Umweltschutz, Wasserwirtschaft sowie Fischerei- und Aquakultur“ zähle, ergänzte der Sprecher.

Beauftragtes Büro arbeitet an Stellungnahme

Auf die Fragen an die BNGF GmbH, wann die Proben für das Fischmonitoring 2021 entnommen wurden, was sie zu den Vorwürfen seitens LGL sagen und warum dem Bericht eine alte Bewertungsgrundlage zugrunde gelegt wurde, antwortete Dr. Stefan Schütz am Mittwoch stellvertretend für Projektleiter Dr. Kurt Seifert auf Nachfrage des *Anzeigers*: *„Derzeit erarbeiten wir eine detaillierte und ausführliche Stellungnahme zur Thematik.“* Aufgrund eines Auslandsaufenthalts von Dr. Kurt Seifert und der gebotenen Gründlichkeit bei der Erarbeitung der Stellungnahme habe das Büro nicht innerhalb der Frist bis Redaktionsschluss antworten können.

Konsequenzen hat die InfraServ Gendorf als Auftraggeber des Fischmonitorings nicht zu befürchten, wie Landratsamtssprecher Markus Huber klarstellte. Schließlich lägen die Werte vor. Der Beurteilung der Verzehrsfähigkeit der Fische widerspreche das Landratsamt aber, weshalb es die Verzehrwarnung für Fische aus Alz und Inn unterhalb der Alzmündung herausgegeben hatte. Der Chemiepark Gendorf sei einzig weiterhin verpflichtet, so Huber, in regelmäßigen Abständen ein Fischmonitoring durchzuführen. „Behördlicherseits werden die Ergebnisse, wie im aktuellen Fall geschehen, auch in Zukunft einer kritischen Prüfung unterzogen. Im Falle einer weiter bestehenden Belastung wird die Verzehrwarnung weiterhin aufrecht erhalten bleiben“, sagte Huber. Das sei der Fall „solange die Fischproben, die im Rahmen des Fischmonitorings genommen werden, weiterhin die tolerierbaren Aufnahmemengen überschreiten“.

Auch wenn die PFAS-Thematik im Landkreis Altötting besonders präsent ist, so ist die Belastung der Fische mit Umweltgiften kein alz- bzw. innspezifisches Problem, sondern weltweit zu finden.

SO REAGIEREN DIE FISCHEREIRECHTSINHABER DER BETROFFENEN STELLEN

Auf Nachfrage erklärte das Landratsamt Altötting, dass die zwei größten Inhaber von Fischereirechten in den betroffenen Bereichen die Alzwerke GmbH sowie der Fischereiverein Burghausen sind. Zudem besäßen noch mehrere private Inhaber Fischereirecht in der Alz.

Das Fischereirecht der Alzwerke GmbH, die eine hundertprozentige Tochter der Wacker Chemie AG ist, erstrecke sich von der Alzmündung in den Inn bis zur Wehranlage in Hirten – mit Unterbrechungen von Flusskilometer 6,79 bis 9,82 und 16,72 bis 16,79, stellte ein Wacker-Sprecher auf Nachfrage klar. „Hauptzielfisch der Alzfischer ist die Forelle. In 2021 wurden circa 1100 Regenbogenforellen und circa 30 Bachforellen geangelt.“ Die Auswertung für 2022 laufe noch.

Bei den Regenbogenforellen müsse man darüber hinaus beachten, „dass der Bestand nahezu ausschließlich aus Besatzfischen besteht, die keine längere Verweildauer im Alzwasser als maximal sieben Monate haben.“ Bei ihnen sei deshalb in der Regel von einer im Schnitt deutlich niedrigeren PFOA-Belastung auszugehen als beispielsweise bei Weißfischen, die zum Teil ihr gesamtes Leben in der Alz verbringen. Weißfische, wie Aitel, Barbe, seien 2021 nur vereinzelt entnommen worden. Pro Jahr werden für den Fischereirechtebereich der Alzwerke GmbH 70 Fischereilizenzen ausgegeben und das nahezu ausschließlich an Wacker-Mitarbeitende.

Die Fischereierlaubnis erstrecke sich von 1. Mai bis 31. Dezember. Zudem gebe es darüber hinausgehende Schonzeiten, also engere Zeiträume als die Fischereierlaubnis: Ganzjährig geschont ist die Äsche; die Bachforelle ist ab dem 1. Oktober, die Regenbogenforelle ab 15. Dezember, sowie die Barbe von 1. Mai bis 30. Juni. Welche Folgen die Warnung vor dem Verzehr von Fischen aus der Alz für die Wacker Chemie AG hat, werde derzeit noch geprüft.

Wolfgang Schneidermeier, Vorsitzender des Fischereivereins Burghausen, dessen Verein das Fischereirecht für den Innbereich unterhalb der Alzmündung bis unterhalb der Staustufe Stammham innehat, verweist auf den „Verdünnungseffekt“, den es ein paar Kilometer unterhalb der Alzmündung gebe, und darauf, dass einige, „fangreif besetzte“ Fische nur eine kurze Verweildauer hätten. „Vermutlich ist die PFOA-Belastung nicht sehr hoch“, so Schneidermeier. Jedoch sei er sich nicht sicher, ob eine Genehmigung zur Entnahme von Fischen aus dem Inn für das BNGF vorliege. Diese sei erteilt worden, hieß es seitens des Landratsamtes. Wie viele Angler in dem Bereich fischen, könne man anhand der Tagespässe *schwer sagen. „Theoretisch sind es ein paar hundert, regelmäßig angeln 50“, so der Vorsitzende.*

Mit den anderen Vorstandsmitgliedern des Fischereivereins Burghausen wolle sich Wolfgang Schneidermeier demnächst zusammensetzen und über die Verzehrwarnung sprechen. Von offizieller Stelle habe er von einer Überschreitung der Grenzwerte aber bislang nichts gehört. – lkb

Online-Vortrag des AELF über

4. ZU §6, BZW. ARTIKEL 44 BayWG

VERSTOSS GEGEN DAS WASSERHAUSHALTSGESETZ

Gewässer, die sich in einem natürlichen, oder naturnahen Zustand befinden, sollen in diesem Zustand erhalten bleiben. Mit der Trasse verschlechtert sich der Zustand jedoch. Das WHG hat u.a. das Ziel, an oberirdischen Gewässern natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und der Entstehung von nachteiligen Hochwasserverhältnissen vorzubeugen, um möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen.
Die Trassenführung wirkt dem genau entgegen. Die Trasse ist mit Böschungen bis ca. 50m breit. Die Vernichtung von natürlichem Auenboden ist erheblich. Der Trassenverlauf auf einem bis zu 18m hohen, ansteigenden Damm quer durch das Alztal, massive Tiefgründungen für die Alzbrücke und einem Pfeiler mitten in der Alz, behindert die natürlichen Abflussverhältnisse und riegelt das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet ab. Im Zuge des Klimawandels muss mit häufigerem Starkregen und häufigeren und heftigeren Hochwasserereignissen gerechnet werden. Die Verlagerung von nachteiligen Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes und die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu berücksichtigen.
Funktionszusammenhänge werden in der Planung unzureichend berücksichtigt bzw. deren Bedeutung unterbewertet.

Nach Artikel 44 BayWG soll zur Minderung von Hochwassergefahren die Versickerungsfähigkeit der Böden erhalten oder wiederhergestellt werden. Das Gegenteil wird durch die erheblichen Versiegelungsflächen der Trasse und die kaum durchlässigen Böschungen der hohen Dämme erreicht.
Die Auswirkungen der Klimaänderungen sollen angemessen berücksichtigt werden, was die Behörde jedoch nicht berücksichtigt.

Wir verweisen auf die Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Schutzgut Wasser, Schutzgut Klima. Die Wechselwirkungen wurden unzureichend untersucht.

FAZIT: Das Vorhaben ist nicht zuzulassen

5. BEEINTRÄCHTIGUNG VON LEBENSRAUMTYPEN DES ANHANGS I DER FFH RICHTLINIE – VERSTOSS GEGEN EU RECHT

Die Behörde stellt fest, dass außerhalb des FFH-Gebiets folgende Lebensraumtypen vorkommen:

3150 (innerhalb des Wirkungsbereichs), 3260 (innerhalb des Wirkungsbereichs), 9130 (innerhalb des Wirkungsbereichs, dauerhafter Verlust durch Überbauung und Versiegelung) 9170 (innerhalb des Wirkungsbereichs, dauerhafter Verlust durch Überbauung und Versiegelung), 9180/ prioritär (innerhalb des Wirkungsbereichs, dauerhafter Verlust durch Überbauung und Versiegelung), 91E0/prioritär (innerhalb des Wirkungsbereichs, dauerhafter Verlust durch Überbauung und Versiegelung). Gesamtverlust durch Überbauung und Versiegelung, ca. 6400qm.

Großseggenriede und Röhricht sind ebenfalls nach FFH-Recht geschützt und dem Lebensraumtyp 7230 zuzuordnen. Der sich im Wirkungsbereich befindliche Lebensraumtyp 3130 ist nicht aufgeführt.

Die Überbauung, Versiegelung, oder Zerschneidung ist als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. In Wechselwirkung wird das ökologische Gleichgewicht verändert und die in den Lebensräumen charakteristischen Pflanzen und Arten mit beeinträchtigt bzw. zerstört.

Dies berücksichtigt die Behörde nicht, da sie den FFH-Schutz außerhalb eines FFH-Gebiets nicht anerkennt.

Der Schutzcharakter nach FFH-Recht ist unabhängig davon, ob dafür ein FFH-Gebiet ausgewiesen wurde, oder nicht. Die Behörde kann sich hinsichtlich des Schutzcharakters bzw. Prüfverfahrens nicht darauf beziehen, dass sich die Lebensraumtypen nicht innerhalb des FFH-Gebiets befinden und damit das Abweichungsverfahren umgehen. Wir verweisen auf Punkt 1 (Einwendungen Gebietsabgrenzung, Verstoß gegen EU Recht).

Befreiungen von den Verboten der LSG-Verordnung bzw. Befreiungen nach §30 Bundesnaturschutzgesetz etc. dürfen hier nicht angewandt werden. Das Verfahren wird wie die Eingriffs/Ausgleichsregelung abgehandelt, muss jedoch nach FFH-Recht abgehandelt werden. Kompensationsmaßnahmen sind im FFH-Recht nicht zulässig. Die Planung zielt nicht auf den Erhalt der biologischen Vielfalt ab, sondern auf eine Eingriffs-Ermöglichungs-Planung.

Die Behörde kann sich nicht darauf berufen, dass kein FFH-Gebiet ausgewiesen ist und weder ein Standarddatenbogen existiert noch Erhaltungsziele genannt sind.

