



**Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.**

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

An die
Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 32

80534 München

per Fax vorab Fax-Nr. 089-2176-402676
Das Original folgt mit heutiger Post

Ihr Aktenzeichen 32-4353.2-B2-016.1
Datum Ihres Schreibens 04.05.2011
Unser Aktenzeichen BGL-Bad Reichenhall-VE OU B 21 (32_2011)
Datum 15.06.2011

**B21 Lofer - Salzburg;
Ortsumgehung Bad Reichenhall (Stadtberg- und Kirchholztunnel)
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+110
B 21 Str. km 140 5,528 bis B 20 Str. km 220 0,222**

Hier: Stellungnahme des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 19.05.2011 wurde der Bund Naturschutz (BN) informiert, dass das am 13.03.2000 eingeleitete Planfeststellungsverfahren für die Umfahrung Bad Reichenhall (B 21) eingestellt wurde. Zugleich wurde darauf hingewiesen, dass für den Neubau der B 21 Umfahrung Bad Reichenhall (Kirchholz- und Stadtbergtunnel) eine neue Planfeststellung durchgeführt wird und dieses Verfahren bereits am 15.04.2011 eingeleitet wurde. Laut Amtsblatt des Landkreises Berchtesgadener Land läuft die Einwendungsfrist bis 15.06.2011. In Abstimmung mit der BN Kreisgruppe Berchtesgadener Land nehmen wir zu diesem Verfahren fristgerecht wie folgt Stellung:

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. lehnt das jetzige Planfeststellungsverfahren zur Ortsumgehung Bad Reichenhall (Stadtberg- und Kirchholztunnel) aus einer Vielzahl von Gründen ab.

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

Fachabteilung München
Pettenkoferstr. 10 a/l
80336 München
Tel. 0 89 / 54 82 98-63
Fax 0 89 / 54 82 98-18

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

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirt-
schaft, München
Kto. 88 44 000
BLZ 700 205 00

Weder kann davon ausgegangen werden, dass eine nennenswerte verkehrliche Entlastung der Stadt und damit ihrer Bürger eintritt noch wurde im Rahmen der Olympiabewerbung 2018 eine solche verkehrliche Maßnahme vorgesehen. Massive Kritik verdient auch der ganze Verfahrensablauf, denn die Bürger und Verbände wurden erst mit der Auslegung der Unterlagen informiert. Eine öffentliche Diskussion mit Dialog unter Einbeziehung der Betroffenen fand nicht statt. Dazu sind die Unterlagen selbst wenn sie auf CD vorliegen so umfangreich und unzureichend betitelt, dass es sehr zeitintensiv ist, die jeweils relevanten Aussagen bzw. Karten zu den genannten Punkten aufzufinden. Vor allem ehrenamtlich tätige Bürger die sich für den Natur- und Landschaftsschutz engagieren, werden ihrer Lebenszeit beraubt, weil die Verbände keine ausgedruckten Pläne mehr erhalten und die Suche in den pdf-Dateien unerhört aufwendig ist.

I. Verkehrliche Beurteilung

Die umfangreichen baulichen Maßnahmen bzw. Anlagen im Bereich des Knotenpunkts Süd stellen einen sehr erheblichen Eingriff in die Landschaft und ein beliebtes Naherholungsgebiet dar. Von den naturräumlichen Aspekten abgesehen werden insbesondere landschaftsbezogene Blickbeziehungen dauerhaft unterbrochen und vernichtet. Die Auswirkungen lassen sich anhand der Planunterlagen nur zum Teil erfassen und beurteilen.

Antrag:

Deshalb ist den Planfeststellungsunterlagen unbedingt ein Vorher-Nachher-Modell und eine filmische Visualisierung beizufügen.

1. Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig und in ihrem Aufbau bzw. der Herleitung der Planungsmaßnahmen bis hin zur Variantenentscheidung einseitig auf die Vorzugslösung Kirchholtunnel etc. ausgerichtet, wobei die Alternativvariante in unangemessener und fälschlicher Weise von Anfang an als ineffektive bzw. nicht realisierbare und im Sinne des Ausbaus des Bundesstraßennetzes nicht zielführende und zudem vergleichsweise kostenintensive Lösung dargestellt wird. Den Planfeststellungsunterlagen fehlt die Darstellung einer echten Null- bzw. Alternativvariante, welche sich, wie in der Verkehrsplanung eigentlich üblich, zunächst am Ausbau der vorhandenen Infrastruktur orientiert. Eine schlüssige Begründung, bei der die Nichtrealisierbarkeit der Null- bzw. Ausbauvariante und die Notwendigkeit einer insgesamt neuen Trasse hergeleitet und bewiesen wird, fehlt in den Planfeststellungsunterlagen.

Insgesamt wird daher die vorliegende Vorzugslösung Kirchholtunnel abgelehnt.

Nachfolgend werden dazu die erforderlichen Aussagen bzw. Begründungen dargestellt.

Im Rahmen der Einwendungen wird auch versucht, Empfehlungen zu geben bzw. Vorschläge zu unterbreiten, die Basis für eine zukunftsorientierte, stadtverträgliche und nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme liefern bzw. aufzuzeigen

Im Erläuterungsbericht (S. 7, Unterlage 1) wird die „Wiederaufnahme der Planung mit der Olympiabewerbung ...etc.“ begründet und behauptet, dass bei einer Vergabe der

Olympiade die Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur mit Sonderfinanzierung umgesetzt werden soll.

