per Fax 0941 5680-91814
E-Mail: Landesplanung@reg-opf.bayern.de

Regierung der Oberpfalz
Zimmer A345
Emmeramsplatz 8
93047 Regensburg

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

Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg
Tel. 09 11/81 87 8-0
Fax 09 11/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Ihr Zeichen:	ROP-SG24-8314.52-2-13-24
vom	27. Oktober 2021
Unser Zeichen:	Ust-Opf-SAD-ROV OU Teublitz_2021-12-23
vom:	23. Dezember 2021

Staatsstraße St 2397 Schwandorf – Teublitz – Burglengenfeld – Regenstauf
Vollzug des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG);
Raumordnungsverfahren (ROV) für das Vorhaben „Ortsumfahrung für das Städtedreieck Burglengenfeld / Maxhütte-Haidhof / Teublitz“
Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V. nimmt zum o. g. Verfahren wie folgt fristgerecht Stellung:

Der BUND Naturschutz lehnt sämtliche Trassenvarianten der vorliegenden Planung ab und fordert die Erstellung weiterer Untersuchungen und Planungen zur verträglichen Gestaltung und Nutzung der vorhandenen Ortsdurchfahrten. Dies soll auch dazu dienen, erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden, unersetzliche Naherholungsgebiete zu sichern und lebendige Ortskerne für Bewohner und Geschäftswelt zu erhalten.

1. Mangelhafte Beteiligung im Raumordnungsverfahren

Die Pläne zum laufenden ROV sind seit dem 27.10.2021 auf den Internetseiten der Regierung der Oberpfalz einsehbar. Laut Bekanntmachung der Regierung als auch der auslegenden Kommunen sind Einwendungen bis einschließlich 23.12.2021 an die Regierung der Oberpfalz zu richten. Die Kommunen haben bis zum 08.12.2021 die Unterlagen ausgelegt.

Wesentlicher Bestandteil des ROV ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit einem Bericht nach dem UVP-Gesetz. Laut § 21 Abs. 2 UVPG endet „die Äußerungsfrist [.] einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen.“ Somit wären Stellungnahmen auch noch nach dem 23.12.2021 möglich und zulässig. Konkret also bis einschließlich 10.01.2022 (der auf den Fristablauf folgende Montag, wenn dieser an einem Wochenende ist). Dies wurde jedoch nirgends kommuniziert. Diese **Verkürzung der Einwendungsfrist** ist aus Sicht des BUND Naturschutz unzulässig.

Daher behalten wir uns eine Ergänzung dieser Stellungnahme vor.

Eine für den 29.11.2021 angekündigte offizielle **Präsenz-Informationsveranstaltung** des Städtedreiecks wurde aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt. Eine ersatzweise Online-Veranstaltung wurde nicht angeboten.

Wir kritisieren zudem, dass ein **Scoping-Termin** ohne Beteiligung der nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes anerkannten Umweltvereinigungen stattfand. Diese wäre nach § 15 Abs. 3 Nr3. UVPG möglich. Es ist aus Sicht des BUND Naturschutz unverständlich, dass dies nicht geschehen ist. Relevante Umweltauswirkungen hätten so frühzeitig diskutiert werden können.

2. Fehlende Berücksichtigung der Erfordernisse des globalen Klimaschutzes

2.1. Der **Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 29. April 2021** hat mehrere Klimaklagen für teilweise begründet erklärt und erfordert, dass verbindliche Ziele für Energieeinsparungen, Energieeffizienz und den Ausbau Erneuerbarer Energien vorgeschrieben werden. Das BVerfG erklärt die 1,5-Grad-Grenze des Pariser Klima-Abkommens mit seinem Beschluss letztlich für verfassungsrechtlich verbindlich. Die grundrechtliche Freiheit, auch junger Menschen und nachfolgender Generationen, und das Staatsziel Umweltschutz verpflichten den Gesetzgeber, einen vorausschauenden Plan zu entwickeln, um mit den noch möglichen Restemissionen von Treibhausgasen sorgsam umzugehen.

Angesichts dieses Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts sowie der völkerrechtlich verbindlichen Ziele zum Klimaschutzabkommen von Paris muss nach Auffassung des BUND Naturschutz ein umfassender Klimaschutz mit klaren Vorgaben bei allen Planungen verpflichtend sein.

Daher fordert der BUND Naturschutz, dass alle noch nicht realisierten Planungen und Projekte im Hinblick auf die Einhaltung der staatlichen Klimaschutzziele völlig neu überprüft werden.

2.2 Neben dem Bundesklimaschutzgesetz (KSG) gilt seit dem 1. Januar 2021 auch das Bayerische Klimaschutzgesetz. Demnach besteht für alle noch nicht abgeschlossenen Planungen und Entscheidungen von Trägern öffentlicher Aufgaben ein Gebot der Berücksichtigung des Gesetzeszweckes und der zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele.

Unabhängig von der Frage der Bindungswirkung vorhandener landes- und regionalplanerischer Vorgaben muss die Raumordnungsbehörde im Rahmen der Abwägung bei der Entscheidung über ein Straßenbauvorhaben die Belange des Klimaschutzes gemäß § 13 Abs. 1 KSG in die Abwägung einstellen.

Denn seit Inkrafttreten des KSG gelten **verbindliche und sektorbezogene Ziele**, die auf Europarecht basieren (nationale Klimaschutzziele nach § 3 Abs. 1 KSG und Anlage 2 KSG). Die verbindlichen Reduktionsziele für den Sektor Verkehr binden alle Behörden gleichermaßen und sind auch im Rahmen von laufenden Planungen von Straßenbauvorhaben zu berücksichtigen. Auch wenn ein einzelnes Vorhaben nur zu einem geringen Bruchteil zu den jährlichen weltweiten THG-Emissionen beiträgt, verbieten es die zu erwartenden katastrophalen Umweltfolgen des Klimawandels, diesen Aspekt zu vernachlässigen.

Der **Verkehrssektor ist in Bayern einer der Hauptverursacher von klimaschädlichen Treibhausgasen.** Beim „Bundesländerindex Mobilität und Umwelt“ nimmt Bayern den letzten Platz unter allen Bundesländern ein. Besonders schlecht schneidet der Freistaat hier u.

a. in den Bereichen Klimaschutz und Flächenverbrauch ab. Daher braucht Bayern eine ökologische Mobilitätswende, um seine Ziele für den Klima- und Flächenschutz einzuhalten.

Trotz absehbarer fundamentaler Veränderungen (verstärkte Förderung des Schienenverkehrs, vermehrte Nutzung von Home-Office, Elektromobilität) werden zur Begründung der Planung einfach nur bisherige Entwicklungen linear fortgeschrieben. Diesbezüglich ist der BUND Naturschutz der Auffassung,

dass die **Verkehrsuntersuchung auf einem veralteten Stand** ist und die gemachten Verkehrsprognosen äußerst fragwürdig sind.