Nahezu alle Lebensraumtypen Anhang I FFH Rili im Wirkbereich der OU-Altenmarkt II, kommen auch im FFH-Gebiet Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt vor. Hier wird deren besonderer Schutzcharakter betont und die Erhaltungsziele genannt, wohingegen der Schutzcharakter der Lebensraumtypen im Wirkbereich der OU Altenmarkt II nicht gegeben ist, nur weil dieses Gebiet fälschlicherweise nicht als FFH-Gebiet ausgewiesen ist. Z.B. wird im vorl. Managementplan unter Lebensraumtyp 9130 beschrieben, dass die Waldmeister Buchenwälder nur in Europa vorkommen und ihr natürliches Verbreitungsgebiet in Bayern liegt. Deshalb sei deren Erhaltung von besonders hoher Bedeutung. Im Zusammenhang mit der OU Altenmarkt II wird jedoch ein Teil dieses Lebensraumtyps vernichtet und die Behörde legitimiert diese Lebensraumvernichtung mit Kompensationsmaßnahmen.

Laut vorläufigem Managementplan weist dieser Lebensraumtyp wegen der Kaltluftabflüsse ins Tal ein besonderes Lokalklima auf und ist somit von hoher Bedeutung.
Dieser Lebensraumtyp wird im unweit entfernten FFH-Gebiet geschützt, aber im Zusammenhang mit der OU Altenmarkt II, zum Teil vernichtet, obwohl dieser Lebensraumtyp u.a. auch eine hohe Bedeutung für die Frischluftzufuhr von Trostberg hat. Die Behörde legitimiert diese erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumtyps, bzw. die Vernichtung, ebenso mit Kompensationsmaßnahmen. Die Wechselwirkung auf das Schutzgut Klima wurden von der Behörde nicht berücksichtigt.

Im Waldfunktionsplan 1975 sind als Immissionsschutzwälder u.a. mehrere Waldflächen im Ortsrandbereich von Altenmarkt und Trostberg ausgewiesen, insbesondere die Hangleitenwälder und Alzauenwälder. Gerade im Zuge des Klimawandels muss der Schutz dieser Flächen Priorität haben. Die Behörde verkennt deren Bedeutung und setzt voraus, dass eine Kompensation an anderer Stelle diesen erheblichen Eingriff in die Natur ausgleichen kann. (s. Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung Punkt Schutzgut Klima).

Bei den Einwirkungen auf die Lebensraumtypen müssen in Wechselwirkung auch die Einwirkungen auf die in den Lebensräumen charakteristisch vorkommenden Pflanzen und Arten berücksichtigt werden, z.B. kommen im Lebensraumtyp 3150, nährstoffreichen Stillgewässern oder Altwasser, Armleuchteralgen vor, Laichkräuter, oder Gewässer gebundene sensible Arten. Der Untersuchungsumfang seitens der Behörde ist unvollständig, die Wechselwirkung zum LRT nicht ausreichend untersucht.

Im Wirkbereich der Trasse werden 2 prioritäre Lebensraumtypen (9180 und 91E0) erheblich beeinträchtigt bzw. teilweise zerstört. Im Standarddatenbogen des FFH Gebiets Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, sind die gleichen prioritären Lebensraumtypen aufgeführt und Erhaltungsziele zu deren Schutz definiert. Im vorläufigen Managementplan vom Februar 2022 zum Verschwinden bedroht sind und für deren Erhaltung eine besondere Bedeutung zukommt". Wenn der Schutz nach FFH-Recht umgangen wird, nur weil das Gebiet fälschlicherweise nicht als FFH Gebiet ausgewiesen wurde, verstößt dies gegen EU-Recht.
Im vorl. Managementplan zum FFH-Gebiet bis Altenmarkt ist als Erhaltungsziel für die Lebensraumtypen 9180 und 91EO die Sicherung bzw. Wieder Herstellung eines guten Erhaltungszustands klar definiert.

Der Ausweis von entsprechenden Schutzgebieten fordert die EU schon deswegen, damit nicht willkürlich bedeutende Lebensräume und Arten erheblich beeinträchtigt, oder vernichtet werden, so wie dies bei der Ortsumfahrung Altenmarkt II geschehen soll.

Gem. Punkt 6 (Kumulation) muss die Ortsumfahrung Trostberg West in die FFH Prüfung mit einbezogen werden. Auch hier sollen schützenswerte Lebensraumtypen vernichtet werden und schützenswerte Tiere (auch Anhang II der FFH-Richtlinie) erheblich beeinträchtigt werden, zwischen denen Funktionszusammenhänge bestehen.

Die baubedingten Wirkfaktoren, anlagebedingten Wirkfaktoren und betriebsbedingten Wirkfaktoren und deren Wechselwirkungen sind unvollständig beschrieben.
Nachfolgende Beeinträchtigungen sind, entgegen den Ausführungen der Behörde, als erheblich zu bewerten:

a) Eine vorübergehende, oder dauerhafte Inanspruchnahme von Lebensraumtypen ist immer als erheblich zu betrachten, da der Flächenverlust nicht kurzfristig regenerierbar ist. Bereits mit dem Baufeld werden Lebensraumtypen, teils prioritär, geschädigt oder zerstört. Mit der Flächeninanspruchnahme werden auch Tiervorkommen bzw. deren Habitate zerstört, oder geschädigt.
b) Die Behörde geht davon aus, dass Tiere, oder Vögel durch Lärm, Licht, oder Erschütterungen nicht erheblich gestört werden. Es werden jedoch keine Angaben zur Lärmbelastung in dem bisher unverlärmten Gebiet gemacht und die Auswirkungen des Lärms, Licht, oder der Erschütterungen auf die Sensibilität einzelner Arten werden nicht, oder unvollständig beurteilt.
c) Wenn Kollisionen von Tieren nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist die Beeinträchtigung als erheblich zu bewerten. Die Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen muss wissenschaftlich überprüfbar sein.
d) Schadstoffemissionen, Substratumlagerungen und hohe Streusalzmengen im Winter beeinträchtigen das Oberflächenwasser, das Grundwasser, empfindliche Vegetationsbestände und empfindliche Tierlebensräume.
Charakteristische Arten des Lebensraumtyps, oder Pflanzen, die gegenüber Stoffeinträgen sensibel sind, werden nachhaltig geschädigt, z.B. Libellenlarven, die im unmittelbaren Wirkbereich der Trasse leben, oder Gewässer gebundene Arten/Pflanzen/Mikroorganismen.
d) Die Behörde kann Grundwasserstandsveränderungen nicht ausschließen.
Damit werden Grundwasser beeinflusste Lebensraumtypen und Vegetationsbestände und mit dem Grundwasser in Beziehung stehende Gewässer verändert. Die Wasserrahmenrichtlinie wird missachtet. Der Eingriff ist als erheblich zu werten.
e) Durch die Querung des Tals kommt es zu einer Zerschneidung von Lebensräumen und Lebensraumkomplexen mit funktionalen Verflechtungen. Dadurch werden die Wander- und Austauschbeziehungen charakteristischer Arten der FFH Lebensraumtypen beeinträchtigt.

f) Die Einleitung von Abflüssen der Straßenentwässerung in Oberflächengewässer führen zu hydraulischer Belastung von Fließgewässer und sind als erhebliche Beeinträchtigungen zu werten. Wir verweisen auf die Ausführungen zum Schutzgut Wasser zur Umweltverträglichkeit bzw. auf Punkt 1: Zur WRRL der EU.
g) Schadstoffemissionen durch den Kfz-Verkehr, der erhebliche Salzeintrag durch den Winterdienst (ca 30 Tonnen pro Jahr), führen zu einer Schad- und Nährstoffbelastung von Vegetationsbeständen schädigen jedoch auch empfindliche Tierhabitate (z.B. Libellenlarven).
h) Der kritische Wert für die Vegetation ist durch den Trassenverkehr deutlich überschritten. Wir verweisen auf den separaten Punkt „Luftschadstoffgutachten" zu unseren Ausführungen zur Umweltverträglichkeit zum Punkt Luftschadstoffgutachten.
Die Behörde hat versäumt, die Wirkungen und Wechselwirkungen der Luftverschlechterung auf Arten, Pflanzen, Wasser, Lebensraumtypen zu beurteilen. Dies auch unter Berücksichtigung der erheblichen Salzeinträge durch den Winterdienst. Ferner hat es die Behörde versäumt, die Nährstoffeinträge, welche auf empfindliche Biotope einwirken, zu berechnen, unter Berücksichtigung von critical loads.
Unabhängig davon wird der kritische Wert für die Vegetation überschritten.

Schadensbegrenzungsmaßnahmen für Lebensraumtypen Anhang 1 FFH-Richtlinie, wie Ersatzflächen etc. sind nicht zulässig, da der Schaden irreparabel ist und eine Vermeidung nicht möglich ist (EUGH 15.5.2014, C-521/12 Rn 29).

Die Behörde bewertet den Eingriff nach §45 Bundesnaturschutzgesetz.
Nach der Bayerischen Kompensationsordnung müssten weit höherer Ersatzflächen ausgewiesen werden. Flächen mit hoher Bedeutung wären bis Faktor 3 und höher zu kompensieren.
Die Kompensation des Eingriffs ist nicht zu akzeptieren und bedarf der Überprüfung.

Fazit: Das Vorhaben ist nicht zuzulassen.

6. MANGELHAFTE BESCHREIBUNG DES PROJEKTS INSBESONDERE FÜR DIE BAUPHASE

Dauer und Intensität von Wirkfaktoren haben Einfluss auf den Grad der Beeinträchtigung.

Bei der Beschreibung des Projekts sind die Planungs/Projektelemente nicht ausreichend genug beschrieben (Anlehnung u.a. an den Kriterienkatalog zur Beurteilung der nach Artikel 6 vorgeschriebenen Prüfungen).
Diese Einwendung gilt auch für die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Angaben zur geplanten Dauer der Bauphase, insgesamt bzw. aufgeteilt nach Abschnitten. Transport, Transportweg, Aushub Tiefe insbesondere in der Alzaue bei wenig tragfähigen Böden etc.

Aufgrund fehlender, oder ungenauer Angaben können die Wirkfaktoren der Bauphase und das tatsächliche Ausmaß der Auswirkungen auf Lebensraumtypen oder Arten und die Wechselwirkungen nur unzureichend bestimmt werden.
Erhebliche Beeinträchtigungen durch Licht, Lärm, Emissionen, Staub, Erschütterungen, sonstigen Schadstoffen sind unausweichlich.

Fazit: Das Vorhaben ist nicht zuzulassen.

7. ALLGEMEINE EINWENDUNGEN ZUR ERHEBLICHKEIT DES EINGRIFFS

Unter Bezugnahme auf Punk1, sind die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Lebensraumtypen, die im Anhang I/II der FFH-Richtlinie aufgeführt sind, aber außerhalb eines FFH-Gebiets liegen, nach FFH-Recht zu prüfen, da es sich um ein faktisches FFH Gebiet handelt.

