

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

05.11.2022

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Hr. Staatsminister Christian Bernreiter
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München
poststelle@stmb.bayern.de

Informationen zum Bauprojekt Ortsumfahrung Altenmarkt, BA2
Projekt B299-G130-BY-T03-BY

Sehr geehrter Hr. Bernreiter,
vom Bund Naturschutz, Kreisgruppe Traunstein, wurden wir informiert, dass Sie sich wundern, wieso Sie bezüglich Fernstraßenbauprojekt Ortsumfahrung Altenmarkt, Bauabschnitt 2, von den Gegnern des Projekts nichts hören.

Wir begrüßen Ihr Interesse und möchten Sie hiermit über unsere Argumente und die daraus resultierende ablehnende Haltung gegenüber diesem Projekt informieren.

Wer sind wir?

Unser Verein, „Umweltschutzverband Alztal u. Umgebung e. V.“ wurde 1980 unter dem Hintergrund „Planung Chiemsee-Ringkanalisation“ gegründet.

Seither beschäftigt sich unser gemeinnütziger Verein mit verschiedensten Themen des Umweltschutzes, lokal auf den Chiemgau begrenzt.

Diese reichen von Heckenpflanzungen, Krötenschutzaktionen, Renaturierungen, Kiesabbau, Windkraft als auch Begleitung diverser Planungs- und Genehmigungsverfahren kommunaler und wirtschaftlicher Art; sowie überregionale Bauvorhaben einschließlich die bei uns in der Kritik stehende Ortsumfahrung Altenmarkt, Bauabschnitt 2.

Planungsziel dieses Vorhabens:

Ziel ist es, die A94 mit der A8 zu verbinden.

Eine Entlastung von Trostberg kann dabei bestenfalls Nebeneffekt sein.

So die Aussage des Bauamtsleiters, Hr. Sebald König im Jahr 2001 bei der Vorstellung des Raumordnungsverfahrens im Stadtrat Trostberg.

Diese Aussage können wir vollumfänglich bestätigen, denn die Stadt Trostberg und die Gemeinde Altenmarkt werden, soweit es den Bauabschnitt 2 betrifft, massive Einschnitte hinsichtlich Verkehrsbelastung, Verlust der Wohnqualität, Gefährdung der Anwohner, Zerstörung von Natur- und Erholungsgebieten sowie Betriebsbeschränkung der Industriebetriebe erleiden.

Die Nichtbeachtung der topographischen örtlichen Gegebenheiten vermissen wir in den Planungen.

So stellt Das Alztal einen markanten Einschnitt mit ca. 1200m Breite und 55m Tiefe in der mindelzeitlichen Schotterebene dar.

Mit der Folge spezifischer Klima-, Schall-, und Windverhältnisse.

Anmerkungen zum Bauabschnitt 1:

Vorausgehend zum Bauabschnitt 2 wurde im November 2020 der Bauabschnitt 1 für den Verkehr frei gegeben.

Dieser Bauabschnitt ist ein Tunnel, welcher sich ca. 2 Km südlich des 2. Bauabschnitts befindet. Einen direkten Zusammenhang mit dem 2. Bauabschnitt gibt es nicht.

Ziel war es, die Verkehrssituation im Ort Altenmarkt zu entzerren.

Dies konnte damit erreicht werden.

Weniger gut finden wir, dass seit Tunnelbau ein ebenfalls im Berg befindliches Gastronomieunternehmen mit Wassereinbrüchen und Anwohner mit Bauschäden alleine gelassen werden. Überdies wurde enteignet. Auch hier läuft noch ein Gerichtsverfahren. Ähnlich bei der Ortsumfahrung Obing. Auch hier wird seit Bau der Umfahrung der am Obinger See gelegene Ortsteil bei stärkeren Regenfällen überschwemmt. Ursächlich sind laut Gutachten der Gemeindeverwaltung falsche Berechnungen des Straßenbauamts. Überdies wurde vom Bauamt die von uns in einem gerichtlichen Vergleich erstrittene Schutzbepflanzung für Fledermäuse bisher nicht umgesetzt. Die seit dem Tunnelbau stark abnehmende Fledermauspopulation des Schutzgebiets in der Trostberger Stadtpfarrkirche sehen wir damit verbunden. Aktuell haben wir Zwangsmaßnahmen gegen das Bauamt Traunstein beim Verwaltungsgerichtshof, zur Umsetzung des Gerichtlichen Vergleichs beantragt.