Ähnlich wird in der VU angeführt, dass „die mögliche Vergabe der olympischen Winterspiele 2018 an die LH München die Straßenbauverwaltung veranlasst hat, das nicht abgeschlossene Planfeststellungsverfahren für eine Umfahrung von Bad Reichenhall im Zuge der B 21 mit dem Kirchholtunnel auf aktueller Datenbasis für eine Aktivierung bzw. Fortschreibung vorzubereiten.

Das in der Vorhabensbegründung In-Verbindung-Setzen der Maßnahme mit der Olympiade ist falsch und irreführend, da das Verkehrskonzept der Olympiade den Kirchholtunnel nirgends enthält und auch nicht erwähnt.

Davon abgesehen ist es planerisch und insbesondere wirtschaftlich in keiner Weise üblich und zulässig, den Ausbau der betreffenden Straßeninfrastruktur, insbesondere deren Erweiterung, mit Spitzenbelastungen, zu begründen. Laut Antrag der Bewerbungsgesellschaft sind die ökologisch verträglichsten Spiele geplant. Da ist es absurd, für ein paar tausend Fahrzeuge innerhalb weniger Tage eine derartig unökologische Planung voran zutreiben.

Unter der übergeordneten Zielstellung *Umwelt- und Nachhaltigkeitskonzept München 2018* wird als Verkehrskonzept für Königssee gemäß Pkt. 11 die *Verbesserung der Schienenverbindung zwischen München und Berchtesgadener Land* angegeben.

In diesem Kontext wird u.a. angeführt:

- für die erfolgreiche Bewerbung spielt das Verkehrskonzept eine entscheidende Rolle
- das umweltfreundliche Konzept setzt auf öffentliche Verkehrsmittel
- Verkehr wird so weit wie möglich von der Straße auf die Schiene verlagert
- das Busangebot (Reisebusse, Busse des ÖPNV und Sonderlinienbusse) wird erheblich erweitert und Nutzung gefördert (beispielsweise Kombitickets)
- Öffentliche Verkehrsmittel stehen im Mittelpunkt des Verkehrskonzepts

Als Prinzipien des Verkehrskonzepts werden im Weiteren genannt:

- die Verkehrsinfrastruktur wird verbessert
- das Verkehrskonzept folgt Prinzipien der kurzen Wege und Ressourcenschonung sowie Nachhaltigkeit
- im Mittelpunkt steht die Nutzung und Optimierung der bestehenden Infrastruktur
- der Bau ohnehin geplanter Projekte, deren zukünftiger Bedarf bereits festgestellt ist, wird beschleunigt.

Als konkrete Teilmaßnahmen des Verkehrskonzepts Olympia für Königssee werden genannt:

- Ausbau der Bahnverbindung nach Königssee
- Schaffung von temporären Pkw-Abstellflächen außerhalb von Königssee und Einrichten von Bus-Pendelverkehren
- Ausbau vorhandener Straßenverkehrsanlagen, hier die BGL 4

Konkret mit Kosten untersetzt werden demgemäß angeführt:

- der Ausbau der BGL 4 mit 3 Mio. €
- der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Freilassing mit 18 Mio. € und
- der Schienenausbau Salzburg-Freilassing-Berchtesgaden mit 45 Mio. €

Die demgemäß geplanten Gesamtkosten von rd. 66 Mio. € für Königssee (sind ca. 10 % der Gesamtolympiaverkehrskosten von 633 Mio. €) stehen in keinem gesunden Verhältnis zu den geplanten Tunnelkosten mit 163 Mio. € bzw. übersteigen die Tunnelkosten die gem. Olympiakonzept geplanten Straßenausbaukosten (BGL 4) um 160 Mio. €!

Die Olympia-Sportveranstaltungen am Königssee werden auch vom IOC als Randsportarten gewertet. Dies zeigte sich u.a. bei der IOC-Visite Ende Februar 2011. Lediglich ein Vertreter von insgesamt 11 Inspektoren der IOC-Evaluierungskommission reiste zur Besichtigung der Sportanlage an den Königssee.

In den Planfeststellungsunterlagen wird trotz Begründung hinsichtlich des Olympiaverkehrs ausgelassen, welche Kfz-Verkehrsmengen dabei auftreten und über welche Straßenverbindungen diese Königssee erreichen werden.

Hierzu sei angemerkt, dass gemäß Verkehrskonzept Olympia für Königssee mit 60 % Pkw-Anreisenden gerechnet wird und die daraus resultierende, für eine Durchfahrt über Bad Reichenhall relevante Verkehrsmenge so gering ist, dass sie problemlos über die vorhandenen Straßen abgewickelt werden kann. Zu beachten ist dabei auch, dass sich der Zielverkehr nach Königssee auch auf andere und in der Reisezeit günstigere Verbindungen wie die A 8 / Tauernautobahn / B 305 sowie die A 8 / Anschl. Siegsdorf / B 306 / 305 verteilen wird.

Gegenüber den zuvor genannten Aspekten ist es nicht fachgerecht und zudem eher demagogisch, die Notwendigkeit des Tunnels mit der Olympiade zu begründen.

2. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Aussage zum Ausbau der BGL 4, davon abgesehen, dass in der VU infolge des Tunnels eine sehr starke Verlagerung der Kfz-Belegung von der BGL 4 in den Tunnel hinein prognostiziert wird.

Diese Annahme ist zu hinterfragen, da die hier bestehenden Quell-, Ziel- und Binnenverkehre ihre logische Notwendigkeit haben und sich kaum verlagern werden. **In den Planfeststellungsunterlagen taucht der gem. Olympia-Verkehrskonzept genannte Ausbau der BGL 4 nicht auf.**

In diesem Zusammenhang ist auch besonders kritisch anzumerken, dass in den Planfeststellungsunterlagen Aussagen zum Anschlussknoten der BGL 4 mit der B 21 in Weißbach fehlen. Letzteres ist besonders bedenklich, da der Knoten seit Jahren Unfallschwerpunkt ist und das SBA in den Planfeststellungsunterlagen unterlässt, dazu Lösungen aufzuzeigen.