Unter Klimaschutzgesichtspunkten von Bedeutung ist dabei auch der **Aspekt des induzierten Verkehrs**, den die Raumordnungsbehörde gleichfalls mit betrachten muss. Durch den geplanten Ausbau würde zusätzlicher KFZ-Verkehr hervorgerufen und würden umweltgerechte Verkehrsträger in ihrer Entwicklung geschwächt oder behindert, wodurch mit zusätzlichen Mengen klimarelevanter Gase zu rechnen wäre („Wer Straßen sät, wird mehr Verkehr ernten“).

Der BUND Naturschutz fordert daher, dass insbesondere alle Straßenbauvorhaben sowie die dazugehörigen Verkehrsprognosen vor diesem Hintergrund erneut auf den Prüfstand gestellt werden müssen. Eine einfache Fortschreibung bisheriger Verkehrszahlen in die Zukunft kann zur Rechtfertigung des geplanten Vorhabens somit nicht erfolgen.

2.3 Außerdem erfordern die fundamentalen Veränderungen durch die geltenden Klimaschutzgesetze, dass für aktuelle Planungen eine völlig andere Vorgehensweise erforderlich ist als nur isolierte, sektorale Betrachtungen (wie in diesem Fall zum Straßenverkehr) anzustellen. Vor diesem Hintergrund macht es keinerlei Sinn mehr, nur im Straßennetz nach Lösungen für vorhandene Verkehrsprobleme zu suchen.

Vielmehr sind dazu **Alternativlösungen weiter zu fassen als nur verschiedene Straßentrassen zu untersuchen** und zu vergleichen. Zugleich zwingen das Klimaschutzgebot und das Ziel der Klimaneutralität dazu, weitere Alternativen in Betracht zu ziehen, die dem Ziel der Klimaneutralität besser entsprechen. Zugleich muss die Tatsache, dass das geplante Vorhaben nicht klimaneutral ist, in der Abwägung und Gewichtung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange erkennbar berücksichtigt werden.

Diese Lösungen können sehr unterschiedlich aussehen: dabei können beispielsweise Verkehrsberuhigungen in Ortsdurchfahrten, Lärmschutzmaßnahmen, der Bau von Radwegen oder der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs Mobilitätslösungen sein.

Der BUND Naturschutz fordert daher, über die vorgelegten Trassenvarianten hinaus, weitere Mobilitätsalternativen zu entwickeln, die weit über Veränderungen am Straßennetz hinausgehen und die im Sinne einer vernetzten und nachhaltigen Landesplanung und Raumordnung zu beachten sind.

2.4 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, den Verbrauch natürlicher Ressourcen auf das langfristig nachhaltige Niveau zu reduzieren, die wirtschaftliche Transformation zu fördern und die soziale Gerechtigkeit auch zwischen den Generationen zu wahren.

Maßstab für die danach gesetzlich vorgeschriebene **Klimaverträglichkeitsprüfung** ist der in § 1 KSG beschriebene Gesetzeszweck, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, sowie das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland Treibhausgasneutralität bis 2045 als Ziel zu verfolgen.

Dementsprechend fordert der BUND Naturschutz, dass der globale Klimaschutz auch in der vorliegenden Planung eine bedeutende Rolle spielen muss. Dieser fehlt bislang in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren und zur Umweltverträglichkeitsprüfung und ist daher zwingend zu ergänzen.

2.5 Dabei sind auch die **Folgewirkungen von Straßenbaumaßnahmen** bei Anlage, Bau und im Betrieb darzustellen und zu überprüfen, inwieweit sie in der Lage sind, Beiträge für die Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Eine Klimarelevanz des geplanten Vorhabens ergibt sich nicht nur aus den Emissionen (allein in der Bauphase entstehen große Mengen von CO2), sondern z. B. auch durch überbaute Böden oder Waldflächen, die CO2-Speicher darstellen und selbst durch Kompensationen ggf. nicht angemessen ausgeglichen werden können.

Daher sind die im vorliegenden Planungsentwurf enthaltenen Informationen nach Auffassung des BUND Naturschutz nicht geeignet, damit die Raumordnungsbehörde ihren entsprechenden Prüfverpflichtungen nachkommen kann.

Der BUND Naturschutz fordert daher, die Treibhausgasemissionen von Anlage, Bau und Betrieb des Vorhabens zu ermitteln und zu beschreiben, diese Emissionen behördlicherseits zu bewerten und die Unterlagen erneut der Öffentlichkeit zur Stellungnahme zur Verfügung zu stellen.

2.5 In dieser Hinsicht ist besonders zu beachten, dass **Wälder und Moorböden eine herausragende Bedeutung für den Klimaschutz** haben, da sie riesige Mengen an Kohlenstoff binden **und damit eine natürliche Kohlenstoffsenke sind**. Dabei sind vor allem die Derbholzbäume, die Verjüngung, das Totholz sowie der Boden von Bedeutung. Waldböden binden bis zu einer Bodentiefe von maximal 150 Zentimetern inklusive des Auflagehumus sogar etwas mehr Kohlenstoff als die oberirdischen Teile des Waldes.

https://www.waldwissen.net/de/lebensraum-wald/klima-und-umwelt/klimawandel-und-co2/kohlenstoffspeicher-wald

Durch die geplante Waldrodung würde nicht nur ein großer Teil des oberirdisch gespeicherten Kohlenstoffs freigesetzt, sondern durch die Abräumung und Untergrundveränderung vor allem auch die ungefähr genauso große Menge CO_2 im Boden. Diese Freisetzungen von Kohlendioxid können durch Ersatzaufforstungen kurz- bis mittelfristig nicht kompensiert werden. Sie würden altersbedingt erst in einigen Jahrzehnten nennenswerte Mengen an Kohlendioxid binden. Für einen Beitrag zur Einhaltung der völkerrechtlich verbindlichen Klimaziele wäre dies zu spät.

Der BUND Naturschutz fordert daher für das geplante Vorhaben eine Klimaverträglichkeitsprüfung, die die zu erwartenden Treibhausgasemissionen durch Wald- und Stockrodung und Humusverluste der betroffenen Böden sowie durch den Bau, die Anlage und den Betrieb ermittelt und bewertet. Dabei ist insbesondere darzustellen, welchen Teil des sektoralen Restbudgets an Treibhausgasen dieses Vorhaben einnehmen würde.