Von einer Erheblichkeit des Projekts ist auszugehen, da es geeignet ist,
- die wichtigsten Bestimmungsfaktoren (z.B.) Nährstoffbilanz für die Funktion des Gebiets als Lebensraum oder auf das Ökosystem zu verändern.
- die Dynamik der Beziehungen (z.B. Wasser und Boden oder Pflanzen und Tiere) zu verändern, die für die Struktur oder die Funktion des Gebiets (bzw. faktischen Gebiets w/ Fehlausweis FFH Gebiet oder Schutzgebiet nach WRRL) charakteristisch sind
- die prognostizierten, oder zu erwartenden natürlichen Veränderungen in dem Gebiet (bzw. faktischen Gebiet w/Fehlausweis FFH Gebiet oder Schutzgebiet nach WRRL) zu beeinträchtigen (z.B. Wasserdynamik)
- die verfügbare Fläche für Schlüsselarten zu reduzieren, das Gleichgewicht zwischen den Schlüsselarten zu verändern
- die biologische Vielfalt des Gebiets zu verringern
- Störungen hervorzurufen, die sich ungünstig auf die Bestandsgröße oder das Gleichgewicht zwischen den Schlüsselarten auswirken könnten
- einen Verlust oder eine Abschwächung wichtiger Merkmale zu verursachen (z.B. Baumbestand, Jahreshochwasser)

Die Prüfung der Erheblichkeit ist unter Berücksichtigung von Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen zulässig. Die Behörde trifft jedoch die Beurteilung unter Einbeziehung von Kompensationsmaßnahmen, oder Ausgleichsmaßnahmen, was nach der FFH-Richtlinie bzw. Vogelschutzrichtlinie unzulässig ist. Zum Beispiel ist ein Verlust von Brutarealen immer erheblich und bleibt erheblich, auch wenn Ersatzhabitate geschaffen werden (siehe Einwendungen zu den Bodenbrütern).
Eine Beeinträchtigung ist erheblich, wenn deren Unerheblichkeit nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Wurde eine erhebliche Beeinträchtigung festgestellt, muss dann im weiteren Schritt geprüft werden, ob eine Alternativlösung vorhanden ist. Ist keine Alternativlösung vorhanden, soll das Vorhaben jedoch aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses durchgeführt werden, sind im Ausnahmefall Kohärenz Sicherungsmaßnahmen erforderlich, wobei die Kommission über die Ausgleichsmaßnahmen benachrichtigt werden muss. Lt. EU darf die Null-Lösung nicht ausgeschlossen werden.
Bei prioritären Lebensraumtypen oder Arten ist eine Genehmigung bei der EU einzuholen. Dies muss unabhängig davon erfolgen, ob sich diese in einem FFH-Gebiet befinden, oder nicht (s. Punkt 2.).

Die Behörde müsste nach FFH-Recht prüfen und dürfte bei Ihrer Beurteilung diverse Prüfschritte nicht überspringen und damit das vorgeschriebene Abweichungsverfahren umgehen (Beispiel s. Punkt 8 Fledermäuse).

Es sind nicht nur die Alternativen zu prüfen, die in den Planfeststellungsunterlagen bereits aufgeführt sind, sondern auch Alternativlösungen die im Rahmen der Einwendungen vorgeschlagen werden, und die sich aufdrängen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Punkt „Alternativtrasse“ von Wiesmühl über Feichten, Teil C der Einwendungen. Diese

Trasse muss auch im FFH-Recht geprüft werden. Geringere Beeinträchtigungen ergeben sich schon allein deswegen, dass die Brücke über die Alz bereits vorhanden ist, die Trasse zu einem großen Teil bestandsorientiert geführt werden kann und weniger schützenswerte Biotope unmittelbar tangiert oder durchschneidet.

Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses, insbesondere wirtschaftliche Interessen, sind nicht höher zu bewerten als der Schutz des sensiblen Lebensraums Alz/Trauntal und der in dieser Region lebenden Bevölkerung. Wie bereits ausgeführt, hat der Erhalt des Ökosystems mittlere Alz und Traun überregionale Bedeutung und die Bewahrung liegt somit ebenfalls im öffentlichen Interesse.

Wird das überwiegend öffentliche Interesse mit der Bindungswirkung der Ausbaupläne zum Bundesfernstraßenausbaugesetz begründet, so erkennen wir diese Bindungswirkung nicht an, insbesondere da die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes weder mit dem Gesamtplan, noch mit dem Einzelprojekt Ortsumfahrung Altenmarkt II, erfüllt werden können. Im Übrigen verweisen wir auf das Rechtsgutachten des BUND zur formellen Unionsrechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Bundesfernstraßen und des hiermit verbundenen Rechts folgen. Ferner wurde das Projekt im Rahmen der Einstufung in den vordringlichen Bedarf als bereits Plan festgestellt erklärt, was nicht richtig ist.

Fazit: Das Vorhaben ist nicht zuzulassen

8. EINWENDUNGEN ZUM FFH RECHT - FLEDERMÄUSE

8.1. ALLGEMEINES

In Deutschland gibt es ca 23 Fledermausarten.
Im Wirkbereich der Trasse kommen 17 Arten vor, wovon 4 besonders geschützt werden nach Anhang II der FFH Liste:

Wimperfledermaus, Mopsfledermaus, Gr. Mausohr und Bechsteinfledermaus.

Im Bereich der geplanten Brücken über den Möglinger Mühlbach und die Alz, sowie in Nock ca 2,5km südöstlich der Kirche St. Andreas/Trostberg, kommen ca 13 Arten Fledermäuse vor, davon die 4 vorstehend genannten Arten des Anhangs II der FFH Liste, wovon 3 in punktuellen FFH Gebieten im Wirkbereich der Trasse vorkommen. Im Rahmen der Einwendungen gehen wir im Folgenden nur auf diese Arten ein, da sie einen besonderen Schutzstatus haben und repräsentativ für die anderen Arten nach Anhang IV der FFH Liste sind.

8.2. RECHTLICHE BETRACHTUNG

§34 Bundesnaturschutzgesetz für Arten des Anhangs II FFH Richtlinie:
(2) Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig.
Büro Schober stellt weder bei der Wimperfledermaus, noch der Mopsfledermaus, noch des Großen Mausohrs eine derartige Beeinträchtigung fest.
Mit den Einwendungen soll das Gegenteil bewiesen werden.
(3) Abweichend von Absatz 2 darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es 1.aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher

sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist
2.zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind
(5) Soll ein Projekt nach Absatz 3, auch in Verbindung mit Absatz 4, zugelassen oder durchgeführt werden, sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit über die getroffenen Maßnahmen. Eine 0 Lösung darf nicht ausgeschlossen werden.

Büro Schober arbeitet nicht nach diesen rechtlichen Vorgaben.
Eine Beeinträchtigung ist erheblich, wenn deren Unerheblichkeit nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen ist.
Die Prüfung der Erheblichkeit ist unter Berücksichtigung von **Vermeidungs-** und **Verminderungsmaßnahmen** zulässig. Nur diese können erhebliche Beeinträchtigungen nach§34 Abs.2 Bundesnaturschutzgsetz mit der erforderlichen Sicherheit ausschließen helfen. Ist die Vermeidungsmaßnahme für die Verträglichkeitsprüfung entscheidungsrelevant, **muß der Erfolg** der Maßnahme nachweislich **sichergestellt sein.**
Mit den Einwendungen soll an Hand einiger Beispiele begründet werden, dass der Erfolg diverser Maßnahmen nicht sichergestellt ist und deshalb das Vorhaben nicht zuzulassen ist nach §34 Bundesnaturschutzgesetz.

Institut Schober trifft jedoch die Beurteilung einer Erheblichkeit nicht nur unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmassnahmen sondern auch unter anderem durch Einbeziehung von CEF Maßnahmen. Er bezeichnet diese als **CEF/FFH** Maßnahmen in den jeweiligen Massnahmenblättern. Da er diese bereits in der Verträglichkeitsprüfung ansetzt, müssten diese **nachweislich bereits zum Zeitpunkt des Eingriffs ihre Wirkung entfaltet haben**. Mit den Einwendungen soll an Hand einiger Beispiele begründet werden, dass dies alleine schon aufgrund der technischen Abwicklung des Bauvorhabens nicht möglich ist.

Institut Schober überspringt bei der Beurteilung der Erheblichkeit diverse Prüfschritte (§34 (3) (5)) und umgeht dabei das vorgeschriebene Abweichungsverfahren. Deshalb ist das Vorhaben nach §34 Bundesnaturschutzgesetz nicht zuzulassen.

Tatsächlich sind die Auswirkungen der Trasse auf das Erhaltungsziel der Fledermäuse erheblich und das bereits ohne die kumulativen Auswirkungen anderer Pläne, die sehr wohl einen zusätzlichen negativen Einfluss auf das Erhaltungsziel der Fledermäuse haben

8.3. FFH-GEBIETE FLEDERMÄUSE

8.3.1. FFH Gebiet DE 7839371 Mausohrkolonien im unterbayerischen Hügelland, 7 Teilgebiete

Managementplan vorhanden FFH Verträglichkeitsprüfung Unterlage 19.5.1.

Teilgebiet **DE 7839372/03** = Kirche St. Andreas Trostberg

Wochenstube **Großes Mausohr** (Art von landes- bis bundesweiter Bedeutung)

Wimperfledermaus (Aufgrund Seltenheit der Art von landesweiter Bedeutung

8.3.2. FFH Gebiet DE 8041301 Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein

Kein Managementplan vorhanden FFH Verträglichkeitsprüfung Unterlage 19.6.1.

Burg Stein liegt ca 4km südlich von Trostberg Sankt Georgen
Vernetzung bis 10km Entfernung sind sehr wahrscheinlich (Zahn)

Winterquartier **Mopsfledermaus**
Wochenstube **Großes Mausohr**

8.3.3. FFH Gebiet 7841301 Wochenstube der Wimperfledermaus, 7 Teilgebiete

Managementplan vorhanden

lediglich FFH-Vorprüfung Unterlage 19.7. für Palling, Höbering und Trostberg

FORDERUNG NACH EINER FFH PRÜFUNG FÜR ALLE KOLONIEN!

Büro Schober, Unterlage 19.5.1. Punkt 4.1.1.: Rote Liste Bayern stark gefährdet.
Aber:
Die Wimperfledermaus ist **vom Aussterben bedroht,** nach der Roten Liste Bayern.
Deshalb hat deren Schutz höchste Priorität.

Alleine das Risiko, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele nicht ausgeschlossen werden kann, löst die Pflicht zu einer FFH-Prüfung aus. **Die Behörde hat jedoch lediglich eine FFH-Vorprüfung vorgenommen.** Ohne qualifizierte Prüfung des Sachverhalts kommt Schober zum Ergebnis, dass das Erhaltungsziel der Fledermäuse nicht gefährdet wird.

Institut Schober fokussiert sich in seinen Ausführungen nahezu ausschließlich auf die Flugwege zwischen Quartier und Nahrungshabitat. Relevant sind jedoch u.a. auch die Vernetzungsstrukturen zwischen den einzelnen Kolonien, aber auch Flüge zu Ruhequartieren, Sommerquartieren, Schwärmgebiet….