Demgegenüber weisen die Planzeichnungen aus, dass mit dem Umbau des Knotens Nord der vorhandene Anschluss der BGL 4 entfällt. Eine Aussage, wie das gelöst werden soll, gehört jedoch zwingend in die Planfeststellungsunterlagen.

3. Mit der Tunnelplanung sollen u. a. Entlastungen des Stadtgebietes von Bad Reichenhall vom Schwerverkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Entlastung der bestehenden Bundesstraße 20 / B21 vom Schwerverkehr und Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Beseitigung der Unfallhäufungsstellen, Reduzierung der Umwegigkeit etc.) erreicht werden.
4. Während dies mit dem Tunnel für Bad Reichenhall erreicht werden soll, wird unterlassen zu erwähnen, dass gleichartige, jedoch wesentlich schwerwiegendere verkehrlichen Defizite z. B. in der Ortsdurchfahrt der B 20 in Piding bestehen. Hierzu fehlen in den Planfeststellungsunterlagen die Aussagen. Mit dem Tunnelbau ist bezüglich Piding das Gleichbehandlungsprinzip einschließlich der Angemessenheit der Lösungsmaßnahmen verletzt. Bezüglich der OD-Probleme Pidings ist anzuführen, dass die Trasse dort ortsschneidend ist, demgegenüber die OD der B 20/21 Bad Reichenhall bereits eine funktionierende Umgehungsstrasse ist.
5. Der Bau des Tunnels wird u.a. durch seine, den Verkehr, insbesondere des Lkw-Verkehr anziehende bzw. diesen stabilisierende Wirkung zur Verschlechterung der Verkehrsbedingungen entlang der OD Piding sowie auch den südlich von Reichenhall liegenden überörtlichen Straßen mit den jeweiligen Ortsdurchfahrten führen.
6. Die für den Tunnel vorgesehene Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h begründet gegenüber den heutigen geringeren zulässigen Geschwindigkeiten neben der kürzeren Strecke die relativ hohe Verlagerung der Belegung in den Tunnel. Dies wird sich in der Praxis nicht so einstellen, da die jeweils vorgelagerten Knotenpunkte Nord und Süd infolge deren Gestaltung und der dortigen Verflechtungsvorgänge das Tempo von allein herabsetzen unabhängig davon, dass ohnehin eine Tempoherabsetzung aus Sicherheitsgründen erfolgen wird. Demgemäß wird der Effekt eintreten, dass im Tunnel kurzzeitig schnell gefahren und dann an den Knoten ein starkes Abbremsen erzwungen werden wird. Damit werden Unfälle im Längsverkehr (Auffahren) wie heute provoziert. Von der damit verbundenen Unfallbegünstigung abgesehen wird sich insgesamt kaum ein nennenswerter Zeitgewinn durch die Tunnelnutzung ergeben, der im unteren einstelligen Minutenbereich liegen wird. Zudem werden die errechneten Zeitgewinne durch die sehr hohen Belegungen in der OD Piding und der sich dementsprechend von dort in den Tunnel hinein aufbauenden Staus voll ausgehebelt. Analog wird es sich beim Fahren in der Gegenrichtung am Knoten Süd auswirken.
7. Die vorgenannten Negativ- bzw. die nur in Schwachlastzeiten (in denen die alte OD auch schnell durchfahrbar ist) realisierbaren Positiveffekte werden mit demgegenüber unangemessen hohen Investitions- und zudem ständig hohen Unterhaltungskosten für den Tunnel erkaufte. Von einer wirtschaftlichen Lösung kann daher nicht gesprochen werden. Da der Tunnel im Kirchholz entlüftet werden soll, ist mit hohen Stromkosten zu rechnen, wie das dauerhaft finanziert werden soll, findet sich nirgends.
8. Hinsichtlich des Lärmschutzes werden die Auswirkungen des Tunnels im Sinne des vorgegebenen Planungsverfahrens behandelt und die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen dargestellt. Dabei wird nicht erwähnt, dass die Lärmschutzproblematik gemäß der nicht erwähnten EU-Umgebungslärmrichtlinie integriert zu betrachten ist. Insgesamt fehlt in den Planfeststellungsunterlagen eine, für solch gewaltige

Ausbaumaßnahmen dringend erforderliche integrierte Gesamtbetrachtung des Lärmschutzes, verbunden mit einem realen Variantenvergleich.

Wie die Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie zeigt, ergibt die bestehende Trasse durch ihre Randlage und das stadtbezogene Geschwindigkeitsniveau bei nur gering anliegender Bebauung – zumeist Gewerbebetriebe bzw. Therme etc. - relativ geringe Einwohnerbetroffenheiten. Höhere Lärmbetroffenheiten sind demgegenüber im inneren Straßennetz zu erwarten, was in einer entsprechenden Kartierung im Rahmen eines Lärmaktionsplans für die Stadt zu betrachten wäre.

Aus der Lärmsituation lässt sich die Notwendigkeit des Tunnels fachlich und insbesondere wirtschaftlich nicht ableiten, da die vorhandenen Lärmbelastungen, vom Austausch von Ent- bzw. Neubelastungsabschnitten abgesehen, kaum wesentlich verbessert werden. Das wird u. a. auch durch die Minderungsangaben des Schallschutzgutachtens hinsichtlich der durch den Tunnel entlasteten Strecken bestätigt.