3. Gravierende Widersprüche zu geltenden Zielvorgaben

3.1 Der BUND Naturschutz ist der Auffassung, dass die Planung im eklatanten Widerspruch zu einer Vielzahl raumordnerischer Zielvorgaben des Landesentwicklungsprogrammes, des Landesplanungsgesetzes und des Regionalplanes sowie zu verpflichtenden Vorgaben aus Art. 141 Bayer. Verfassung steht, insbesondere:

3.2 Bayer. Verfassung Art. 141

Demnach haben u. a. Staat und Gemeinden u. a. die Aufgabe:

- Die Landschaft zu schützen und zu pflegen (Absatz 1, Satz 1)

sowie **im Besonderen** die Aufgabe,

- Boden, Wasser und Luft als natürliche Lebensgrundlagen zu schützen (Abs. 2, Satz 1)
- Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und zu verbessern
- Den Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt... zu schützen und zu pflegen
- Kennzeichnende Orts- und Landschaftsbilder und die heimischen Tier- und Pflanzenarten (Anmerkung: nicht nur die seltenen Arten!) zu schonen und zu erhalten.

3.3 Landesplanungsgesetz

Generell sei auf die Begründung des VGH zum Urteil zum Gewerbegebiet Teublitz verwiesen (siehe Pressemitteilung des VGH vom 08.11.2021), die durchaus auch für das ROV bedeutsam ist. Insbesondere hat der VGH Bezug genommen auf das am 01.02.2021 in Kraft getretene novellierte Landesplanungsgesetz. Der Art. 6 Nr. 3 BayLPlG stellt klar, dass der Grundsatz des Flächensparens noch weiteres Gewicht bekommen hat, was sich in den vorgelegten Planungsunterlagen bislang in keinster Form widerspiegelt.

3.4 Landesentwicklungsprogramm

Der BUND Naturschutz weist ausdrücklich darauf auf die Zielvorgabe zur Nachhaltigen Raumentwicklung (1.1.2 LEP) hin: *„Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn ansonsten eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“*

Weitere Ziele, die gegen die vorgesehene Planung sprechen:

4.2 Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt an Stelle eines Neubaus erfolgen.

5.4.2 Große zusammenhängende Waldgebiete, Bannwälder und landeskulturell oder ökologisch besonders bedeutsame Wälder sollen vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden.

3.5 Regionalplan

Im Erläuterungsbericht wird lediglich auf einige Zielvorgaben des Regionalplanes der Region Oberpfalz-Nord (6) verwiesen und versucht, daraus eine Rechtfertigung für die geplante Ortsumfahrung abzuleiten. Die darin aufgeführten **Vorgaben des Regionalplans sind nur sehr selektiv ausgewählt**, während weitere wichtige Ziele und Grundsätze darin weggelassen wurden:

Auch der Regionalplan der Region 6 Oberpfalz-Nord gibt in den Übergeordneten Zielen unter Pkt. 4 die folgende Verpflichtung vor:
„Bei Konflikten zwischen ökologischer Belastbarkeit und Raumnutzungsansprüchen ist den ökologischen Belangen der Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“

3.5.1 Außerdem sind beträchtliche Teile des Untersuchungsgebiets im Regionalplan als Landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Darin kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu. Es ist in keinster Weise erkennbar, wie dieses Ziel bei der vorliegenden Planung umgesetzt wird.

3.5.2 In Kapitel B IX „Verkehr“ des Regionalplans heißt es:
„Beim Bau von Verkehrsinfrastruktur sollen betroffene umweltfachliche Belange (Natur- und Artenschutz, Boden bzw. Landwirtschaft, Klimaschutz, Immissionsschutz, Wasserwirtschaft, Wald, Denkmalschutz) berücksichtigt werden.“

Dazu heißt es in der Begründung, dass beim Um-, Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur den Belangen des Umweltschutzes besonders Rechnung zu tragen ist. Dieses Ziel wird jedoch bei der vorliegenden Planung **nicht einmal im Ansatz tatsächlich beachtet**, denn weder die Prinzipien der Trassenbündelung noch ein flächensparendes Bauen mit geringen Zerschneidungswirkungen ist darin vorgesehen. Auch kapazitätssteigernde Maßnahmen werden dabei einem Ausbau nicht vorgezogen und es werden Ausbaumaßnahmen nicht gegenüber Neubaumaßnahmen bevorzugt.

3.5.3 Südlich von Teublitz *„wird das Vorranggebiet t 18 „Ton südlich Teublitz“ durch die Hauptvarianten A, C und D gequert. Durch die Zerschneidung der Vorrangfläche wird das Abbaupotenzial bei den drei Varianten stärker eingeschränkt als dies durch die Flächeninanspruchnahme für die Ortsumfahrung zum Ausdruck kommt.“* In diesem Bereich besteht ein erheblicher Zielkonflikt mit den regionalplanerischen Vorgaben, der in den Unterlagen nicht glaubwürdig bewältigt wird. Der im Textteil der Unterlagen gemachte Vorschlag, *„bei diesen Planfällen das Vorkommen von Bodenschätzen vor Beginn der Baumaßnahme zu gewinnen, so dass der Zielkonflikt bei Durchführung der Baumaßnahme faktisch nicht mehr bestehen wird“,* ist unrealistisch und zeigt, dass es sich um keine realisierbaren Lösungsmöglichkeiten handelt.

3.5.4 In Kapitel III Land- und Forstwirtschaft heißt es unter 3.1:
„Der Wald soll so erhalten, gepflegt und gestaltet werden, dass er insbesondere die Aufgaben für die Rohstoffversorgung, den ökologischen Ausgleich, den Gewässer-, Klima- und Bodenschutz, die Erholung und die Aufgaben als Lebensraum der heimischen Tier- und Pflanzenwelt nachhaltig erfüllen kann.“

Auch gegen diese Vorgabe verstößt die vorliegende Planung, da von dem Vorhaben in erheblichem Umfang lokaler Klima-, Immissionsschutzwald sowie Erholungswald gemäß Waldfunktionskartierung betroffen ist, der auch dann nicht ersetzbar ist, wenn weit entfernt Ersatzaufforstungen vorgenommen werden, die mehrere Jahrzehnte benötigen, um wirksam zu werden.

3.5.5 Auch wenn Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Wasserversorgung und für den Hochwasserschutz durch die Varianten zur geplanten Ortsumfahrung nicht unmittelbar betroffen sind, sind die **zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser erheblich**. Denn alle Varianten müssten Wasserschutzgebiete, Wasserflächen von Teichen und wassersensible Bereiche queren.

Gerade Trinkwasser ist eine entscheidende Lebensgrundlage, die durch zurückgehende Niederschläge, verringerte Grundwasserneubildung und zunehmende Grundwasserbelastungen immer stärker unter Druck gerät. Alle erschlossenen Grundwasservorkommen mit qualitativ einwandfreiem Befund müssen grundsätzlich schutzwürdig sein. Daher ist es indiskutabel, für eine fragwürdige Straßenplanung intakte Wasserschutzgebiete zu durchschneiden und damit zu gefährden.