Nachfolgend zusammengefasst, die Erläuterungen zu den genannten Kritikpunkten zum Bauabschnitt 2:

1. **Gefährdung der Anwohner:**

Die Trasse des Bauabschnitt 2 soll das Alztal komplett queren.

Zur Überwindung der Talhänge und Einhaltung der maximal zulässigen Steigung ist geplant, den östlichen Talhang massiv einzuschneiden und die Straße im Talbereich auf Dammlage zu führen.

Die Alz befindet sich am Östlichen Talgrund. Hier wird der Damm mit einer Höhe von ca. 18m fast direkt an die Alz heran reichen.

Dies hat zur Folge, dass für die Alz, welche bisher bei extremem Hochwasser im Talgrund ausufern konnte, nur noch ein „Nadelöhr“ zur Wasserführung übrigbleibt.

Überdies soll noch im Flussbett ein Brückenpfeiler errichtet werden.

Bei einer Flussbreite von ca. 30m und darin eingebrachtem Brückenpfeiler sehen wir eine ähnliche Situation wie im Ahrtal. Die Verklauung von Treibgut und daraus resultierende Versperrung des Durchflusses wird dazu führen, dass sich bei Extremhochwasser die Alz hinter dem Straßendamm anstaut.

Die flussaufwärts gelegenen Anwesen und der Ort Altenmarkt werden

überschwemmt. Bei Bruch des Straßendamms werden die Schwarzau und weite Teile des Stadtgebiets Trostberg in den Fluten versinken.

Laut Auskunft des Bauamts Traunstein wird dieses Szenario als irrelevant betrachtet.

2. **Verlust der Wohnqualität:**

2.1 **Lärm:**

Wie oben erwähnt, wird die Trasse in Dammlage und anschließend auf einer Brücke mit LKW-Kriechspur geführt.

Die hat zur Folge, dass ein Großteil der südlichen Trostberger Wohngebiete verlärm und entwertet werden.

Es ist davon auszugehen, dass die topographischen Verhältnisse ähnliche Lärmproblematiken wie im Inntal nach sich ziehen werden.

2.2 **Temperatur:**

Die primäre Luftströmung im Alztal ist von Süd nach Nord.

Durch den Straßendamm wird die Frischluftzufuhr behindert.

Überdies wird in den Sommermonaten die vom Straßenbelag aufgeheizte Luft die Lufttemperatur in den angrenzenden Siedlungsgebieten erhöhen.

2.3 Schadstoffe:

Zur Überwindung der Steigungsstrecken werden jährlich ca. 7 Mio. Liter Treibstoff zusätzlich auf dieser Trasse verbraucht.

Die Schadstoffe, sowie Bremsen- und Reifenabrieb werden mit der vorherrschenden Hauptwindrichtung in das Stadtgebiet getragen.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass Trostberg der größte Schulstandort im nördlichen Landkreis ist. Die Schulen befinden sich im direkten Einflussbereich von Lärm und Abgasen, kurz nördlich der Straßentrasse.

3. Verlust der städtischen Naherholungsgebiete Trostberg und Traunreut:

Die Flusslandschaft des Alztals mit dem Gewässer und den Auwäldern stellt das wertvollste stadtnahe Naherholungsgebiet der Stadt Trostberg zum Baden und Wandern dar. Die bisher unberührte Hochebene, welche ebenfalls von der Trasse durchschnitten wird, ist aufgrund der Höhenlage und Bergpanoramablick ein einmaliges Naturidyll und wird von den Anwohnern der Stadt Traunreut und Trostberg im Winter zum Langlaufen und ansonsten zum Wandern oder Radfahren genutzt. Durch die Trasse wird der Erholungswert massiv geschmälert.

4. Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Stadt Trostberg:

Durch den Bauabschnitt 2 erfährt die Stadt Trostberg keinerlei Entlastung vom Durchgangsverkehr.

Man muss davon ausgehen, dass durch dieses Bauvorhaben der Verkehr noch steigen wird.

5. Betriebsbeschränkung der Industriebetriebe:

Wie erwähnt, werden aufgrund der Trassenführung zur Überwindung der Höhenunterschiede der Talhänge jährlich 7 Mio. Liter Treibstoff zusätzlich im Talbereich verbrannt.

Dies führt zur Freisetzung von 3.500t Co₂/a durch den Bauabschnitt 2.

Im nächsten Schritt soll auch der östliche Talhang durch die Ortsumfahrung Trostberg überwunden werden. Dies führt zusätzlich zur Freisetzung von 1658t Co₂/a.

In Summe ca. 5.000t Co₂/Jahr mit entsprechender weiterer Freisetzung von Schadstoffen.