Entlang der B 20/21 könnten im Rahmen einer Trassenertüchtigung ohne geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen mit vertretbarem Aufwand effektive Lärmschutzmaßnahmen, vorrangig gering hohe Lärmschutzwände angeordnet werden.

Eine Einhausung oder Verschiebung zur Salzach hin - zwecks Anordnens hoher Erddämme – wie ohne nähere Begründungen genannt wird und offenbar aus früheren Planungen des B2ß/21-Ausbaus stammt, ist nicht zielführend und nicht notwendig.

Die Abnahme des Verkehrs auf der B 20/21 durch den Kirchholtunnel allein würde nur geringe Lärmreduzierungen bringen (beachte: Halbierung bzw. Verdoppelung der Belegung bringt nur – bzw. + 3 dB)

Eine Lärminderung im inneren Straßennetz, wie z. B. für die Münchner Allee ist auch ohne Tunnel machbar, indem verkehrsorganisatorische Veränderungen im Netz, eine stadtgestalterische bessere Straßenraumgestaltung, Verlagerungen auf die vorhandene B 20/21 etc. vorgenommen werden. Hierzu wäre – was die Planfeststellungsunterlagen nicht abdecken können – eine gesamtstädtische integrierte Verkehrsentwicklungs-, Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung durchzuführen. Deren Ergebnisse würden dann bessere und vor allem zielführendere Anforderungen zur Ausbauplanung der überörtlichen Straßen liefern.

9. Aus der Unfallsituation lässt sich der Tunnel nicht ableiten. Zunächst ist zu bemerken, dass die Unfallentwicklung stabil bzw. rückgängig ist (Stadt und Landkreis). Die bekannten Schwerpunkte, wie z. B. am KP Nord, wären unabhängig vom Tunnelbau beeinfluss- bzw. veränderbar. Insbesondere der KP BGL 4 hätte längst zum Abbau der Sicherheitsdefizite umgebaut werden müssen.

Gemäß vorherigem Punkt ist kritisch anzumerken, dass die Praxis, die Beseitigung vorhandener Konflikte mit Verweis auf die zukünftig größere Lösung zu unterlassen, anstatt am Bestand einfache Lösungen zeitnah bzw. bedarfsorientiert umzusetzen, nicht akzeptabel ist.

10. Entsprechend der Entlastung der BGL 4 soll durch den Tunnel die Loferer Straße und insbesondere die Münchner Allee entlastet werden.

Hinsichtlich der Loferer Straße besteht eine dringende Entlastungsnotwendigkeit nicht, da der Verkehr heute und auch gemäß der Prognosebelegung ohne Tunnel

leistungsfähig abgewickelt wird und werden kann. Zur Erhöhung der Verkehrsqualität reichen einfache Lösungen zur Verbesserung der Knotenpunkte aus, die kostenmäßig im Vergleich zur Tunnelvariante verschwindend gering sind.

11. Davon abgesehen entspräche der Ausbau der vorhandenen B 20/21 dem Nachhaltigkeitsprinzip, insbesondere hinsichtlich Flächenverbrauch, Erhaltung intakter und zudem ruhiger (ein wichtiges Ziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie) Gebiete, Kosteneinsparung etc.

Das zur Tunnelbegründung angeführte Ziel der Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr kann auch durch den Ausbau der vorhandenen Ortsumgehung der B 20/21 bzw. der Loferer Straße erreicht werden, da die Trasse im wesentlichen anbaufrei ist und die sich die bei einem, an der Leistungsfähigkeit orientierten Ausbau ergebenden Lärmschutzmaßnahmen problemlos anordnen lassen.

12. Die durch den Tunnel angestrebte erhebliche Reduzierung des Verkehrs auf der Münchner Allee ist verschiedener Hinsicht zu hinterfragen. Da die Münchner Allee einen sehr hohen Anteil Quell-, Ziel- und Binnenverkehr hat, würde die angenommene starke Verlagerung in den Tunnel negative Auswirkungen auf Handel, Dienstleistung usw. haben.
13. Von den speziellen Fragen der Kfz-Verkehrs-Verlagerung in den Tunnel abgesehen ist anzumerken, dass die Verlagerung bzw. modellmäßige Umlegung des Verkehrs auf dem Prinzip des zeitkürzesten Weges basiert.

Die Praxis zeigt jedoch zunehmend die Tendenz, dass demgegenüber der kürzere Weg (Spriteinsparung, Senioren haben mehr Zeit, die Stadt nebenbei erleben, etc.) und auch der gewohnte Weg gewählt werden (z. B. BGL 4). Die Routenplaner tun das Übrige.

Zudem ist insbesondere der rückwärtige Verkehr (durch den Tunnel erst am Ziel vorbei und dann wieder zurück) ohnehin mit größerer Weglänge und letztlich auch mehr effektiver Reisezeit verbunden.

14. Eine nachteilige Folge des Tunnels bzw. seine Einbindung an die B 20 bzw. 21 ist, dass durch den dadurch entstehenden rückwärtigen Verkehr die B 20 im Verlauf der Oberstadt nicht entlastet und der östliche Teil von Bayerisch Gmain sogar stärker belastet wird.
Demgemäß wird mit der Tunnellösung auch nicht das Ziel erreicht, den anbaufreien und gering belegten Abschnitt der B 21 südlich der Bahn zugunsten einer Entlastung der B 20 im Zuge der Oberstadt höher zu belasten.
15. Zu der verkehrlichen Mehrbelastung kommen für die zuvor genannten tunnelnahen Gebiete besonders die schwerwiegenden Beeinträchtigungen und Trennungen des Landschaftsraumes sowie Landschaftsbildes einschließlich höherer Abgas- und Lärmbelastungen infolge der großzügig dimensionierten Ingenieurbauwerke im Knotenbereich Süd (Tunnelmünder, 31 m hohe Brücke, Zu- und Abfahrten etc.) hinzu.
16. Die Prognosezuwächse des Verkehrsgutachtens fallen im Vergleich zu früheren Hochrechnungen moderat aus. Dennoch muss hier der generelle Zuwachs hinterfragt werden, weil eine eindeutige Herleitung bzw. Begründung in Bezug auf die zu betrachtende Entwicklung der Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Demografie, Kaufkraft, Kraftstoffkosten etc.) fehlen.