All diesen Vorgaben, Zielsetzungen, Grundsätzen und Verpflichtungen würde das geplante Vorhaben der Ortsumfahrung widersprechen – vielfach sogar in eklatanter Weise. Der BUND Naturschutz bestreitet, dass diese starken Konflikte im Ergebnis bewältigbar sind. Damit fehlt aber eine wesentliche Rechtfertigung für die Planung!

4. Begründung und Rechtfertigung der Planung

4.1 Zweifellos stellt die bisherige Form des Straßenverkehrs im Zentrum von Teublitz eine erhebliche Belastung der Anwohner dar, mehr noch als in Burglengenfeld oder Maxhütte-Haidhof. Das gilt besonders zu Zeiten des morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrs. Verschärfend kommt der Schwerlastverkehr hinzu, der in der Ortsdurchfahrt von Teublitz zu Beeinträchtigungen führen kann.

Nur muss die Frage gestellt werden, ob eine Ortsumfahrung wie die vorgeschlagene Vorzugsvariante D, dieses jahrzehntealte Dilemma wirklich lösen kann. Entgegen der Prognosen der Verkehrsplaner bezweifelt der BUND Naturschutz, dass die wegen des ökologisch hochwertigen Eselweihergebietes weit nach Osten verlegte Trasse D zahlenmäßig eine hohe Entlastung bringen könnte. Dazu wäre diese Umfahrung zu wenig attraktiv. Ohne eine Verkehrsregelung für den Durchgangsverkehr im Ortskern - und sei es durch zeitlich begrenzte Durchfahrts-Verbote – würde eine solche Umfahrung von Teublitz mit hoher Wahrscheinlichkeit gemieden. Die mögliche Einschränkung des Durchgangsverkehrs, die viele Bewohner von Teublitz schon jahrelang forderten, hätte schon bisher zu einer nicht unerheblichen, längst möglichen Entlastung beigetragen. Warum wollte man das nicht?

4.2 Aus den Unterlagen zum ROV geht hervor, dass die Hauptvarianten A – D den Vorzug vor weiteren erhalten haben. Dass nun im Teil „Verkehrsuntersuchung“ der Firma GEO.VER.S.UM so umfangreich auf alle nicht in die Vorauswahl aufgenommenen, weiteren Trassenvarianten eingegangen wird, irritiert. Daneben ist die Verkehrsuntersuchung ganz offensichtlich mittlerweile veraltet. Darauf lässt schließen, dass das Verkehrsaufkommen zum Gewerbe- und Industriegebiet an der A93 sehr ausführlich berechnet wird, wo doch dieses Vorhaben mittlerweile ad acta gelegt wurde.

4.3 Der BUND Naturschutz **bezweifelt ausdrücklich die enthaltene Hochrechnung der Verkehrszählungen** wie dargestellt. Denn zwischenzeitlich findet ein Umdenken in der Bevölkerung wie in der Politik statt. Die Forderung nach einer Verkehrswende/ Mobilitätswende wird lauter und findet zunehmend Akzeptanz.

Diese Entwicklung, die durch die Erfordernisse des Klimaschutzes verstärkt wird, setzt neue Schwerpunkte, die nach Auffassung des BUND Naturschutz auch bei **Begründung und Rechtfertigung von Straßenplanungen berücksichtigt werden müssen:**

a. Für das Städtedreieck wird die Forderung nach einer **Wiederaufnahme der Bahnlinie von Burglengenfeld nach Maxhütte** und direkt weiter nach Regensburg geplant. Sollte dies Realität werden, kann dies zu einer merklichen Entlastung des Individualverkehrs im Städtedreieck führen.
b. Vor allem die Pendler nach Regensburg warten auf die direkte und attraktive Bahnverbindung nach Regensburg, schon deshalb, weil das **Nadelöhr Pfaffensteiner Tunnel** immer mehr zu Staus und viel verlorener Zeit führt. Dessen Entlastung muss nach Auffassung des BUND Naturschutz nicht mit einer dritten Tunnelröhre, sondern durch verbesserte Alternativen zum Straßenverkehr erfolgen.

c. Die Reaktivierung der Bahn wiederum setzt voraus, dass der ÖPNV in den drei Städten zielgerichtet auf die tatsächlichen Bewegungsprofile der Bevölkerung eingerichtet wird. Die **verbesserte Abstimmung von Bus und Bahn** und ihre Taktung ist bereits heute überfällig und muss in die Prognosen einfließen.

d. Das Wissen um die Mobilitätswende wird in den nächsten Jahren insbesondere im **Kurzstreckenbereich vermehrt zum Fahrrad** führen, das zeigen allein die drastisch gestiegenen Verkaufszahlen der Fahrräder und noch mehr der E-Bikes. Es fehlen allerdings vielfach sichere Radwege, vor allem in den Innenstädten, was lange Zeit sträflich vernachlässigt wurde.

e. Den Städten muss die Möglichkeit an die Hand gegeben werden, z. B. **Tempo 30 im innerörtlichen Bereich einrichten** und zusätzlich Fahrradstreifen und –wege auch an überregionalen Straßen (Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen) ausweisen zu können. Auch das muss zur Verkehrswende/ Mobilitätswende gehören und über kurz oder lang möglich werden.

f. Die bereits beschriebene dauernde oder zeitlich befristete **Beschränkung des Durchfahrtsverkehrs**, insbesondere für Schwerverkehr, muss zugelassen werden.

g. Elektromobilität und das Fahrrad können **Gestank und Lärm merklich reduzieren**.

h. Vorstellbar ist daneben die **Anwendung des „home office“,** das zwar bislang fast keine Beachtung fand, aber infolge der Pandemie mit zunehmendem Interesse von Arbeitgeber- wie Arbeitnehmerseite zur Verringerung des Pendlerverkehrs beitragen kann.

Zusammengefasst muss festgestellt werden, dass die Firma GEO.VER.S.UM zwar anerkannte Hochrechnungen für die künftige Verkehrsbelastung im Städtedreieck angewendet hat, aber solche Hochrechnungs-Schablonen heute nicht mehr ausreichen. Gerade in Zeiten der drohenden Klimakrise können diese Prognosen nach jetzigem Wissenstand nicht mehr aufrechterhalten werden. Mit Sicherheit gehen sie doch am heute allgemein anerkannten Ziel einer Verkehrswende weit vorbei. Speziell diese Hochrechnungen aber sollen belegen, dass die beschriebene Umfahrung dringend geboten ist, was der BUND Naturschutz für einen Anachronismus hält.

Anmerkung am Rande: Wesentlich für das Verkehrsaufkommen werden auch die Zahlen zur Entwicklung der Bevölkerung mit einbezogen (Verkehrsuntersuchung GEO.VER.S.UM, Bevölkerungsentwicklung im Städtedreieck, Balkendiagramm Seite 3). Dass dabei die Zahlen von Teublitz und Maxhütte-Haidhof für 2019 vertauscht wurden, fiel scheinbar nicht auf, oder ist wieder unerheblich, weil diese Zahlen nicht in die Betrachtungen eingingen. Oder doch?