„Weiterhin besteht eine Beziehung zwischen dem FFH Gebiet DE 7841-301 und dem Teilgebiet 03 des FFH Gebiets DE 7839-371 (Mausohrkolonien im unterbayerischen Hügelland“, in dem ebenfalls eine Wimperfledermauskolonie nachgewiesen ist.
Insbesondere ist ein Individuenaustausch zwischen dieser Kolonie und den Wochenstuben in Höbering und Palling wahrscheinlich“ (Unterlage 19.7. P.2.6.). Trotz Kenntnis der Sachlage erfolgt keine nähere Prüfung und lediglich eine FFH Vorprüfung. Ohne nähere Prüfung geht Schober von nicht vorhandenen oder nicht relevanten Wirkungen aus.
In den jeweiligen Managementplänen ist die Bedeutung dieser Vernetzungsstrukturen beschrieben.
Deshalb sind weitere Kolonien mit zu berücksichtigen:

a) FFH Gebiet/01 Garching (12km nördlich von Trostberg)
Vernetzung bis 15km wahrscheinlich (Zahn)
Diese Kolonie blieb unberücksichtigt.
Die Prüfung ist somit unvollständig, im Hinblick auf Vernetzungsfunktionen.

b) FFH Gebiet /02 Höbering Scheune (8km südöstlich von Trostberg)
Vernetzung bis 10km Entfernung sind sehr wahrscheinlich (Zahn).
Die Prüfung ist somit unvollständig, im Hinblick auf Vernetzungsfunktionen.

c) FFH Gebiet/03 Palling Kirche (7 km südöstlich von Trostberg)
Vernetzungen bis 10km Entfernung sind sehr wahrscheinlich (Zahn)

Vernetzungskorridor der Wimperfledermaus am Hangaufstieg Nock nach Palling ist nachgewiesen.
Vernetzungskorridor des Gr. Mausohrs am Hangaufstieg Nock nach Palling wahrscheinlich
Vernetzung des Großen Mausohrs nach Burg Stein wahrscheinlich

Büro Schober verzichtet auf eine Prüfung zum Gr. Mausohr, da eine Prüfung bereits für das FFH Gebiet Mausohrkolonien im unterbayerischen Hügelland durchgeführt wurde s. P.1.
Dies betrifft jedoch nur die Fledermäuse in der Trostberger St. Andreas Kirche.
Die Prüfung ist somit unvollständig, auch im Hinblick auf Vernetzungfunktionen.

d) Schloss Pertenstein, kein FFH Gebiet, aber langjähriges, bekanntes Vorkommen der Wimperfledermaus mit jährlicher Bestandszählung.
Schloss Pertenstein liegt 10km südlich von Trostberg.
Vernetzungen bis 10km Entfernung sind sehr wahrscheinlich (Zahn).
Institut Schober unterstellt zwar Beziehungen zwischen den Kolonien im FFH Gebiet und diesem Quartier, bezieht aber Pertenstein nicht mit ein, da das Quartier an sich nicht Bestandteil des FFH Gebiets ist (Unterlage 19.7. Punkt 4.) Laut Herr Zahn ist jedoch der gleiche Schutz erforderlich, unabhängig davon, ob die Art in einem FFH Gebiet lebt, oder nicht.
Die Prüfung ist somit unvollständig, auch im Hinblick auf die Vernetzungsfunktionen.

Institut Schober schließt Störungen im Bereich der Flugkorridore aus Höbering, oder Palling nicht aus, bewertet diese jedoch als gering aufgrund der Vermeidungsmaßnahmen. Hier ist kein Zusammenhang zu erkennen, denn Schober hat die Flugkorridore nach Palling und Höbering gar nicht untersucht. Schobers Aussage ist also eine nicht bewiesene Behauptung und eine Fehlbeurteilung. Die Vernetzungsstrukturen innerhalb der Kolonien wurden nicht in die Beurteilung einbezogen. Ferner wurden nur die Flugkorridore zwischen Quartier und Nahrungshabitat untersucht, wobei die Behörde im Tal lediglich 2 Hauptflugskorridore voraussetzt (Möglinger Mühlbach und Alz (Unterlagen 19.7. Punkt 5).

„Die Planungsbehörde stellt als Ergebnis fest, dass die Wirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Flugkorridore und somit auf die Art entweder nicht vorhanden sind, oder nicht relevant sind und keine Summationsbetrachtung erfolgt, da projektbezogen keine Auswirkungen auf die Schutzgüter des FFH Gebiets bestehen“ „ Es wird deshalb von einer Verträglichkeit des Projekts mit den Erhaltungszielen des Gebiets DE 7841 371 ausgegangen“ (Unterlagen 19.7. Punkt 7).
Die Behörde führt an, dass bei der Vorprüfung erkennbar ist, dass der Neubau bei keiner der Arten zu Beeinträchtigungen führt, was schon nicht richtig ist, und schlussfolgert daraus, dass damit auch keine kumulativen Beeinträchtigungen entstehen können und deshalb auf die Prüfung der Summationswirkung verzichtet wird (Unterlage 19.7. Punkt 6).

8.3.4 Bechsteinfledermaus, FFH Artenliste II

Die Bechsteinfledermaus hat ihr Quartier im Wald in Baumhöhlen. Sie jagt im nahen Umfeld ihres Quartiers. Ca 20 Weibchen leben in einem Verband, wobei sie die Quartiere laufend wechseln und deshalb auf viele Höhlenbäume angewiesen sind. Sie benötigt strukturreiche Laub- und Mischwälder.

Im näheren Umfeld der Trasse kommen besonders im Hangwald an der Möglinger Leite (Kumulationswirkung durch Umfahrung Trostberg) im Auwald am Möglinger Mühlbach, im Alz-Auwald südlich der geplanten Trasse und südlich der Alz, an der Hangleite östlich der Alz, nördlich von Nock (alter Buchenwald) alte Höhlenbäume vor, die auch für Bechsteinfledermäuse geeignete Quartiere darstellen.

Am Möglinger Bach und dessen Uferbereichen wurden für die Wimper- und Bechsteinfledermaus mit Abstand die meisten Kontakte im Vergleich zu den übrigen Standorten aufgezeichnet.
Die Bechsteinfledermaus orientiert sich beim Flug nah an Strukturen, insbesondere beim Überflug von Straßen ist sie bei nicht ausreichend hohen Straßenrandbäumen durch Kollisionsrisiko mit dem Verkehr besonders gefährdet. Entlang der Dietlwiese sind alle Fledermäuse Licht, Lärm und einem erhöhten Kollissionsrisiko ausgesetzt. Schober setzt voraus, dass in diesem Bereich keine Fledermäuse fliegen, obwohl nachgewiesen ist, dass viele Arten strukturgebunden antlang des Waldrands fliegen.

Die Anzahl der geplanten Fledermauskästen ist zu gering, da auch andere waldbewohnenden Arten betroffen sind. Inwieweit die Bechsteinfledermaus diese Kästen annimmt, kann nicht mit Sicherheit bestimmt werden. Zudem wechseln die Bechsteinfledermaus häufig das Quartier.

Für den Verlust von Höhlenquartieren sollen Fledermauskästen aufgehängt werden (27 A_{CEF}). Da neben den Bechsteinfledermäusen auch noch andere waldbewohnende Arten, die Baumhöhlen benötigen, betroffen sind (Wasserfledermaus, Fransenfledermaus etc.) sind zum einen die Nistkästen zu wenig. Ferner ist ungewiss, ob die Nistkästen überhaupt angenommen werden.

Wie bei den anderen FFH II Arten ist von einer Verschlechterung des Erhaltungszustands auszugehen.

8.4. BEGRÜNDUNG DER ERHEBLICHKEIT DES EINGRIFFS AUF DIE ERHALTUNGSZIELE DER FLEDERMÄUSE

8.4.1. Nicht berücksichtigte Kumulation

Aus 2008 liegt ein Gutachten von Dorsch Consult vor zur B299-B304, AÖ-TS (Altötting Traunstein), in dem es heißt:
„Besonders gravierend sind Zerschneidungen der Flussauen Lebensräume von Alz und Traun, die als überregionale, bedeutsame Strukturen der Lebensraumvernetzung gelten". „von besonderer naturschutzrechtlicher Relevanz ist der Nachweis eines der bedeutendsten Fledermausvorkommen Südbayerns im Untersuchungsraum….durch die Nähe von Alz und Traun und den laubholzreichen Hangwäldern kommt dort die vom Aussterben bedrohte **Wimperfledermaus** vor".

Laut Vorentwurf zur Umweltverträglichkeitsprüfung des Staatlichen Bauamts vom 2.11.2015 für die Umfahrung Trostberg, in dem die Umweltverträglichkeitsstudie zur Raumordnung zusammengefasst ist, werden für die Trasse MW lokal bedeutsame Lebensräume und bestehende Vernetzungsachsen für Fledermäuse durchschnitten.

2015 wurden der Stadt Trostberg detaillierte Pläne zur Ortsumfahrung vorgelegt, mit Landesplanerischen Unterlagen, Verkehrsgutachten Prognose 2030, Immissionsberechnung, Lärmberechnung etc. Diese Unterlagen mussten insbesondere hinsichtlich des Fledermausschutzes diverse Male geändert werden, da nicht mit dem FFH Recht vereinbar (2010, 2011, 2012, 2013). Zuletzt stellt man die Verträglichkeit fest durch Verschiebung der Trasse um wenige Meter, aber die festgestellte erhebliche Beeinträchtigung wird nicht dadurch unerheblich, dass man mit der Planänderung den Wald an der schmalsten Stelle durchschneidet, oder die Trasse um wenige Meter verschiebt. Aber auch im weiteren Trassen-Verlauf der geplanten Ortsumfahrung Trostberg sind die

Fledermäuse stark gefährdet. Laut Straßenbauamtsleiter Traunstein, Trostberger Tagblatt vom 27.11.2019, ist die am Knotenpunkt Mögling an die OU Altenmarkt II anschließende Ortsumfahrung Trostberg West mit erheblichen naturschutzfachlichen Problemen belegt, insbesondere Hanganstieg Mögling. Einschnittstiefen bis 30m zerstören nahezu die gesamte Möglinger Hangleite und setzen die Abholzung von geschütztem Auwald in großem Umfang voraus. Der Hangleitenwald dient als Vernetzungs/Flugkorridor und Nahrungshabitat geschützter Fledermäuse. Im Westen von Trostberg befinden sich Jagdhabitate, die durch die Trasse erneut zerschnitten würden.

Es ist völlig unverständlich, dass Büro Schober zum Ergebnis kommt, ohne nähere Prüfung, dass aufgrund des frühen Planungsstadiums weitere Projekte für die Betrachtung kumulativer Wirkungen **nicht** in Betracht, wie die OU Garching a.d. Alz, OU Trostberg, Ostumgehung Trostberg (Netzergänzung im Osten), Ausbau St. Georgen und OU Nunhausen/Matzing (Unterlage 19.6.1. Punkt 7.1. und Unterlage 19.5.1. Punkt 7.1.). Das Ziel ist eine durchgehende Verbindung, weshalb sehr wohl eine Prüfung hätte erfolgen müssen. Und es ist völlig unverständlich, dass ein derart renommierter Gutachter keine Kenntnis von der Detailplanung der Umfahrung Trostberg hat, obwohl sie dem UVA seit Jahren vorliegen.