17. Im Gutachten wird nicht erwähnt bzw. angemessen gewürdigt, dass die entsprechenden verkehrsrelevanten Zahlen deutschlandweit und insbesondere im Landkreis Berchtesgaden rückläufig sind. Ebenfalls nicht betrachtet wird die wachsende und vor allem mögliche Rolle des ÖPNV und der damit möglichen Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Kaum erwähnt wird bzw. nicht angemessen geschlussfolgert wird im Verkehrsgutachten hinsichtlich zurückliegenden Entwicklungen des Kfz-Verkehrs, bei denen festgestellt werden kann, dass beispielsweise die Verkehrsmengen wie die Fahrleistungen seit ca. 10 Jahren im wesentlichen stagnieren und vor allem im Lkw-Bereich die vor Jahren prognostizierten gewaltigen Zuwächse nicht eingetreten sind.
18. Das Verkehrsgutachten ist insgesamt so aufgebaut, dass zwangsläufig die Tunneltrasse als die effektivste heraus kommt. Obwohl infolge einer intensiven Analyse für alle Trassenelemente bzw. Knotenpunkte ausreichend Zahlen erarbeitet und dargestellt wurden, fehlt in der Verkehrsuntersuchung die Betrachtung einer Null- bzw. Ausbauvariante mit den dafür erforderlichen Angaben zur Dimensionierung.

Antrag: Gemäß den 3 vorherigen Punkten muss das Verkehrsgutachten, auch im Zusammenhang mit bereits zuvor genannten Aspekten, nachgebessert werden.

19. Für eine zukunftsorientierte Prognose kann davon ausgegangen werden, dass es sogar zu Rückgängen des Kfz-Verkehrs kommen wird und unter Beachtung übergeordneter Nachhaltigkeitsziele zur Flächen- und Ressourceneinsparung, CO₂-Minderung etc. kommen muss. Eine dementsprechende Prognose muss daher Szenarien in Verbindung mit der Entwicklung aller Verkehrsarten einbeziehen.

Zum Variantenvergleich:

20. Die Planfeststellungsunterlagen befassen sich intensiv mit der Beschreibung der vorgezogenen Tunnellösung, wobei deutlich erkennbar ist, dass die Erläuterungen tendenziell die Vorzugslösung von vorn herein besser darstellen, hingegen die Vorzüge bzw. Möglichkeiten des Ausbaus der vorhandene Trasse nachlässig und negativ beurteilend behandelt werden.

Die genannte tendenzielle Darstellung beginnt schon beim Einteilen der Bauabschnitte unter Pkt. 2.1 in BA 1: Anschluss Nord, BA 2 Kirchholtunnel und BA 3 Stadtbergtunnel und endet beim Varianten- und Wirtschaftlichvergleich unter Pkt. 3.

Während die Tunneltrasse planerisch auf die aktuellen Bedingungen ausgerichtet ist, werden für die so genannten Alternativtrassen alte, aus früheren und überholten Planungen Trassen- bzw. Ausbauvarianten herangezogen, die per se als schlechter bzw. im Vergleich zur Vorzugslösung als nicht realisierbar und zu teuer dargestellt werden etc. So wird z. B. unterstellt, dass die Loferer Straße vierspurig ausgebaut, trassenmäßig verschoben oder eingehaust werden muss usw.

Insgesamt ist der vorgenommene Variantenvergleich nicht akzeptierbar, vor allem fehlt eine echte Nullvariante.

21. Besonders irreführend und unfair ist, dass die Alternativvariante des Ausbaus der vorhandenen B 20/21 mit dem Bauabschnitt 3 der Vorzugstrasse, dem

kostenintensiven Stadtbergtunnel verknüpft wird, wodurch deren Kosten auf ca. 100 € steigen und damit die offensichtlich sehr hohen Kosten der Vorzugsvariante mit 163 Mio. € als gar nicht so hoch erscheinen.

Bei einer echten Alternativ bzw. Nullvariante entstünden Kosten von ca. 35 Mio. € bzw. eine Einsparung von ca. 128 Mio. €, wodurch der Variantenvergleich natürlich eindeutiger gegen die gewählte Vorzugslösung ausfiele.

Zu beachten wäre, dass bei der 35-Mio-€-Variante auch ein kleiner Tunnel unter der Bahn zwischen B 21 und B 20 eingerechnet ist, der gegenüber der großen Lösung den Nachteil des - trotz großen Tunnels verbleibenden relativ hohen Durchgangsverkehrs in der Oberstadt – nicht aufweisen würde.