Das Landratsamt Traunstein berichtete kürzlich, dass es mit einer thermischen Sanierung aller landkreiseigenen Gebäude eine Co₂-Einsparung von 4.000t/Jahr realisieren will.

Wir fragen uns schon, welchen Sinn diese Klimaschutz-Bemühung in Anbetracht der durch diese Planung verursachte Schadstofffreisetzung hat.

Um einen Gesamtüberblick bezüglich Schadstoffbelastung im Tal, unter dem Aspekt der örtlichen topologischen Verhältnisse u. a. bei Inversionswetterlagen zu bekommen, hätten wir im Jahr 2019 beim Bauamt Traunstein die genehmigten Emissionskontingente der örtlichen Industriebetriebe abgerufen, um zu ermitteln ob die zusätzliche Schadstofffreisetzung durch die geplante Neubaustrecke zu einer Überschreitung gesetzlicher Grenzwerte führt und damit eine Einschränkung der bisher genehmigten Emissionskontingente der Industriebetriebe notwendig macht.

Es sind im Tal folgende relevante Gewerke vorhanden:

Teerwerk; Gießerei; Papierfabrik; Chemische Industrie.

Leider verweigert das Landratsamt bis heute die Herausgabe dieser Daten.

Im Januar 2021 haben wir Klage beim Verwaltungsgericht bezüglich Datenherausgabe im Rahmen des Umweltinformationsgesetzes beantragt.

Das Verfahren läuft noch.

6. Naturschutzrechtliche Problematiken:

6.1 Fledermauspopulation, Kirche St. Andreas in Trostberg:

FFH Gebiet DE 7841301 Wochenstuben der Wimperfledermaus;

Das Alztal ist eines der wichtigsten Nahrungshabitate und Flugrouten geschützter Fledermausarten. Im näheren Umkreis befinden sich weitere 3 FFH-Gebiete für Fledermäuse.

Durch die geplante Talquerung und Hangaufstiege werden die Flugrouten zerschnitten und Nahrungshabitate dauerhaft in Anspruch genommen. Dies ist nach unserer Information rechtlich unzulässig.

6.2 Gewichtung und Beeinflussung FFH-Gebiet „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“:

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

6.3 Wasserrahmenrichtlinie

Die Einleitung der Straßenabwässer mit deren Schadstoffe in die Alz verstößt gegen die Wasserrahmenrichtlinie.

In Kumulation sind diese Einleitungen in den Genehmigungsverfahren der örtlichen Industrie zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer aktuell beantragten Einleiteerlaubnis wirft dieses Bauprojekt jetzt schon erste Schatten auf die gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten voraus.

7. Ungelöste Probleme:

7.1 Zerschneidung des Orts St. Georgen

Die Ortsumfahrung Altenmarkt, Bauabschnitt 2 soll südlich im Ort St. Georgen enden und auf der bisherigen Trasse direkt durch den Ort führen.

In der Aktuellen Planung werden Fuß- und Radwege gekappt und der Verkehr erhöht. Die Stadt Traunreut hat sich per Stadtratsbeschluss gegen den aktuellen Lösungsansatz des Bauabschnitts 2 ausgesprochen.

Das Bauamt bietet nun an, im Ortszentrum von St. Georgen einen ca. 5m tiefer gelegten Kreisverkehr mit Bahnlinie im Overfly zu bauen. Die im westlichen Ortsteil wohnenden St. Georgener sollen durch Umrundung des 5m tief gelegenen Kreisverkehrs die Möglichkeit haben, in das Stadtzentrum von Traunreut zu gelangen. Wie das Projekt technisch umgesetzt werden kann und was passiert, wenn die angrenzende Traun Hochwasser führt, ist unklar.

Der Bundesrechnungshof hat gegen dieses Vorhaben interveniert, nachdem dieser von uns vor einigen Jahren informiert wurde.

7.2 Querverkehr in der Stadt Traunreut:

Als mögliche Alternative wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens, Bereich Traunreut, eine östlich der Stadt gelegene Routenführung diskutiert. Dies unter dem Hintergrund der Entlastung des Ortsteils Traunwalchen; denn der Zulieferverkehr der im Osten Traunreuts angesiedelten Betriebe Bosch-Siemens, sowie Heidenhain läuft zum Gutteil durch Traunwalchen.

Die östliche Trassenvariante wurde ausgeschieden, da diese durch das Wasserschutzgebiet von Traunreut verläuft und ein schützenswertes Waldgebiet betroffen sei – so die Begründung der Behörde.