Es drängt sich der Gedanke auf, dass die Straßenplanung unter dem Gesichtspunkt einer Straßen-Ermöglichungs Planung erstellt wurde.

Deshalb müssen folgende Projekte bezüglich der Summationswirkung berücksichtigt werden, obwohl bereits ohne die Summationswirkung das Erhaltungsziel der Wimperfledermaus, oder Mopsfledermaus oder des Großen Mausohrs erheblich gefährdet ist.

Ortsumfahrung Trostberg, die direkt am geplanten Kreisverkehr in Mögling anschließen soll. Über das Waldgebiet Viehhausen, westlich von Trostberg, erstrecken sich Richtung Norden die Waldgebiete Schönreiter Holz, Oberholz und Hochreut bis nach Höbering, wo eine weitere Kolonie der Wimperfledermaus beheimatet ist. Wenige Kilometer befindet sich in Garching eine weitere Kolonie der Wimperfledermaus. Eine Vernetzung ist wahrscheinlich, ebenso ein gemeinsames Jagdgebiet. Die Flugwege würden mit der OU Trostberg zerschnitten.

Auch die **Ostanbindung von Trostberg als Netzergänzung** muss berücksichtigt werden. Diese Netzergänzung fordert die Stadt, da ansonsten überhaupt keine Entlastung für Trostberg erzielt werden kann. In den Plänen ist dieser Anschlusspunkt bereits vermerkt in der Nähe von Fernhub/Wimpasing. Die Trasse ist raumgeordnet. Auch ohne detaillierte Planung wird alleine durch die Trassenführung ersichtlich, dass es zu weiteren Zerschneidungen von Flugrouten kommt und zu einer weiteren Reduzierung von Nahrungshabitaten. Insbesondere würde der Flugkorridor der Wimperfledermaus von Trostberg/Nock über Wimpasing nach Palling durchschnitten.

Für die **Ortsumfahrung Nunhausen/Matzing,** im vordringlichen Bedarf, liegen so detaillierte Pläne vor, dass eine Kumulationsbetrachtung erfolgen muss.

OU Altenmarkt I (Tunnel): Obwohl eine erhebliche Beeinträchtigung der Wimperfledermaus/Gr.Mausohr/Mops nicht ausgeschlossen werden konnte, verzichtete man bei der seinerzeitigen Planfeststellung auf eine FFH Prüfung aufgrund der Annahme, dass das Projekt keine Verbotstatbestände für Fledermausarten auslöst. Der UVA hat einen gerichtlichen Vergleich erwirkt. Die angeordneten Schutzmaßnahmen, sind jedoch bis heute nicht umgesetzt, trotz des Verwaltungsgerichtsurteils. Diese hätten bereits **vor** Verkehrsfreigabe 2020 umgesetzt sein müssen. Es ist davon auszugehen, dass dies bereits zu einem Rückgang der Individuen der Wimperfledermaus und des großen Mausohrs in der Kolonie Trostberg beitrug - wir verweisen auf den später folgende Punkt„Bestandsentwicklung“. Die Behörde handelte rechtswidrig und zeigt,

welchen Stellenwert sie dem Artenschutz beimisst, wenn sie fahrlässig zum Aussterben von Arten beiträgt.

Auch die **Ortsumfahrung Garching** muss Berücksichtigung finden, hinsichtlich des punktuellen FFH Gebiets Garching Kirche, das eine Kolonie Wimperfledermäuse beheimatet. Das punktuelle FFH Gebiet Höbering Scheune, ebenfalls mit Wimperfledermäusen, ist nur ca 4km entfernt.

8.4.2. Nicht berücksichtigte Vernetzungsfunktionen der Kolonien untereinander, unter Berücksichtigung der Kumulation wie vorstehend aufgeführt, siehe Punkt 3.1.

Auf der topographischen Karte im Anhang haben wir die Gesamttrasse mit der Ortsumfahrung Trostberg, Tacherting und ebenso die Netzergänzung Ostspange Trostberg eingezeichnet.

Darüber hinaus haben wir auch die punktuellen FFH Gebiete (incl. Pertenstein mit namhaften Vorkommen der Wimperfledermaus) eingezeichnet. Daraus wird visualisiert deutlich, dass nahezu auf den gesamten Trassenverläufen Fluglinien zerschnitten werden. Da erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können, die das Erhaltungsziel der Fledermäuse in den FFH gefährden können, ist das Vorhaben nicht zuzulassen.

Die Summationswirkung muss auch auf weitere Arten hin untersucht werden, z.B. Fledermausarten, die nur in Anhang IV der FFH Liste aufgeführt werden.

Aber auch z.B. Wiesenbrüter, die streng nach der Vogelschutzrichtlinie geschützt sind.
Auf der Trasse OU Trostberg bzw. im Wirkbereich sind Wiesenbrüter kartiert.

8.4.3. Institut Schober stellt s eine Untersuchungen nur auf 3 Hauptflugkorridore ab zwischen Bau km 0 bis Nock, was unzureichend ist.

In den Unterlagen zur FFH Verträglichkeitsprüfung und zur FFH Vorprüfung geht Büro Schober davon aus, dass für den Erhalt und die Wiederherstellung der Populationen von Wimperfledermaus, Gr. Mausohr und Mops nur die Flugwege zwischen Quartier und Jagdhabitat reproduzierender Wochenstubentiere maßgeblich sind. Andere Voraussetzungen werden in keiner Unterlage beschrieben.

Neben unzerschnittener Flugwege zwischen Wochenstubenquartier und Jagdhabitat sind jedoch auch unzerschnittene Flugwege von den Quartieren der Männchen zum Jagdhabitat und umgekehrt erforderlich (Männchen leben nicht in den Wochenstuben, sondern zum großen Teil im Wald), unzerschnittene Flugwege der Weibchen zu Ausweichquaratieren im Wald, zu den Männchen in der Schwärmphase, zu anderen vernetzten Kolonien, zu den Winterquartieren und im Frühjahr zurück zu den Wochenstube. Wenn der Bestand an Männchen abnimmt und die Paarungsmöglichkeiten mit der Trassenführung erschwert werden, wird dies zu einer Reduzierung der Bestände führen.

Dies wurde völlig vernachlässigt und deshalb Risiken nicht erkannt, denn wenn der Bestand an Männchen abnimmt und die Paarungsmöglichkeiten mit der Trassenführung erschwert werden, wird dies zu einer Reduzierung des Bestands führen.

Büro Schober geht bei den Quartieren nur von den Wochenstubenquartieren aus. Weitere Quartiere sind nicht bekannt, da deren Vorkommen nicht untersucht wurde.

Büro Schober geht lediglich von 3 wesentlichen Hauptflugrouten aus, Flugroute entlang des

Möglinger Mühlbachs, Flugroute entlang der Alz und Flugroute von Nord nach Süd in Nock (Unterlage 19.05.03 und 19.06.03).
In diesen Bereichen fanden auch die Batcorderuntersuchungen statt. Es fanden weder Telemetrieuntersuchungen statt, noch Netzfänge (einige Fledermausarten sind mit Batcorder Aufnahmen nur unzureichend nachzuweisen, weil sie sehr leise rufen. Die vertieften Untersuchungen in Nock wurden laut Unterlagen nicht verwendet. Der Grund ist unbekannt. Insbesondere entlang der Dietlwiese fanden keine Untersuchungen statt.

Büro Schober setzt voraus, dass alle Fledermausarten ausschließlich die künftigen Brückenunterführungen am Möglinger Mühlbach und der Alz als Flugkorridor nutzt und künftig die Unterflugmöglichkeit bei Brückenbauwerk 4 (Nock).

Es ist jedoch mit Sicherheit davon auszugehen, dass viele Arten entlang der Dietlwiese am Gehölzrand/Waldrand jagen und sich in diesem Bereich auch im Wald aufhalten, also genau dort, wo keine Erfassungen gemacht wurden und genau dort, wo Büro Schober keine Konflikte erkennt und genau dort, wo die Tiere ungeschützt in den Straßenraum fliegen können. Auf die gesamte Länge von ca 800 Metern von der Möglinger Brücke bis zur Alzbrücke, sind die Fledermäuse erheblich kollisionsgefährdet und dem Tötungsrisiko ausgesetzt, aber auch dem Lärm von ca 20000Kfz täglich in bisher völlig ruhigem Gebiet und auch dem Licht der Fahrzeuge.
Hier sind auf einer Länge von ca 800 Metern in unmittelbarem Trassenbereich keinerlei Vermeidungsmassnahmen vorgesehen (Maßnahmenplan 9.02.01). Lediglich Begrünung von Mulden und Anlage von blütenreichen Landschaftsrasen. Dieser blütenreiche Landschaftsrasen kann lärmunempfindliche und lichtunempfindliche Arten anlocken, was wiederum zu Kollisionen führen kann. Das Fledermausaufkommen ist in diesem Bereich sehr hoch, wie der Eigentümer des Anwesens bei Bau km 0+150 (Dr. Rössert) bestätigen kann. Der Radweg von Trostberg/Schwarzau nach Altenmarkt, gesäumt von Alleebäumen, und im weiteren Verlauf durch Auenmischwald, in unmittelbarer Nähe der Alz/Traun, bietet sich als Flugleitlinie an und wird völlig abgeschnitten. Kollisionserhöhend wirkt sich die steigende Dammlage aus. Schober berücksichtigt dies nicht. (auch die GVS Nock wird als Flugkorridor genutzt, auch in Nock dient die Birkenallee als Leitlinie) Von diesem Problem versucht das Institut Schober abzulenken, indem er den Schutz durch die Brückenbauwerke überbewertet und versucht, von anderen Konfliktpunkten abzulenken.

8.4.4. Folgeabschnitte ab Nock

Augenfällig ist, dass Institu Schober in den Folgeabschnitten nur Batcorder Untersuchungen macht, an Waldstückanfängen und Waldstückenden, genau dort, wo Brücken geplant sind. z.B FBc10 (14 Arten, FFH II Wimper, Bechstein, Mops), FBc11 (10 Arten, FFH II Wimper, Bechstein, Mops, ca Bau km 3 + 600) FBC12 (11 Arten , FFH II Bechstein, Mops und Wimper, Nähe der umzuverlegenden Strasse nach Palling). Schober lenkt von der Problematik ab, indem er in diesen Bereichen einen vorübergehenden Irritationsschutz plant, bis die Aufpflanzung hoch genug ist. Dies ist als Vermeidungsmassnahme nicht anzuerkennen. Auch wenn der Zaun blickdicht und schalladsorbierend wäre (hier fliegen licht und lärmempfindliche Arten), wäre die Massnahme zwecklos. Schober geht darüber hinweg, dass die Fledermäuse natürlich nicht nur punktuell an der Batcorder Aufzeichnung fliegen, sondern auch in der näheren Umgebung, insbesondere entlang des Waldrands. Die Fledermäuse sind also dem Tötungsrisiko ausgesetzt und dem erheblichen Störungsrisiko.