Der BUND Naturschutz kann im entsprechenden Kapitel des Erläuterungsberichts zum Vorhaben keine überzeugende Rechtfertigung der Planung erkennen. Die zur Begründung bzw. Rechtfertigung der geplanten Ortsumfahrung vorgebrachten Gründe sind in sich nicht schlüssig und verzerren die tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort zugunsten der geplanten Ortsumfahrung im Sinne einer Rechtfertigungsplanung.

Der mit der geplanten Umfahrung verbundene, straßenverkehrliche Nutzen ist als sehr gering einzuschätzen und würde durch zusätzliche Belastungen in der Summe aufgewogen. Somit sind der geplante Eingriff in Natur und Landschaft sowie die zusätzliche Lärmbelastung von Menschen in anderen Wohngebieten und in Naherholungsgebieten nicht gerechtfertigt.

Daher sind nach Auffassung des BUND Naturschutz für das geplante Vorhaben keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erkenntlich bzw. belegt.

5. Bestandserhebung und –bewertung im Untersuchungsgebiet

5.1 Der BUND Naturschutz kritisiert, dass der Bericht zum Raumordnungsverfahren für den **Wasserhaushalt** zu kurz greift, wenn er lediglich feststellt:

„Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Wasserversorgung und für den Hochwasserschutz sind durch die Varianten zur geplanten Ortsumfahrung nicht betroffen.

Auf oberflächennahe Wasser und Oberflächenwasser wird dabei nicht eingegangen. Das kann so nicht akzeptiert werden, denn gerade im Bereich der Krometzwinkelteiche kommt weiträumig oberflächennahes Grundwasser und Oberflächenwasser vor. Hier drückt das Wasser in breiter Front als Feuchtgebiet vom Osten her in Richtung Eselweiher. Fauna und Flora haben in diesem Bereich ihren Lebensraum. Die Vorzugsvariante D durchschneidet und quert dieses Habitat mit aller Voraussicht nach erheblichen Konsequenzen. Der für die Durchgängigkeit vorgeschlagene große Durchlass wird der Dimension dieser zu lösenden Aufgabe in keinster Weise gerecht.

Wegen des vernässten Standortes müsste ein ausreichend tragfähiger, gut verdichteter und hoher Damm, auf dem die Umfahrung verläuft, gebaut werden. Solcherart Bauwerk verdämmt aber auch den oberflächennahen Grundwasserzug zu den Eselweihern. Dieses Wasser wird aber dringend gebraucht, angesichts der sowieso geringen Niederschlagsmengen in der Gegend. Ein einziger, großer Durchlass würde das Wasser bündeln und rasch weiterleiten, was zu einer weiträumigen Entwässerung des Areals unterhalb des Dammes führen würde. Der Boden verlöre seine Wasserhaltekraft, der bisher die unterhalb liegenden Eselweiher auch bei längerer Trockenheit zuverlässig mit Wasser versorgt. Das wird zu einer signifikanten Veränderung der dort heimischen Flora führen. Auch die standortgerechte Insektenwelt wird sich entsprechend wandeln und mit ihr der Lebensraum für Vögel und Fledermäuse. So ein Dammbauwerk hat also gravierende Folgen.

Daher kritisiert der BUND Naturschutz, dass der gesamte Umfang der zu erwartenden Eingriffe und Beeinträchtigungen im gesamten Untersuchungsgebiet durch die vorliegenden Ausführungen verharmlost wird.

5.2 Die **zusammenfassende Bewertung der Ausgangssituation** im UVP-Bericht kommt zum Ergebnis, dass nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet von Flächen mit sehr hoher oder hoher Bewertung einzelner Schutzgüter eingenommen wird.

Flächen mit sehr hoher Bewertung finden sich insbesondere bei den Schutzgütern Mensch-Wohnen (Wohngebiete), Tiere und Pflanzen (Bereiche von herausragender faunistischer Bedeutung, Naturdenkmäler, gesetzlich geschützte Lebensräume), Wasser (Wasserschutzgebiet Zone I) und Landschaftsbild (geschützter Baumbestand). Sie befinden sich an den Siedlungsrändern von Teublitz, Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof, umfassen mehrere Streusiedlungen, die Hugo-Geiger-Siedlung, wertvolle Lebensräume rund um die Eselweiher und die übrigen Teiche, den Bürgerweihergraben, den Rand des Feuchtwiesenareals im Nordosten von Teublitz und den Almerberg südöstlich Burglengenfeld.

Flächen mit hoher Bewertung verteilen sich flächendeckend über beinahe das gesamte restliche Untersuchungsgebiet. Sie finden sich bei allen Schutzgütern, großflächig insbesondere bei den Schutzgütern Landschaft (Landschaftsbild), Klima (Wälder), Wasser (Trinkwasserschutzgebiete Zonen III, III A und III B), Tiere und Pflanzen (u. a. Eselweiher) sowie Mensch – Erholung (Eselweihergebiet, Lehmholz, Samsbacher Forst).

Der BUND Naturschutz fordert daher, dass auch aufgrund der hohen Gesamtbewertung des Untersuchungsgebiets anderweitige Alternativen und Lösungen zur Bewältigung der Mobilitätsprobleme entwickelt werden als nur neue Straßentrassen. Es ist zu kritisieren, dass diese schwerwiegenden Erkenntnisse offenbar nur völlig unzureichend in die Gesamtbewertung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens einfließen.

6. Alternativenprüfung

6.1 Der BUND Naturschutz hält die **vertiefte Untersuchung weiterer Varianten** in der Alternativenprüfung für erforderlich, nämlich von „qualifizierten Nullvarianten". Dies ergibt sich bereits aus der Verpflichtung, dass das vorliegende Verfahren gemäß Bundesklimaschutzgesetz einen Beitrag zum Erreichen des Ziels der Klimaneutralität im Verkehrssektor leisten muss.

Dabei könnte ein bestandsorientierter Ausbau unter besonderer Berücksichtigung der Entlastung und der Verkehrssicherheit im Ortskern mit verkehrslenkenden Maßnahmen sowie einem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs einschl. der Reaktivierung der Bahnlinie und des Radwegenetzes kombiniert werden. Damit hätte eine geringere Attraktivität für den Schwerverkehr im betreffenden Abschnitt auch den Vorteil, dass die Mautflucht des Lkw-Verkehrs von der Autobahn auf die parallel verlaufende, mautfreie Staatsstraße nicht gefördert wird.