22. Die hiermit vorgeschlagene echte Alternativvariante beinhaltet einen sparsamen und daher an der Leistungsfähigkeit orientierten Teilausbau der vorhandenen B 21/21 mit

- Ausbau Knotenpunkte Loferer Straße, einschließlich
- punktuellen Anordnen von begrünten Lärmschutzwänden
- Anpassung der Gestaltung und des Ausbaus des Knotenpunkts Süd (gemäß Zielstellung, die Durchfahrt durch die Oberstadt in Zuge der B 20 zu entlasten und dabei die B 20 auf eine neue Verbindung zur B 21 im Bereich Festplatz zu verlegen)
- Verbindung B 21 - neue B20 mit kurzem Tunnel unter Bahn im Bereich Festplatz herstellen, dabei Anschluss an B 21 mit Kreisel als gestalteter Ortseingang herstellen
- Knotenpunkt Weißbach ausbauen

Mit dem Ziel, die Lösung der Verkehrsprobleme mit einer Erhöhung der Stadt- und Aufenthaltsqualität von Bad Reichenhall zu verbinden sollten die alternativen Maßnahmen im Rahmen einer kooperativen Planung zwischen Stadt und der bayerischen Straßenbauverwaltung erarbeitet werden, bei der

- ein Integrierter Verkehrsentwicklungs-, Lärmaktions- und Luftreinhalteplan erarbeitet wird, bei dem
- ganzheitliche Maßnahmenkonzepte zur Weiterentwicklung des Straßen- und Wegesystems und
- eine Straßenraumgestaltungskonzeption (insbesondere für alte OD mit Münchner Allee, Innsbruck und Berchtesgadener Straße) erstellt werden.
- Verbindung B 21 - neue B20 mit kurzem Tunnel unter Bahn im Bereich Festplatz herstellen, dabei Anschluss an B 21 mit Kreisel als gestalteter Ortseingang herstellen

23. Die kooperative Verkehrsplanung sollte, wie bei der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung vom Gesetzgeber bereits festgelegt, von Anfang an mit einer konsequenten Bürgerbeteiligung verbunden werden, die im vorliegenden Fall gänzlich versäumt wurde.

Nicht zuletzt für die kooperative Planung ist wichtig, die Belange der Gesamtverkehrsinfrastrukturentwicklung unter unbedingter Beteiligung bzw. in Zusammenarbeit mit den relevanten Nachbargemeinden, insbesondere Pinding, Bayerisch Gmain und dem Landkreis sowieso zu behandeln.

Besonders wichtig ist bei den notwendigen Planungsprozessen, dass neue Verkehrslösungen möglichst aus dem Bestand heraus entwickelt und somit wie auch bei ggf. neuen Trassen flächensparend und kostengünstig sein müssen, wobei neben den Investitionskosten insbesondere die zukünftigen Betriebs- und Unterhaltungskosten in die Variantenentscheidungen einzubeziehen sind.

24. Da die hohen Unterhaltungskosten (1, 2 oder 3 Mio.€?) für die zukünftige Machbarkeit der Unterhaltung des Gesamtstraßennetzes von großer Wichtigkeit sind (bereits heute ist die notwendige Unterhaltung, Sanierung etc. der vorhandenen Straßen und Brücken nicht mehr voll gewährleistet) müssen die Planfeststellungsunterlagen dazu mit belastbaren Aussagen vervollständigt und entsprechend bewertet sowie in die Variantenbetrachtung einbezogen werden.

Die Datengrundlagen für Verkehr, Lärm und Luftschadstoffe werden angezweifelt

Die Datengrundlage für die Verkehrsanalyse und auch Prognose werden angezweifelt. Im Verkehrsgutachten des Dr. Kurzak werden für die Datenerhebung zwei Tage im Juni 2010 angegeben, dabei morgens und nachmittags jeweils vier Stunden. Es ist auch eine einwöchige Radarzählung angegeben, die aber nur am Knoten Nord durchgeführt wurde. Dass dabei die Daten aus dem jetzt aufgehobenen Planfeststellungsverfahren mit verwendet wurden, macht das Gutachten nicht übersichtlicher und von den Grundlagen her fester. Es ist nicht hinnehmbar, dass bei den Fehlertoleranzen im Verkehrsgutachten allgemein eine solch spärliche, und damit fehlerbehaftete Datengrundlage verwendet wird.

Es wird beantragt, die Datengrundlage zu verbessern, indem über einen abwechselnd jahreszeitlichen Erhebungszeitraum der Verkehr erfasst wird, um eine breitere und damit weniger fehleranfällige Datenbasis zu erreichen. Der Plan soll mit den verbesserten Gutachten neu ausgelegt werden.

So wie bei der Datenerhebung für die Verkehrsprognose, werden auch die Grundlagen für das Gutachten der ZAMG über die Luftschadstoffe angezweifelt.

Während die Meßsonden am Knoten Süd, Knoten Mitte und Knoten Nord noch direkt am Emissionsort aufgestellt wurden, ist die Sonde für den Abluftkamin etwa 800 Meter vom geplanten Abluftkamin entfernt und außerdem ca. 30-40 Meter tiefer gelegen. Weiterhin ist die Sonde in einem vollkommen anders situierten Geländebereich gelegen, von hohem dichten Baumbestand umgeben, so dass Luftbewegungen nur aus dem Bereich West bis Nordost korrekt aufgezeichnet werden können. Der Bereich Ost bis Süd ist durch den Baumbestand stark abgeschirmt, die umliegenden Bäume sind sicher 15-20m hoch. Alleine der Bereich Südwest könnte dem Augenschein nach eventuell noch annähernd korrekt gemessen werden. Der Standort ist auch deshalb zu beanstanden, da in unmittelbarer Nähe zum geplanten Abluftkamin bereits ein Funkturm steht, an dem die Sonden sogar in der Höhe des Abluftkamins (15m) hätte angebracht werden können, um korrekte Messergebnisse zu erzielen. Außerdem ist mit gerade einmal knappen 10 Monaten der Untersuchungszeitraum viel zu kurz. Für eine gesicherte Datenbasis muss auf einem Untersuchungszeitraum von 24 Monaten bestanden werden, damit man jahreszeitliche Abweichungen erkennen kann.