Die Fledermäuse müssen zu diesen Waldstücken auch fliegen, wo sie auf freier Strecke völlig ungeschützt sind. Es ist anzunehmen, dass auch die Wimper über den Hangaufstieg Nock zu diesen Waldstücken fliegt und auf der ganzen Strecke erheblichen Störungen und Tötungsrisiken ausgesetzt ist. Institut Schober lenkt von dieser Problematik ab, indem er davon ausgeht, dass Fledermäuse nicht über offenes Agrarland fliegen. Dies ist falsch. Denn bei ihren Flügen zu den Jagdgebieten orientieren sich Fledermäuse z.B. auch an Einzelbäumen.

Im Bereich des Anninger Bachs sind die Untersuchungen für Fledermäuse völlig unzureichend.

8.4.5. Entscheidungs-relevante Vermeidungsmaßnahmen (s. P. 2 rechtliche Voraussetzungen).

Die Prüfung der Erheblichkeit ist unter Berücksichtigung von Vermeidungs-Verminderungsmaßnahmen zulässig. Der Erfolg ist jedoch mit diesen Maßnahmen nicht sichergestellt.

Beispiele ohne Anspruch auf Vollständigkeit an Hand der Maßnahmenblätter 9.02.01 und 9.02.02:

Ergebnis ist, dass ein Großteil der Maßnahmen nicht als Vermeidungsmaßnahmen anzuerkennen sind und den Verbotstatbestand nach §34 Abs. 2 auslösen.

a) Ab Kreisverkehr Mögling, Brücke über den Möglinger Mühlbach bis ca Bau km 0+150 am Möglinger Mühlbach in unmittelbarer Nähe der von Schober bezeichneten Hauptflugroute; ist die Vermeidungsmaßnahme **V5FFH** vorgesehen:
„Optimierung des Zeitplans für Baumaßnahmen zum Schutz von Fledermäusen". Die Zeiten für die Bauarbeiten sollen eingeschränkt werden vom 1.5 – 31.8, je nach Eintritt der Dämmerung.Eine erhebliche Störung kann auch mit dieser Maßnahme nicht ausgeschlossen werden, u.a. weil die Fledermäuse schon je nach Witterung ab Ende März in die Sommerquartiere kommen und einige Arten erst nach der Schwärmzeit Ende September in die Winterquartiere fliegen. Aber auch weil während der langfristigen Baumaßnahme die Arten, die sich im Wald aufhalten, erheblich gestört werden können. Die gesamte Baumaßnahme inclusive Alzbrücke, wird über diesen Zugang abgewickelt.

Die Vermeidungsmaßnahme **7VFFH** sieht den Erhalt der Flugkorridore für Fledermäuse zwischen Quartier und Jagdhabitat vor. Erreicht soll dies durch eine ausreichend dimensionierte Brücke über den Möglinger Mühlbach. Dies ist keine Vermeidungsmaßnahme, zudem der Bau des Kreisverkehrs und der Brücke mindestens einen Zeitraum von 1-2 Jahren beansprucht und danach die gesamte Baumaßnahme bis einschließlich Alzbrücke über diesen Zugang abgewickelt werden muss. Eine erhebliche Beeinträchtigung der im Wald lebenden Fledermäuse kann nicht ausgeschlossen werden.
Die Schutz und Leitpflanzungen, teilweise mit hop over, Maßnahme **8VFFH** sind ebenfalls nicht als Vermeidungsmaßnahme anzuerkennen, da zum einen deren Wirksamkeit nicht mit Sicherheit nachgewiesen ist, und kein Ersatz für die bisherige Biotopstruktur in einem alten Auenwald sein kann. Eine Bepflanzung in der Größenordnung braucht Jahrzehnte (ein Baum wächst im Jahr 30-40 cm).
Die Maßnahme **9VFFH** = Kollissionsschutzwände an der Brücke, die schalladsorbierend und blickdicht auszuführen sind und 4 Meter hoch, da alle Arten von Fledermäusen geschützt werden müssen. Tatsächlich soll der obere Bereich in Glas ausgeführt werden, wodurch das Licht der Kfz Vögel und Fledermäuse erheblich stören und sogar vergrämen können. Die Wände sind nicht für alle Arten geeignet, da insbesondere eng strukturgebundene Arten, wie die Langohren, ihre Flughöhe zwischen den Wänden wieder absenken.

b) Ab der Möglinger Brücke bis ca Bau km 0+150 ist als Vermeidungsmaßnahme beidseits der Trasse, **V8FFH** vorgesehen. Diese Schutz- und Leitpflanzungen sind nicht als Vermeidungsmaßnahmen anzuerkennen, da sie bei Verkehrsfreigabe nicht wirksam sein können.

c) Im weiteren Verlauf (ca Bau km 0+150 bis 1) fehlen jegliche Vermeidungsmassnahmen siehe Punkt 3.2. auf einer Länge von ca 850 Metern. Hier verläuft die Trasse parallel zu den

Waldflächen/Biotopen am Rand der Dietlwiese. Verschiedene Anpflanzungen, Massnahmen 15G; 15.1.G bis 15.5G haben keine Wirksamkeit und dienen lediglich der Begrünung der Böschungen. Viele Fledermausarten jagen strukturgebunden entlang von Waldrändern. Deshalb ist in diesem Bereich der Dietlwiese mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Auch bei Querung der dreispurigen Trasse, um in den Wald zu gelangen, entstehen erhebliche Beeinträchtigungen mit erhöhter Kollisionsgefährdung. Sowohl für niedrig fliegende Tiere, als auch durch höher fliegende Tiere, da die Trasse auf einem ansteigenden Damm verläuft. Bisher ist dieses Gebiet absolut naturnah und ruhig. Künftig sollen hier auf der dreispurigen Trasse ca 20.000 Kfz fahren. Die Störung der Fledermäuse und auch Vögel durch Lärm und Licht ist erheblich, ebenso das Kollissionsrisiko.
Dies löst den Verbotstatbestand nach §34 (2) aus.

d) Brücke Alz und Umgebung:
9VFFH: Anlage von Kollisionschutzwänden und Irritationsschutzwände – müssen 4 m hoch sein und lichtdicht und schalladsorbierend. Aufgrund der Steigung und des Straßenradius muss geprüft werden, ob die Wände eine weitere Ausleuchtung der Umgebung überhaupt verhindern, unter Berücksichtigung der Straßenradien und der Gefälle/Steigungsstrecken. Es ist davon auszugehen, dass diese Irritationswände nicht ausreichen.

V5FFH: Optimierung des Zeitplans der Baumassnahme zum Schutz der Fledermäuse s. 4.4.a

Wichtig:

e) Bereich zwischen der Brücke über die Alz und der Brücke über die GVS Nock:
Sämtliche Massnahmen verfehlen das Ziel, die Fledermäuse zu schützen, ganz im Gegenteil. Mit der erzwungenen Umleitung wird das Erhaltungsziel der Tiere zunichte gemacht.

Die Fluglinie der vernetzten Kolonien der Wimperfledermaus Trostberg und Palling (Vernetzung ist aus früheren Untersuchungen nachgewiesen) und wahrscheinlichen Vernetzung des Großen Mausohrs zwischen Trostberg und Palling, führt im Anflug über die Alz, oder entlang der 4m breiten GVS Trostberg/Nock.
Hier sind alle 3 FFH Arten Liste 2 festgestellt, nämlich Mops, Wimper und Großes Mausohr (FBc8) und 11 weitere. Am Hangaufststieg, Richtung landwirtschaftlichem Anwesen Gözinger Wimpasing, sind ebenso die Mops, Wimper und das Große Mausohr (FBc7) und 11 weitere festgestellt worden. Auch an den anderen untersuchten Standorten in Nock (FBc5a, FBc5, FBc8) sind 10-11 Arten festgestellt worden, davon an jedem Standort die Wimperfledermaus und die Mops.
Das zeigt, dass die Flächen in Nock nahezu von allen Arten als Jagdhabitat genutzt werden.
Das zeigt, dass die Fledermäuse den Korridor zwischen nördlichem Waldrand in Nock und Siedlungsanfang, Anwesen Knorr, zum Flug Richtung Wimpasing nutzen. Dort bieten sich Jagdgebiete entlang der Waldgrenze an, bzw. der Stall Gözinger (Wimperfledermäuse jagen bevorzugt in Ställen). Ferner ist diese Route als Vernetzungkorridor zur Kolonie Palling nachgewiesen.
Ferner bietet sich der Fußweg von Nock nach Wimpasing als Flugroute an, zumal sich oberhalb des Anwesens Knorr ein alter Laubwaldbestand befindet, mit entsprechenden Höhlenbäumen in einem alten Laubwaldbestand, der auch die Zauneidechse beheimatet und die Ringelnatter.

In diesem Laubwaldbestand findet sich seit Jahren ein Baumfalkenpaar ein, das jedoch in der Kartierung nicht vorkommt. Der Grünspecht ist ebenso jährlicher Gast in Nock und.

Die GVS Nock bietet sich als Flugkorridor zu den landwirtschaftlichen Flächen von Nock an und

wird auch so genutzt, was die Batcorder Aufzeichnungen belegen.
Die GVS bis kurz vor Nock ist beidseitig von Waldfläche begrenzt und mündet in eine Birkenallee.
An allen untersuchten Punkten wurde die Wimperfledermaus festgestellt.
Das Gebiet um Nock und östlich davon um Wimpasing ist landwirtschaftlich genutzt mit 3schürigen Wiesen, die die Fledermäuse zur Jagd nutzen.
Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb man die Fledermäuse mit diversen Maßnahmen zwingen will, eine andere Richtung einzuschlagen Richtung Süden, unter der neuen Brücke über die GVS Nock hindurch und sie von Nahrungshabitaten und Vernetzunglinien abschneidet. Die Umleitung des gewohnten Flugwegs versucht man mit folgenden Maßnahmen zu erreichen:

V8FFH Im ungeschützten Bereich zwischen der Brücke über die Alz und die Brücke über die GVS entsteht ein ungeschützter Bereich von ca 60Meter Länge, wo beidseitig eine Schutz und Leitpflanzung für Fledermäuse angepflanzt werden soll, die zur Brückenunterführung führen soll. Dies kann nicht als Vermeidungsmaßnahme anerkannt werden, da die Wirksamkeit nicht nachgewiesen ist. Ferner ist anzumerken, dass die Straße hier in einer Höhe von 4-5 Metern verläuft und Bäume somit mindestens 9 Meter hoch sein müssten, um als Leitkorridor zu fungieren. Auch bei einer Baumpflanzung kann man nicht ausschließen, dass die Fledermäuse die Strasse zwischen den Bäumen queren wollen. Aus den Unterlagen ist zu entnehmen, dass in diesem Bereich beidseits der Trasse ein Fledermausschutzzaun vorgesehen ist (nicht als Massnahme im Massnahmenplan 02 gekennzeichnet). Auch wenn die Irritationswände auf den Brücken über die Alz und die GVS Nock mit Überstand und schalladorbierend und lichtdicht ausgeführt würden, entsteht in diesem Zwischenbereich erheblicher Lärm, auch durch die entstehenden Schallbrücken. Zusätzlich sind die Fledermäuse dem Licht der Kfz ausgesetzt, was zu erheblichen Störungen bei den lichtempfindlichen Tieren führt. Die Maßnahme ist nicht nachvollziehbar und als Vermeidungsmassnahme nicht anzuerkennen.