Innerorts ist die Verkehrssicherheit insbesondere durch Tempo-30-Regelungen sowie ggfs. durch Verbreiterung von Gehsteigen, zusätzliche Querungshilfen und Zebrastreifen für Fußgänger sowie durch Fahrradschutzstreifen zu verbessern. Damit kann gleichzeitig auch der Lärmschutz erhöht werden, zumal die Lärmbelastung bei zunehmender Elektromobilität ohnehin abnimmt. Eine solche Lösung würde auch dazu führen, dass der Ortskern weiterhin vital bleibt, weil die dortigen Geschäfte weiterhin im Bewusstsein einer größeren Zahl potentieller Kunden erhalten bleiben.

Der BUND Naturschutz fordert daher eine Nachbesserung der Planunterlagen mit weiteren Varianten und Alternativen in der beispielhaft beschriebenen Form.

6.2 Die vorgelegten Unterlagen weisen den schwerwiegenden Mangel auf, dass die **Ergebnisse des UVP-Berichts nicht in die Entwicklung und Bewertung der Hauptvarianten eingeflossen** sind. Dadurch verfehlen das Raumordnungsverfahren und die enthaltene Alternativenprüfung nach Auffassung des BUND Naturschutz ihre ureigensten Ziele.

6.3 Im Folgenden nimmt der BUND Naturschutz **zur sogenannten Vorzugsvariante D** Stellung, zumal die Hauptvarianten A, B und C aus ökologischen Gründen als völlig unzumutbar abgelehnt werden müssten.

a. Dass die Anschlussstellen der Variante D in den Lageplänen punktmarkiert sind, obwohl die vorgesehenen **Anbindungen an das vorhandene Straßennetz** sicherlich mit hohem Flächenverbrauch und starken Eingriffen verbunden wären, sieht der BUND Naturschutz als grobe Verharmlosung dieser Planung und als Planungsmangel.

b. Von Norden kommend führt eine Kurve in die SAD1 durch den Rand eines Feuchtwiesenareals. Dabei sind der Bürgerweihergraben, ein namenloser Graben und Feuchtflächen von hohem bis sehr hohem Wert zu queren. Am Ende des Gewerbegebietes „Am Burgweiher" wendet sich die Trassenvariante nach Osten und quert dabei eine Feuchtfläche am Gemeindeholzweiher von sehr hoher Bedeutung, bevor sie wieder auf der bestehenden SAD 1 weiter verläuft. Diese gravierenden **Be-**

einträchtigungen von Feuchtflächen sind gerade angesichts zurückgehender Niederschläge, absinkender Grundwasserspiegel und erhöhter Gefährdung der betroffenen Tier- und Pflanzenarten nicht akzeptabel und werden vom BUND Naturschutz abgelehnt.

c. Nahe der Bahnüberführung soll in Form einer **kreuzungsfreien Einschleifung die SAD1** mit der Umfahrung verbunden werden. Der erforderliche Flächenverbrauch für diese Abzweigung ist sehr hoch, da Aufschüttungen und im erheblichen Umfang Flächenversiegelungen notwendig werden. Zusätzlich liegt diese Anschlussstelle, wie bereits oben erwähnt, im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet des Regionalplans.

d. Weiter südlich sollen die **Krometzwinkelteiche gequert** werden. Der UVP-Bericht sieht hier ein nicht auszuschließendes Vorkommen des Moorfrosches. Aufgrund von Seltenheit und Schutzbedürftigkeit dieser Art lehnt der BUND Naturschutz die damit verbundenen Eingriffe ab, zumal selbst aufwändige Ausgleichsmaßnahmen und die Aufrechterhaltung der Funktionsbeziehungen entlang der Teichkette die Erhaltung des Vorkommens nicht gewährleisten können.

e. Diese Erläuterungen im UVP-Bericht zeigen auf, wie ökologisch wertvoll dieser Bereich ist. Dabei muss erwartet werden, dass alleine die bisher vorliegenden Daten zu diesem Areal aller Wahrscheinlichkeit nach noch längst nicht vollständig sind. Die Erhebungen zum GI an der A93 zeigten exemplarisch auf, mit welch erheblichen Defiziten die amtlich beauftragten Expertisen behaftet sein können. Insbesondere **bei ökologisch wertvollen Flächen wären ganzjährige Beobachtungen dringend erforderlich**. Die bisherige Praxis von Beobachtungen, die meist auf wenige Tage beschränkt sind, und das Studieren von Luftaufnahmen kann die Vielfalt (Biodiversität) nur zum geringsten Teil erfassen und bewerten.

f. So auch beim geplanten **Queren der Senke oberhalb der Krometzwinkelteiche**. Hier für die Durchgängigkeit der Arten der Feuchtlebensräume einen ausreichend dimensionierten Durchlass vorzusehen ist, gelinde ausgedrückt, das Wegschauen vor einem riesigen Problem. Es kann ja wohl nicht im Geringsten ausreichen, für diese breite Senke einen einzigen Durchlass – und sei er noch so groß – vorzusehen. Wie wenig Wert soll hier auf Natur gelegt werden! Und diese drohende Fehleinschätzung von Biodiversität wird noch ergänzt durch die vom Straßenbau sich ergebende Dammwirkung auf den Wasserzug von Osten Richtung Eselweihergebiet. Dem Einwand, dass Bahn und Autobahn schon längst den Wasserzug zu den Eselweihern beeinträchtigen, muss entgegengehalten werden, wieviel Barrieren dieses Gebiet noch vertragen soll! Dabei sind die unterliegenden Weiherflächen extrem abhängig von dem Wasser aus dem Osten.

g. Im Fortlauf durchfährt die Trasse „**Waldbereiche von unterschiedlicher Ausprägung**. Das Waldgebiet ist Lebensraum mehrerer Spechtarten (Schwarzspecht, Mittelspecht, Grauspecht, Grünspecht). Mit Vermeidungs-, Minimierungs- und CEF-Maßnahmen für höhlenbewohnende Vogelarten ist zu rechnen. Das ist aber bei Weitem nicht alles, was Wald als Lebensraum ausmacht. Wo Spechte vorkommen, sind z. B. auch Ameisen und andere Insekten zu erwarten, die diesen als Nahrung dienen. Auch diese sind zu erfassen und wären an anderen Standorten zu gewährleisten, weil sonst eine Ausgleichsmaßnahme zum Fehlschlag werden würde.

h. In dem vorliegenden UVP-Bericht ist zu Insekten, außer den Libellen und Schmetterlingen, nichts zu lesen. Da es sich um Waldgebiete von mittlerer bis hoher Bedeutung handelt, lässt dies letztlich auch auf artenreiche Insektenpopulation schließen und darf schon deshalb nicht einfach vergessen werden. Im Gegenteil, sie trägt zum Erhalt des Fledermausvorkommens bei, zur Artenvielfalt bei den Vogelarten, wie auch bei Amphibien und Ameisen, als deren Nahrungsquelle sie dient.