Außerdem wird im Gutachten über die Luftschadstoffen davon ausgegangen, dass am Knoten Mitte keine Portalabluft austritt. Im Gutachten der ZAMG wird diese Aussage aber nicht näher begründet, weshalb das auch angezweifelt wird. Denn im Gutachten Dr. Bettelini von Februar 2000 geht man immer noch von einer Portalabluft von 20% aus, da ein Dauerbetrieb der Lüftung aus ökologischen und ökonomischen Gründen nicht sinnvoll ist.

Wie wird dieser aufwendige Betrieb der Lüftung gegenüber der Stadt Bad Reichenhall garantiert?

Es wird beantragt, dass zur Sicherung der im Gutachten garantierten Lüftung eine notarielle Sicherheit gegenüber der Stadt Bad Reichenhall, durch die Bundesrepublik Deutschland abzugeben ist, mit der diese Lüftung und auch die sonstigen Betriebskosten über die Lebensdauer des Bauwerkes finanziell gesichert ist

II. Zur saP ist folgendes festzustellen:

Betroffenheit der Säugetierarten

Es wird nur eine Betroffenheit für Gebäude bewohnende Fledermausarten angenommen, eine Betroffenheit von Baumhöhlen bewohnenden Arten durch Rodung potenzieller Habitatbäume bleibt weitgehend unberücksichtigt und wird mit der Behauptung abgetan, dass Einzelverluste an Quartieren ohne Auswirkungen auf den Bestand bleiben. Diese Aussage des Gutachters wird durch keinerlei Zahlen belegt (wie viele potenzielle Höhlenbäume sind von der Rodung betroffen? Wie viele potenzielle Baumhöhlen sind im Einzelnen betroffen?).

In Fachkreisen ist bekannt, dass unter Baumhöhlen bewohnenden Säugern und Höhlenbrütern ständig ein harter Konkurrenzkampf um geeignete Quartiere besteht, hervorgerufen vor allem durch die aktuelle Fortwirtschaft, so dass immer weniger Alt- und Totbäume erhalten werden. Demnach kann sich ein Verlust an Einzelquartieren sehr wohl auf die jeweiligen Artvorkommen auswirken.

Der BN beantragt die Angabe von konkreten Zahlen für betroffene potenzielle Höhlenbäume und potenzielle Baumhöhlenquartiere nachzuliefern.

Für den Fall, dass dem BN diese Zahlen nicht genannt werden können, fordert der BN eine Nachkartierung der potenziellen Höhlenstrukturen an von Rodungen betroffenen Bäumen, um den möglichen Habitatverlust abschätzbar und entsprechend ausgleichbar zu machen. Eine Höhlenkartierung im Rahmen der Baubegleitung für eine Umsiedlung evtl. betroffener Individuen reicht keinesfalls aus, da das Gesetz einen Ausgleich nicht nur für aktuell genutzte, sondern für ALLE potenziell nutzbaren Lebensstätten fordert, die von einem Eingriff betroffen sind.

Da durch die Gehölzrodung das Angebot an nutzbaren Lebensstätten für Baum bewohnende Fledermäuse definitiv dezimiert wird, ist hier ein Ausgleich - und zwar durch geeignete CEF-Maßnahmen - unabdingbar. Anhand der Höhlenbaumkartierung in der laubfreien Zeit kann das Ausmaß des potenziellen Habitatverlustes ermittelt und daraufhin geeignete Kompensationsmaßnahmen (z. B. Anbringen einer ausreichenden Anzahl an Fledermauskästen an geeigneten Standorten in umliegenden Waldbereichen, die Außernutzungstellung eines Altbaumes pro potenzieller Höhle) ergriffen werden. Die beschriebene CEF-Maßnahme ist nicht konkret.

Antrag: Es müssen mindestens 20 Kästen aufgehängt werden sowie mindestens ein weiterer Kasten je gezählter Baumhöhlenstruktur.

Des weiteren kann von vornherein nicht ausgeschlossen werden, dass trassennahe Baumquartiere durch Störungen mit Lärm und Licht so beeinträchtigt werden, dass sie nicht mehr nutzbar sind. Auch solche Quartiere, die zwar nicht zerstört, aber durch

Störung vollkommen entwertet werden, müssen durch ein entsprechendes Angebot an neuen Quartieren für baumbewohnende Fledermausarten ausgeglichen werden. Der Gutachter scheint geneigt, ein "wohlwollendes" Urteil zur Betroffenheit streng geschützter Arten abzugeben, wie sich beispielsweise in dem Umstand zeigt, dass der Erhaltungszustand (Gesamtwert) der Mopsfledermaus in der biogeografischen alpinen Region als "günstig" statt als "unbekannt" angegeben wird.

Ebenso unbekannt ist der Gefährdungsstatus dieser Art in der alpinen Region in der Roten Liste Bayern (Status G). Den lokalen Erhaltungszustand als "günstig" zu bewerten, wird angesichts dieser Daten, des Umstandes, dass die Art in Bayern als stark gefährdet gilt, und aufgrund einer einzelnen Kartierung nicht anerkannt, zumal der ausführende Zoologe Herr Dr. Manhart kein anerkannter Fledermaus-Experte ist. Die Bewertung wird daher vom BN nicht anerkannt.

Ebenso wird nicht anerkannt, dass die übrigen Arten quasi als "Gilde" zusammengefasst bewertet werden. Das ist schon deshalb unzulässig, da die jeweiligen alpinen und lokalen Erhaltungszustände der einzelnen Arten unterschiedlich sind, aber diese in der Bewertung der Betroffenheit stark berücksichtigt werden müssen.