Nördlich der neuen Brücke über die GVS Nock ist ebenso eine Leiteinrichtung geplant, die zur Brückenunterführung führen soll.
Einmal durch eine Aufforstung **22ACEF,FFH/W (**Kohärenzsicherungsmassnahme), deren Wirksamkeit nicht nachgewiesen ist und zum anderen viele Jahre benötigt, um die erforderliche Höhe aufzuweisen (Wachstum ca 30-40 cm /Jahr). Zusätzlich ist eine Aufforstung mit Hop off Bäumen als Sperreinrichtung kurz vor Brückenende geplant. Auch diese Massnahme ist nicht als Vermeidungsmaßnahme anzuerkennen und deren Wirksamkeit in diesem Bereich nicht nachgewiesen.

Diese Aufforstungsfläche soll nicht nur zum Aufbau einer Leitlinie dienen, sondern auch als Kompensationsfläche zu einem prioritären Lebensraumtyp im Auwald. Eine Kompensation in unmittelbarer Nähe der Siedlung auf landwirtschaftlicher Wiese, kann diesen Lebensraumtyp keinesfalls ersetzen.
Die Bayerische Kompensationsordnung wird unzureichend beachtet. Die Ausgleichsflächen sind entweder an falscher Stelle geplant, oder in viel zu geringem Ausmass.

Der Fußweg von Nock nach Wimpasing bietet sich ebenfalls als Flugkorridor an.

Mit dem Brückenbauwerk **7VFFH** (und **V9FFH** siehe 3.4.a) soll der Flugkorridor zwischen Quartier und Nahrungshabitat erhalten werden. Auch wenn sicher einige Fledermäuse nach Süden in den Wald fliegen, so ist doch die Haupflugrichtung, wie vorstehend begründet, Richtung Osten, entweder weil sich dort zahlreiche Jagdmöglichkeiten anbieten, auch im Stall Götzinger, oder zur vernetzten Kolonie in Palling. Die Zielsetzung des Brückenbauwerks für den Erhalt der Fledermaus ist somit nicht gegeben.

V9FFH ca von Baukm 1+280 bis 1+380 ist an der westlichen Trassenseite ein engmaschiger

Fledermauskollisions/Irritationsschutzzaun vorgesehen, der die Fledermäuse vor dem Einflug in die Trasse abhalten soll. Ab Brückenende Nock auf der östlichen Seite ist ebenso dieser Zaun vorgesehen, bis Bau km 1+420 (bis zu dem Punkt, wo der jetzige Wander/Wirtschaftsweg von Nock nach Wimpasing verläuft). Dieser Zaun liegt in deutlicher Entfernung der Trasse auf der Böschungshangseite, oberhalb der Trasse. Die Wirksamkeit ist höchst fraglich. Grundsätzlich sollen Fledermauskollissionszäune unmittelbar an der Straßenseite angebracht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Fledermäuse dennoch in den Straßenraum eintauchen. Im weiteren Verlauf ist kein Schutz vorgesehen. Die Fledermäuse haben jedoch das Bestreben, unverändert nach Osten zu fliegen, wie ausführlich beschrieben. Spätestens in diesem Bereich kommt es zu Kollisionen, oder zu Vergrämungen aufgrund Lärm/Lichteinwirkung, was zu einer erheblichen Gefährdung des Erhaltungsziels der Tiere im Gebiet führt.

Der weitere Trassenbereich bedarf der Überprüfung, ob fledermauskundliche Untersuchungen in ausreichendem Umfang in der Nähe von Waldflächen durchgeführt wurden und entsprechende Schutzmassnahmen für die Tiere eine Gefährdung ausschließen. Weite Strecken führen über landwirtschaftliche Flächen auf Dammlage, was das Kollisionsrisiko erhöht, da Fledermäuse auch über offene Landschaft fliegen.

8.4.6. Erhebliche Störung während der Bauphase

Die Flugkorridore müssen auch während der langjährigen Bauphase genutzt werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist hier nicht ausgeschlossen. Aufgrund der Dauer und Intensität von mehreren Jahren, besteht das Risiko der Vergrämung. Dies insbesondere für Fledermäuse, die im Wald leben, oder Weibchen, die den Wald als Ausweichquartier nutzen. Diese werden durch den erheblichen Baulärm beeinträchtigt. Insesondere bei den Gründungsarbeiten der Alzbrücke ist mit hohen Erschütterungen zu rechnen. Nur für die Rampe in der Dielwiese müssen ca 300.000 Tonnen Kies angefahren werden. Mit dem abzufahrenden Aushubmaterial und dem Material für die Brückenbauwerke und sonstigem Baustellenverker sind mehrere Tausende Transportfahrten in sensiblem Umfeld bei eingeschränkter Zufahrt Mögling, erforderlich. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist unausweichlich.
Die Verhältnisse in Nock sind sehr beengt. Es soll eine Grundstücksfläche von ca 2000qm vorübergehend in Anspruch genommen werden, weitere ca 2000qm für eine Aufforstung.
Dazu die 3 spurige Trasse mit erheblichen Böschungsbreiten, die die Grundstücke in 4 Einzelteile zerschneidet. In der Bauphase wird somit nahezu die gesamte Wiesenfläche in Anspruch genommen. Die Zufahrt nach Nock von Trostberg ist nur mit einer schmalen GVS möglich.
Aufgrund Dauer und Intensität der Baumaßnahme ist die Aufrechterhaltung des Vernetzungskorridors der Wimperfledermaus (und ggf.des Gr. Mausohrs) nach Palling nicht gegeben, da die örtlichen Verhältnisse sehr beschränkt sind und die Fledermäuse keine Ausweichmöglichkeit haben. Eine Vergrämung in der bisher sehr ruhigen und wenig befahrenen Gegend ist anzunehmen, auch wenn ab Dämmerungseinbruch die Bautätigkeit eingestellt wird.

8.4.7. Verlust von Nahrungshabitaten – nicht berechnet – erhebliche Auswirkung

Der Verlust von Nahrungshabitaten hat eine erhebliche Auswirkung auf das Erhaltungsziel der Art.
Der Verlust an Nahrungshabitaten wurde nicht berechnet, da Büro Schober einen maximalen Aktionsradius von bis zu 20km zu Grunde legt und unter Berücksichtigung dieser großen Fläche den Verlust an Nahrungshabitat als gering und unerheblich bewertet.
Er selbst aber schreibt in der Unterlage 19.6.1, dass die Mopsfledermaus im Umkreis von 5km jagt (Seite 14), Dies ist nicht richtig.
Der Jagdradius der Wimperfledermaus ist geringer wie beim Gr. Mausohr und liegt bei ca 10km, bei laktierenden Weibchen ca 5 km um die Wochenstube. Die Wimperfledermaus ist ortstreu und sucht auch im Wechsel immer wieder die gleichen Jagdgebiete auf. In diesem 5km Radius ist nur die Fläche zu berücksichtigen, die tatsächlich ein Jagdhabitat ist, also nicht überbaute und versiegelte

Flächen etc. Der Verlust von Nahrungsquellen bei Fledermäusen mit geringen Jagdradius führen schneller zu erheblichen Beeinträchtigungen und einer Bedrohung des Erhaltungsziels.
Geht im Nahbereich Fläche verloren, oder gibt es weniger Nahrungsangebot, so muss das Weibchen weiter fliegen, was Energie und Kraft kostet und in einem Jahr mit witterungsbedingtem, geringerem Nahrungsangebot, b zu einem Bestandsrückgang führen kann.

Beispiel für einen Nahrungshabitatverlust für die vom Aussterben bedrohte Wimperfledermaus, die bevorzugt, neben anderen Arten, in Nock entlang der Waldränder Richtung Wimpasing jagt, oder auf dreischürigen Wiesen in Nock/Wimpasing. Hier geht durch Versiegelung und nicht mehr bejagbaren Böschungen, sowie Anlage langer Wirtschaftswege und nicht mehr bejagbarer Kleinflächen (landw. Fläche Anwesen Knorr wird in 4 Kleinflächen zerschnitten), eine erhebliche Fläche als Nahrungshabitat verloren.
Am südlichen Rand der Dietlwiese, entlang des Waldrands, geht ebenso eine erhebliche Fläche an bejagbarer Fläche verloren. Ein Großteil der Fläche wird biologisch bewirtschaftet. Eine große Fläche Naturwiese/Blumenwiese wird beeinträchtigt, auch durch Schadstoffeintrag. Auch dadurch kann sich das Nahrungsangebot verringern.
Das Große Mausohr jagt mit Passivortung und kann erst ab einer Entfernung von ca 50 Meter von der Trasse, die Laufgeräusche der Beute orten. Erst ab dieser Entfernung ist wieder mit einem 100% Jagderfolg zu rechnen.
Der Verlust an Nahrungshabitat führt zu einer weiteren Gefährdung des Erhaltungsziels der Fledermäuse Artenliste II FFH Richtlinie, aber auch der weiteren Arten nach Anhang IV der FFH Richtlinie. In Nock jagen nachgewiesen ca 16 Arten.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Tiere durch das Scheinwerferlicht und den Lärm (bisher absolut ruhiges Gebiet, künftig 3-spurige Trasse mit ca 20.000 Kfz täglich) das Gebiet meiden und vergrämt werden.
Der Jagdhabitatverlust ist als erheblich zu werten, da er das Erhaltungsziel gefährdet.

8.4.8. Regenrückhaltebecken müssen mindestens 100 Meter von der Trasse entfernt liegen.
Insbesondere im Bereich der Brücke über die Alz.
Im übrigen ist das dortige Becken viel zu klein dimensioniert. Da das Wasser nicht gereinigt werden kann, fliesst es ungereinigt ins Grundwasser, oder die Alz, wodurch gegen die Wasserrahmenrichtlinie und das Wasserhaushaltsgesetz verstoßen wird.