Das Wasserschutzgebiet wurde inzwischen verkleinert und nach Westen verlagert

und das Waldgebiet war in Wirklichkeit eine Christbaumkolonie. Beide Punkte wurden noch im Raumordnungsverfahren von uns bemängelt; aber vom Planungsträger ignoriert.

Die Stadt Traunreut sieht sich deshalb gezwungen im Osten der Stadt eine eigene Umfahrung zu bauen.

8. **Alternativer Lösungsansatz:**

Vielleicht werden Sie sich fragen, was wir denn vorschlagen würden.

Die Sache ist relativ einfach.

8.1 **Ertüchtigung Verbindung Wiesmühl - Traunstein**

Sehen Sie sich auf einer Landkarte die bereits vorhandene Straße zwischen Nordostumfahrung Traunstein und Wiesmühl an.

In Wiesmühl ist schon eine Brücke vorhanden; neuralgische topographische Gegebenheiten mit entsprechenden Umweltauswirkungen, sowie Berg- und Talfahrten wie bei der aktuell geplanten Trasse werden Sie vergebens suchen. Die an dieser Strecke liegenden Ortschaften rufen schon lange nach Umfahrungen, da sich der Nord-Süd-Verkehr aufgrund der kürzeren Strecke bereits jetzt schon dahin verlagert hat. Überdies wäre das erwähnte Verkehrsproblem in Traunwalchen damit auch gelöst.

Diesen Vorschlag hatten wir im Jahr 2015 dem damaligen Bauamtsleiter, Hr. Sebald König unterbreitet.

Unser Vorschlag wurde als haltlos und tot abgetan.

<https://www.uva-trostberg.de/uva-stellt-alternative-verkehrsentlastungen-zur-diskussion/>

8.2 **ÖPNV:**

Leider ist im Bereich Traunreut – Trostberg, als ländlich geprägtes Gebiet, ein funktionierender ÖPNV nicht existent.

Wir würden uns wünschen, Steuergelder besser in den zukunftsgerechten Ausbau des ÖPNV zu investieren.

8.3 **Bahnanbindung:**

Glücklicherweise gibt es bei uns seit ca. 100 Jahren die Bahnverbindung Garching-Traunstein.

Leider wurde diese in den letzten Jahren stark zum Vorteil der parallel laufenden Buslinien vernachlässigt.

9. **Laufende Aktionen:**

Vielleicht ist für Sie noch interessant, welche weiteren Stellen informiert sind:

8.1 **Petition beim deutschen Bundestag:**

Am 18.01.2022 haben wir eine Petition beim deutschen Bundestag eingereicht.

Petitions-Nr. 129826

Aktueller Status: In Prüfung;

Link zur Petition:

https://epetitionen.bundestag.de/content/petitionen/_2022/_01/_18/Petition_129826.html

8.2 **Information an den Bundesrechnungshof:**

Im Juni 2021 haben wir den Bundesrechnungshof über unsere in diesem Schreiben angeführten Bedenken zum Bauabschnitt 2 informiert.

8.3 Örtliche Aktionen:

Natürlich haben wir bei uns vor Ort Demonstrationen und Informationsveranstaltungen abgehalten.

Seit Ende 2021 die Planungen konkret wurden, hat die Akzeptanz in der Bevölkerung massiv abgenommen.

Widerspricht dieses Vorhaben doch grundlegend dem Verständnis für Naturschutz, Ressourcenschonung, Nachhaltigkeit, Energieverbrauch und Klimaschutz.

Möchten Sie sehen, wie es dort aussieht, wo die geplante Trasse die Alz queren soll?

Dann sehen Sie es sich bitte bei Youtube an:

<https://www.youtube.com/watch?v=czLN18G4DNU>

Weitere Videos werden noch veröffentlicht, um den verantwortlichen Stellen Einblick zu geben, welche einmalige Naturoase hier zerstört wird.

Im Video bei 1:57min. würde man sich unter der geplanten Brücke befinden.

Wir hatten überlegt, Ihnen diverse Unterlagen beizufügen.

Denken aber, es ist vielleicht besser, Sie geben uns Bescheid, wenn Sie tiefer in Details einsteigen möchten.

Gerne sind wir auch zu einem persönlichen Gespräch bereit.

Denn auch wir sind daran interessiert, eine für alle Beteiligten vernünftige und zukunftsorientierte Lösung zu finden.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhold Schopf

Erster Vorsitzender

Umweltschutzverband Alztal u. Umgebung e. V.

PS:

Dieses Informationsschreiben stellen wir unserer örtlichen Presse zur Verfügung.