i. Ein erheblicher Abschnitt der geplanten Trasse östlich und südöstlich von Teublitz läge im Bereich von Böden, die in der **Moorbodenkarte des Bayerischen Landesamtes für Umwelt** verzeichnet sind. Dies bedeutet, dass sie in besonderem Maße CO2 speichern können und daher für den Klimaschutz wichtig sind. Eine Überbauung führt in der Regel zur Freisetzung dieses CO2 in die Atmosphäre und damit zu einem vermeidbaren, zusätzlichen Ausstoß von Treibhausgasen.

j. Weiter westlich, am südlichen Ortsrand von Teublitz soll die Variante A, die sich nun mit der Variante D zusammenschließt, **biotopkartierte Hecken und Feldgehölze** in Anspruch nehmen. Hier sollen aufwändige Vermeidungsmaßnahmen die massiven Konflikte, auch und speziell hinsichtlich der hohen Fledermauspopulation, in irgendeiner Weise beheben. Dabei werden u. a. Neuordnung von Leitstrukturen und Kollisionsschutzmaßnahmen ins Feld geführt. Wie das aussehen soll und welche zusätzlichen Eingriffe das eventuell erfordert ist nicht abschätzbar. Der BUND Naturschutz bezweifelt, dass auf diese Weise die vorhandenen Vorkommen erhalten werden können.

k. Im weiteren Verlauf in Richtung Westen sollen **größere Nadelwaldgebiete tangiert** bzw. deren Randbereiche überbaut und versiegelt werden. Dass mit dieser Maßnahme der intakte Waldrand aufgerissen würde und damit seine Schutzfunktion für den dahinterliegenden Waldbestand gegenüber Sturmschäden verloren ginge, findet keinerlei Erwähnung. Daher wurden offensichtlich bei weitem nicht alle relevanten Eingriffe berücksichtigt (z. B. Waldrandverlust, Zerschneidung von Lebensraumbeziehungen zwischen Wald und angrenzendem Offenland, funktionale Beeinträchtigung bzw. Entwertung des Waldes bzw. des Waldrandbereiches, Verlust der Erholungseignung, Lärmbeeinträchtigungen für Mensch & Natur, Risiken für das Grundwasser etc.)
Gleichzeitig würden damit Niststätten für Goldammer, Schwarzspecht und andere Vogelarten vernichtet, was der BUND Naturschutz für nicht akzeptabel hält.

l. In Richtung Burglengenfeld würde die Trasse der Varianten A und D durch landwirtschaftliche Flächen führen, in denen **Feldlerche, Wachtel und Rebhuhn** „zu beachten“ seien. Hier darf die beschönigende Bezeichnung, dass diese „zu beachten“ nicht ausreichen, denn es besteht die gesetzliche Verpflichtung, dass die lokalen Populationen zu erhalten sind.

m. Bis zum Anschluss an die vorhandene Umfahrung von Burglengenfeld sind die **Vorkommen von Haselmaus und Waldohreule** von herausragender Bedeutung. Es wird nicht beschrieben, wie dabei „konfliktvermeidende Maßnahmen“ aussehen sollen. Auch bei der zur Trasse in 200 m Entfernung festgestellten Haselmaus „ist bei allen gequerten Waldbereichen von einer Betroffenheit der Art auszugehen“. Einmal mehr muss festgestellt werden, dass die alleinige Darstellung eines Problems noch nicht gleichzeitig auch die Lösung ist. Der BUND Naturschutz kritisiert, dass dazu keine Lösung dieses Konflikts geboten wird.

Sehr treffend stellt der UVP-Bericht fest: „***Am schlechtesten für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt*** *schneiden die Hauptvarianten A und D ab. Sie besitzen einschließlich der Variantenkombination mit U8 die höchsten Querungslängen von Potenzialräumen, auch von Potenzialräumen der Wertstufe 1, und haben die höchsten Werte bei der Inanspruchnahme biotopkartierter Flächen. Da die Hauptvariante D das Feuchtwiesenareal im Nordosten von Teublitz weitgehend verschont (was so nicht ganz stimmt, siehe oben) und den Samsbacher Forst nicht zerschneidet, besitzt sie Vorteile gegenüber der Hauptvariante A und deren Untervarianten“.*

Der BUND Naturschutz lehnt die Bewertung, wonach Hauptvariante D zu favorisieren sei, weil sie etwas weniger schlecht als Hauptvariante A sei, vehement ab und bestreitet, dass dies ein Argument für einen positiven Bescheid sein kann.

6.4 **Zur zusätzlichen Lärmbelastung von Siedlungsgebieten** kann festgestellt werden, dass es durch die Variante D zu einer weiteren, großflächigeren Verlärmung im gesamten Städtedreieck kommen würde, besonders in den Bereichen, in denen die Trasse nahe an die Wohnbebauung heranrückt. Das träfe insbesondere zu im Bereich Haugshöhe (Abstand < 50 m) und in der Maxhütter Straße am südlichen Siedlungsrand von Teublitz (Abstand < 50 m). Dabei muss gesehen werden, dass die Trasse zum Teil zum Überführen weiterer Straßen angehoben werden müsste, um kreuzungsfrei zu bleiben, was dann zwangsweise zu einer erheblich weiter ausstrahlenden Lärmbelastung der Umgebung führen würde. Die Verlärmung des Naherholungsgebietes östlich von Teublitz würde die schon vorhandene Lärmkulisse der Autobahn noch weiter verstärken.

6.5 Die bei Realisierung des Vorhabens erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft und zu erwartende Belastungen und Beeinträchtigungen für die betroffenen Anwohner stehen **in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Entlastungen** für die Anwohner der bisherigen Ortsdurchfahrt sowie zu den prognostizierten verkehrlichen Verbesserungen. Da durch die geplante Umfahrung selbst nach den optimistischen Prognosen des Verkehrsgutachtens nicht einmal die Hälfte des Verkehrs im Ortskern reduziert werden soll, ist auch nicht mit spürbaren Veränderungen bei der Lärmbelastung zu rechnen.

6.6 Die sogenannte Vorzugsvariante D hat eher den Charakter einer neuen Straße, die vor allem als **Erschließung und Autobahnzubringer für das städtebauliche Entwicklungsprojekt** „Neue Mitte“ dienen soll. Entsprechend heißt es in der Trassendiskussion des Verkehrsgutachtens zu Trasse D: „Anbindung und Erschließung des IEG möglich“. Demgegenüber wäre die verkehrsentlastende Wirkung in den Innenstädten (auch von Teublitz!) nur sehr gering.

6.7 Insgesamt bestätigt das Ergebnis des UVP-Berichts die Auffassung des BUND Naturschutz, dass die geplante Vorzugsvariante D katastrophale Auswirkungen auf vielerlei Schutzgüter bei gleichzeitig mangelnder Entlastungswirkung hätte und auf keinen Fall realisiert werden darf. Dabei darf es für die weitere Planung keine Rolle spielen, ob sie geringfügig besser bewertet werden würde als die andere untersuchten Trassenvarianten.