8.4.9. Bestandsentwicklung Wimperfledermaus und Gr. Mausohr
Besandsentwicklung Institut Schober gem. Planfeststellungsunterlagen **Unterlage 19.5.1. Seite 15**

FFH Gebiet	Fledermausart	jeweils Adulte	2011	2012	2013	2016
Trostberg	Wimperfledermaus		35	24	**55**	
	Gr. Mausohr		230	257	**249**	
Höbering Scheune nur FFH Vorprüfung	Wimperfledermaus					112
Palling Kirche nur FFH Vorprüfung	Wimperfledermaus					70

A B E R
=======

Bestandsentwicklung Großes Mausohr und Wimperfledermaus (Dr. Zahn, Fledermauskoordinationsstelle Waldkraiburg)

FFH Gebiet bzw. Ort des Vorkommens	Fledermausart	Jahr 2013 Schober	2016	2017	2020	2021	jeweils Adulte eigene Recherche (Dr. Zahn).
FFH Palling	Wimpferfledermaus		70	50	40	36	./. 49% ggü. 2016
FFH Trostberg St. Andreas	Wimperfledermaus	**55**		40	30	21	./. 40% ggü. 2017 ./. 55% ggü. 2013
	Gr. Mausohr	**249**		230	210	165	./. 28% ggü.2017 ./. 34% ggü. 2013

		2017	2020	2021	eigene Recherche
FFH Höbering	Wimperfledermaus	112	100	57	./. 49% ggü. 2017
FFH Garching	Wimperfledermaus	42	30-40	27	./. 36% ggü. 2017
Pertenstein		50	20	18	**./.** 50% ggü. 2017
Gesamt	**Wimperfledermaus 5 Kolonien**	**524**		**324**	**./.** 38% ggü. 2017

Bestände des Gr. Mausohrs müssen noch erfragt werden.

Aussage Schober: Die Bestände der Wimperfledermaus in der Kolonie Trostberg bewegen sich in einer konstant bleibenden Amplitude. Es ist von einer leicht rückläufigen bis konstant bleibenden Bestandsentwicklung im südostbayerischen Raum auszugehen (Unterlage 19.5.1. Seite 15)
Schober prognostiziert mit einer Risikoanalyse die Wahrscheinlichkeit des Eintretens von Individuenverlust und gruppiert das Ergebnis ein in keine, sehr geringe, oder geringe Beeinträchtigung ein und folgert daraus, ob ein Kollisionsverlust tolerierbar ist, oder nicht.
Dies ist nicht nachvollziehbar und wissenschaftlich nicht haltbar! Denn wenn ein Tötungsrisiko nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Eingriff immer erheblich. Entweder gibt es Vermeidungsmassnahmen, die das Tötungsrisiko ausschließen, oder es muss das Ausnahme-verfahren durchlaufen werden.

Unterlage 19.5.1., Seite 22
Schober prognostiziert den Verlust aus Kollissionen auf bis 3% des Bestands jährlich und stuft die Beeinträchtigung als tolerierbar ein. Bei der Berechnung der 3% legt er den Gesamtbestand von

Gr. Mausohr und Wimperfledermaus in der St. Andreas Kirche Trostberg aus dem Jahr 2013!! zu Grunde, obwohl nur die Weibchen herangezogen werden dürften und aktuelle Zahlen problemlos erfragt hätten werden können. Gelegentliche Verluste können aussagegemäß nicht ausgeschlossen werden.
„Durch die vitale Population im Gebiet können diese Verluste in Anbetracht der gegebenen Populationsdynamik jedoch ausgeglichen werden". Dies ist eine Aussage, die jeglicher Grundlage entbehrt.

Würde man die 3% Regel auf den Bestand der Adulten Wimperfledermause 2021 in Trostberg von 21 Stück zu Grunde legen, würde dies bedeuten, dass bereits 1 Tier (0,65) langfristig zu einem Aussterben des Bestands in Trostberg führen kann. Eine „Kompensation" mit anderen Kolonien ist ebenfalls nicht möglich, da auch dort der Rückgang dramatisch ist. Ebenso dürfte die von Schober angesetzte 3% Regel nicht für al
„Die Prognoseunsicherheiten bezüglich der Wirksamkeit der Maßnahmen werden nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen als gering angesehen. Die vorgesehenen Maßnahmen wurden bei Bauvorhaben **teilweise realisiert und soweit wie möglich** auf Ihre Funktion hin überprüft."
Inwieweit Schober nach **bestem wissenschaftlichen Stand** arbeitet, ist anzuzweifeln, da
- er zur Beurteilung nur die Bestände des FFH Gebiets Trostberg aufführt und hier nur die aus den Jahren bis 2013, um einen „vitalen Bestand" vorzutäuschen, obwohl jeder Laie sich die aktuellen Zahlen besorgen kann, die das Gegenteil beweisen.
- er in der Unterlage 19.5.1. die Wimperfledermaus als stark gefährdet sieht, obwohl sie vom Aussterben bedroht ist in der Roten Liste Bayern
- er die aktuellen Bestände der weiteren Kolonie nicht berücksichtigt, obwohl er aufführt, dass mögliche Verluste mit anderen Kolonien ausgeglichen werden
- er zum Teil veraltete Unterlagen zu Grunde legt, wie MAQ nch FGSV 2008, obwohl es seit 2022 eine aktuelle Version gibt.
- weil er die Summationswirkung anderer Projekte nicht berücksichtigt, obwohl er von dem Planungsstand und der naturschutzrechtlichen Bedenken wissen müsste, da die Unterlagen und detaillierten vorläufigen Plänen der Stadt Trostberg vorgestellt wurden und diese auch dem UVA seit 2015 vorliegen. Statt dessen schließt er kategorisch Beeinträchtigungen aus, die zu einer Summationswirkung führen können, obwohl sowohl die Trostberger Umfahrung, als auch die Netzergänzung im Osten unter Berücksichtigung der Summationswirkung zu einem Aussterben der Kolonie in Trostberg führt, voraussichtlich auch in anderen Kolonien;
- wenn er alle Daten so aufbereitet, dass grundsätzlich von nicht erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen ist, umgeht er damit das Ausnahmeverfahren.

8.4.10 Nicht berücksichtigter Einfluss der Schadstoffeinträge

Nicht berücksichtigt wurde der Einfluss der Schadstoffeinträge in die Biotope, die Salzstreuung von ca 100 Tonnen pro Jahr und die Auswirkung auf die Schädigung der Pflanzen und Bäume. Dies hat ein verringertes Nahrungsangebot z.B. Schmetterling zur Folge, die die Fledermäuse jedoch dringen benötigen. Jeglicher Rückgang des Nahrungsangebot wirkt sich nachteilig auf die Arten aus.

8.5. ERGEBNIS

Bei den betrachteten FFH Arten Wimperfledermaus, Mopsfledermaus und Gr. Mausohr und Bechsteinfledermaus sind die Verbotstatbestände nach §34 (2) erfüllt.
Entsprechend ist bei allen anderen Arten des Anhangs IV der FFH Liste ebenfalls der Verbotstatbestand nach §45 Bundesnaturschutzgsetz erfüllt.

Die Wimperfledermaus ist vom Aussterben bedroht – Rote Liste Bayern

Stellung im Natura 2000 Netz: Die Wimperfledermaus erreicht in Süddeutschland die Nordgrenze ihres Verbreitungsareals. Neben den 14 Wochenstuben in Südostoberbayern sind in Deutschland nur noch 3 Kolonien bekannt. Die Wochenstuben der Wimperfledermaus im südlichen Oberbayern repräsentieren das bedeutendste Vorkommen dieser Art in Deutschland. Mit den 7 Kolonien des FFH Gebiets sind fast 90% des bekannten bayerischen Bestands an Weibchen erfasst. **Das Gebiet ist von europaweiter Bedeutung, da Arten am Rande des Verbreitungsgebiets besonders auf Veränderungen der Umwelt reagieren.** Der durch das FFH Gebiet erfassten Population kommt deshalb eine erhebliche Indikatorfunktion zu. Das Monitoring und die erforderlichen Untersuchungen zur Ökologie dieser Art (Jagdhabitate, Quartiernutzung außerhalb der Wochenstubenzeit) sind somit von europaweiter Relevanz für den Schutz der Wimperfledermäuse (Managementplan).

Stark befahrene Straßen werden von den Fledermäusen nicht mehr überflogen und stellen eine Barriere dar. Aufgrund des weiträumigen Aktionsradius und der extremen Gefährdung der Wimperfledermäuse durch Straßen fordert Brinkmann (2004), dass im Radius von 10-15km um Wochenstuben keine größeren Verkehrsstraßen gebaut werden.

Die Wimperfledermaus ist sehr störanfällig. Der Rückgang in allen Kolonien ist dramatisch. Die Bestände sind gering. Bereits der Verlust einzelner Tiere kann zu einem Aussterben im FFH Gebiet Trostberg führen.

Der Bestand der Fledermäuse Großes Mausohr, Mopsfledermaus und insbesondere der Wimperfledermaus ist durch die Ortsumfahrung Altenmarkt II bedroht.
Der Erhalt der Populationen von Gr. Mausohr, Mopsfledermaus und insbesondere der Wimperfledermaus (= Erhaltungsziele) ist nicht mehr gewährleistet.
Die Erhaltung der Störungsfreiheit der Sommerquartiere zur Fortpflanzungszeit (=Erhaltungsziel), ist nicht mehr gegeben.
Die Erhaltung unzerschnittener Flugkorridore zwischen Kolonien und Nahrungshabitaten (Erhaltungsziel) ist nicht mehr gegeben.
Die Ortsumfahrung Trostberg und die Netzergänzung im Osten erhöht die Bedrohung für das Erhaltungsziel der Fledermäuse und müssen zwingend mit berücksichtigt werden.

Aus diesem Grund darf das Vorhaben auch nicht mit Ausnahmegenehmigung zugelassen werden. Zwingende Gründe des überwiegenden, öffentlichen Interesses, insbesondere wirtschaftliche Interessen, sind nicht höher zu bewerten, als der Schutz des sensiblen Lebensraums Alz/Trauntal. Der Erhalt des Ökosystems mittlere Alz und Traun hat überregionale Bedeutung und die Bewahrung liegt ebenso im öffentlichen Interesse. Zudem hat sich die Stadt Traunreut einstimmig gegen die Trasse ausgesprochen und die Stadt Trostberg mit Mehrheitsbeschluss.
Ebenso muss die Einhaltung des Klimaschutzgesetzes mit Auswirkungen auf die Gesamtbevölkerung (siehe Ausführungen zum Schutzgut Klima) mehr im öffentlichen Interesse oder wirtschaftlichem Interesse liegen, als Straßenbau um jeden Preis.

Sämtliche Schutz/Vermeidungsmassnahmen können die Fledermäuse im Trassenbereich schützen.

Aber auch bei den weiteren Arten der FFH II Liste, der Bechsteinfledermaus, der Mopsfledermaus und des Großen Mausohrs ist der Erhaltungstand ungünstig/unzureichend. Eine weitere Verschlechterung ist mit dem Artenschutzrecht nicht zu vereinbaren.

9. VÖGEL DES ANHANGS I DER VOGELSCHUTZRICHTLINIE

9.1. BODENBRÜTER siehe Teil B Kiebitz, Wachtel, Feldlerche,
9.2. SONSTIGE VÖGEL Gänsesäger, Grünspecht, Schwarzspecht, Eisvogel

siehe Teil B der Einwendungen Schutzgut Tiere