Reptilien

Bei den Reptilien ist entgegen der Aussage des Gutachters sehr wohl das Vorkommen der streng geschützten Schlingnatter zu erwarten oder zumindest nicht von vornherein auszuschließen, so dass sie in der saP als "potenziell vorkommend" behandelt werden muss.

Amphibien

Die CEF-Maßnahme für den Springfrosch – vorgezogene Anlage eines Laichgewässers in Intensivgrünland – ist ungeeignet, denn bekanntermaßen wird Intensivgrünland stark gegüllt und auch der Pestizideinsatz ist nicht auszuschließen, so dass der Standort für ein Laichgewässer komplett ungeeignet ist, auch wenn es sich um eine Südlage in der Nähe zum Habitat handelt.

Antrag: Anlage eines geeigneten Laichgewässers

III. Schutzwaldsanierung

Die Rodung von Schutzwald wird vom BN abgelehnt.

Die vorgeschlagenen Pflanzungen als Ausgleichsmaßnahmen am Antoniberg sind nur Kosmetik, da bei einem angepassten Wildbestand die Naturverjüngung wesentlich effizienter ist.

IV. Schutzgut Wasser

Die Verringerung des Risikos von Einträgen umweltgefährdender Stoffe in Fließgewässer im Falle von Unfällen wiegt auf keinen Fall die möglichen schweren Auswirkungen - auch vorübergehender Art, wie z.B. während der 5-jährigen Bauzeit - auf den Kur- und Fremdenverkehrsbetrieb des Staatsbades auf. Es sind derzeit auch Verkehrsbeschränkungen für Gefahrguttransporter auf dieser Strecke erlassen.

Es wird beantragt, dass die Straßenbauverwaltung die statistische Wahrscheinlichkeit eines Unfalles mit Einträgen gefährlicher Stoffe in die Fließgewässer anhand des bisherigen Unfallgeschehens auf der B20/21 im Bereich vom Knoten Nord bis Knoten Süd vorlegt und dazu die prozentuale mögliche Verringerung des Risikos durch den Neubau der Strecke.

Wobei gerade nach Unterlage 19.5 die hohen Grundwasserstände im Bereich Kirchholz und der Bau der Tunnelröhre zu einem erheblichen Teil im Grundwasser, eher eine mögliche Gefährdung, als eine Verringerung des Risikos vermuten lassen.

Es wird beantragt, den Plan nicht festzustellen, da weder im Erläuterungsbericht, noch in den Gutachten die im Erläuterungsbericht angegebene Entlastungswirkung eintritt. Im Gutachten unter 19.5 auf Seite 3 findet sich deshalb auch nur die vage Aussage, "insgesamt ist von einer Minderung der Lärm- und insbesondere der

Schadstoffausbreitung im Stadtgebiet von Bad Reichenhall auszugehen." Aber unter 6. ist dann auch treffsicher vermerkt, dass mit dem Ausbau die unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch die Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen eben nur begrenzt, aber nicht vollständig ausgleichbar sind.

Auf Seite 87 im Erläuterungsbericht wird eine Beeinträchtigung der Solequellen nur mit hoher Wahrscheinlichkeit, aber nicht mit Sicherheit ausgeschlossen. Auf Seite 88 wird dann auch darauf hingewiesen, dass eine Nutzung der Solequellen zu Trinkzwecken oder dergleichen, während der Bauzeit -immerhin bis zu fünf Jahre geschätzt- aus grundsätzlichen Erwägungen unterbleiben soll. Das ist für Bad Reichenhall als Kurort mit Staatsbad nicht hinnehmbar. Wie schon im Stadtratsbeschluss Bad Reichenhall zum Tagesordnungspunkt 2 vom 07.06.2011 festgehalten, soll auf die Baumaßnahme verzichtet werden, wenn nicht sichergestellt werden kann, dass die Solequellen auch während der Bauzeit vollkommen unbeeinträchtigt bleiben.

Es wird beantragt, den Plan nicht festzustellen, hilfsweise mit einem neuen Gutachten diesen Umstand zu beweisen und den Plan neu auszulegen.

V. Beeinträchtigung von Schutzgebieten und Kulturgütern

Die Burg Gruttenstein ist als Ensemble geschützt, wird aber durch die Bauwerke am Knoten Mitte und auch den durch das Bauwerk verursachten Verkehr seinen ideellen Status als Denkmal verlieren. Obwohl das Denkmal von der Bundesstraße 20 aus jetzt nicht zu sehen ist, so können Fußgänger und Wanderer diesen Ort jetzt noch "erleben". Die Stille und die ursprüngliche Landschaft lassen den Geist dieses Denkmals wieder aufleben, der aber mit dem geplanten Bau der Ortsumfahrung unwiederbringlich zerstört würde. Außerdem sind die Bodendenkmäler, die schon auf schlecht aufgelösten Luftbildern zu erkennen sind, nur allgemein aufgeführt. Auch ein Verzeichnis der Baudenkmäler ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten. Es wird beantragt, den Plan nicht festzustellen, hilfsweise ein Verzeichnis der Baudenkmäler zu erstellen und beizulegen, eine Untersuchung und Auflistung der vorhandenen Bodendenkmäler beizulegen und ein Konzept für die archäologische Begleitung der Arbeiten im Umgriff der Bau- und Bodendenkmäler zu erstellen und beizulegen sowie den Plan neu auszulegen.

Mit freundlichen Grüßen,



Kurt Schmid
Regionalreferent

gez. Rita Poser
1. Vorsitzende BN-Kreisgruppe Berchtesgadener Land