7. Eingriffsermittlung und –bewertung

7.1 Im UVP-Bericht zum Raumordnungsverfahren ist enthalten:

Flächenverbrauch	insgesamt	31,2 ha
auszugleichende Fläche	naturschutzrechtlich	8,7 ha
	waldrechtlich	7,4 ha

Dazu sagt der UVP-Bericht aus*: „Da wald- und naturschutzrechtlicher Ausgleich auf einer Fläche kombiniert werden können, ist davon auszugehen, dass das Flächenerfordernis für den naturschutzrechtlichen Ausgleich von 8,7 ha den waldrechtlichen Ausgleich großenteils einschließen wird und somit kein zusätzlicher Flächenbedarf für den waldrechtlichen Ausgleich erforderlich wird.“*

Der BUND Naturschutz hält es für unglaubwürdig, wenn der Flächen-Ausgleich mit 8,7 ha gerade mal etwas mehr als ein Viertel der Eingriffsfläche betragen würde. Der geplante hohe Flächenverbrauch stünde im krassen Widerspruch zum Ziel der Bayerischen Staatsregierung zum Flächensparen.

7.2 Mindestens genauso gravierend wie der Flächenverbrauch wäre die **Neuzerschneidung von Landschaft und Wald** im Verlauf der geplanten Neubaustrecke. Der damit verbundene Verlust von Funktionsbeziehungen wird jedoch in den Unterlagen kaum thematisiert, obwohl dies ein entscheidender Faktor für die Erhaltung der vorkommenden Tierarten ist.

Der BUND Naturschutz hält die Eingriffsermittlung daher für unvollständig und sieht einen wesentlich höheren Bedarf für Kompensationen sowohl naturschutzrechtlich als auch artenschutzrechtlich für erforderlich.

8. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Im Einleitungsschreiben der ROV-Unterlagen wird geltend gemacht, dass Stellungnahmen auf „raumbedeutsame Auswirkungen unter überörtlichen Gesichtspunkten" eingehen sollten, während „Detailfragen des Vorhabens […] nicht Gegenstand des Verfahrens" seien.

Insbesondere bei arten- und naturschutzfachlichen Fragen, wie sie z. B. im UVP-Bericht behandelt werden, ist es jedoch unvermeidlich, zumindest stellenweise auf Detailfragen einzugehen - etwa dann, wenn sehr seltene Arten betroffen sind. Dies ist auch gerechtfertigt, da die **Gefährdung bzw. der drohende Verlust einer lokalen Population** in Zusammenhang mit dem Vorhaben durchaus überregional bedeutsam sein kann, wenn sich das Vorkommen einer Art nur noch auf wenige Populationen im weiteren Umfeld stützt. Dasselbe gilt für seltene Biotope.

Der BUND Naturschutz fordert daher für die unterschiedlichen Varianten des Raumordnungsverfahren eine artenschutzrechtliche Voreinschätzung.

9. Entwertung eines unersetzlichen Naherholungsraums

Das durch die vorgesehene Trasse überplante Gebiet dient auch der Naherholung und für Naturerlebnisse im siedlungsnahen Waldgebiet. Diese Funktion würde durch die Planung weitgehend und ersatzlos verloren gehen und künftig fehlen.

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist von zentraler Bedeutung für die Naherholung im Städtedreieck, und viele offiziell ausgewiesene Wanderwege durchziehen das Gebiet. Sowohl das Teublitzer Weihergebiet als auch die abwechslungsreiche, offene Agrar- und Kulturlandschaft im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes werden intensiv zur Naherholung „vor der Haustür" genutzt.

Der BUND Naturschutz fordert daher eine verstärkte Beachtung der Naherholung in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren.

10. Zusammenfassung

10.1 Zusammenfassend stellt der BUND Naturschutz fest, dass das beantragte Raumordnungsverfahren zur Umfahrung des Städtedreiecks unvollständige Unterlagen und nicht nachvollziehbare Bewertungen enthält und viele Fragen offen lässt.

Das dargestellte Zukunftsszenario im Verkehrsbereich geht von rein sektoralen Betrachtungen aus, die nicht nachvollzogen werden können und die geltenden Klimaschutzzielen widersprechen.

Zahlreiche Belange fanden überhaupt keinen Eingang in die entscheidenden Bewertungen des Verfahrens.

Die angestrebte Raumordnung versucht die äußerst zahlreichen, vorhandenen Probleme und die zu erwartenden Konflikte zwischen den einzelnen Schutzgütern darzustellen. Dass dabei zum Teil sehr kritische Punkte verharmlost oder gar nicht erst ihrer Bedeutung nach dargestellt werden, ist wohl einer **Vorfestlegung auf den Bau der Umfahrung** geschuldet.

Große Verlierer dieses Projektes „Umfahrung Städtedreieck“ wären nach Auffassung des BUND Naturschutz zahlreiche Anwohner sowie Natur und Umwelt, die, egal durch welche Hauptvariante, unverhältnismäßig belastet werden würden. Dadurch würden der bayernweite Flächenfraß befeuert, eine ökologisch verheerende Zerschneidung bewirkt, die wenigen Naherholungsräume in einem ohnehin dicht besiedelten Raum abgewertet und verlärmt und die Menschen, die eigentlich entlastet werden sollten, wieder eines Teils ihres natürlichen Umfelds beraubt.

Der BUND Naturschutz stellt deshalb fest, dass die Umfahrung Städtedreieck mit den vorgelegten Unterlagen nicht eines Raumordnungsverfahrens würdig ist.

10.2 Im Erläuterungsbericht wird die überregionale Bedeutung und darauf basierend ein überwiegendes öffentliches Interesse für den Straßenbau konstruiert.

Allein die Tatsache, dass die Umfahrung **im aktuellen Staatsstraßen-Ausbauplan Staatsstraßen fehlt**, zeigt ihre begrenzte überregionale Bedeutung. Diese ist auch insofern zu bezweifeln als im Modellprognosefall immer noch über 10.000 KFZ/Tag in Teublitz verbleiben würden. Ebenso ist die unmittelbar vorbeiführende BAB 93 nach Auffassung des BUND Naturschutz zu wenig in den Prognosen berücksichtigt, da diese ja schließlich mit der Funktion einer überregionalen Verbindungsstraße gebaut wurde.

Der BUND Naturschutz widerspricht daher ausdrücklich der Aussage, dass für die vorgelegte Planung „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ sprächen. Damit bestreitet der BUND Naturschutz, dass deswegen Ausnahmen vom Naturschutzrecht dafür geltend gemacht werden könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Scheuerlein
Regionalreferent
für die Oberpfalz

gez.
Klaus Pöhler
Vorsitzender der
BN-Kreisgruppe Schwandorf

Telefon 0911 81878-13
Reinhard.scheuerlein@bund-naturschutz.de