

**Historie und Daten zur
Fehlerhaften Raumordnung und
Linienbestimmung Trassenfestlegung B299/304
Neu**

Inhaltverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Fehler der Raumordnung.....	4
2.1	Veränderte Rahmenbedingungen.....	4
2.2	Einwende der Städte Trostberg und Traunreuts sowie die Gemeinde Tacherting.....	5
2.3	Hauptargumente der Planungsbehörde gegen eine Osttrasse.....	6
2.4	Gegendarstellung zu den Argumenten der Planungsbehörde.....	7
3	Fehlerhafte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).....	14
3.1	Wechselwirkungen.....	16
3.2	Fehlerhafte Bewertung einzelner Schutzgüter.....	16
3.2.1	Wald.....	18
3.2.2	Boden.....	19
3.2.3	Wasser.....	20
3.2.4	Luft und Klima.....	29
4	Fazit:.....	30

1 Einleitung

Diese Einwendungen hab nicht nur die Planfeststellungsabschnitt OU Altenmarkt 2 zum Inhalt, sondern auch die angrenzenden Abschnitte der geplanten A94 , Altötting bis zur A8 Traunstein/Grabenstätt. Denn die Raumordnungsabschnitte sind nicht deckungsgleich mit der jetzigen eingereichten Planungsunterlagen zur Planfeststellung. In der Raumordnung wurden schon die Grundsteine zur falschen Linienbestimmung gelegt.

2 Fehler der Raumordnung

Im Raumordnungsverfahren B299 Altötting – Altenmarkt a. d. Alz B304 Wasserburg a. Inn – Traunstein vom November 2001 sowie in der landesplanerischen Beurteilung vom 23.05.02 wurde die Linienbestimmung zur nun geplanter OU Altenmarkt und Trostberg festgelegt. In den vorher genannten Planungsschritten wurden Westtrassen sowie Osttrassen in sogenannten Raumordnungskorridoren untersucht. In diesen Raumkorridoren wurden Linienvarianten eingetragen die den ungefähren Verlauf einer möglichen Straße darstellt. Diese Lienen wurden für den Abschnitt Mitte von Tacherting bis Altenmarkt mit M, Abschnitt Nord von Unterneukirchen bis Tacherting mit N, Abschnitt Süd von Trostberg bis Traunwalchen mit S und den jeweils verlaufenden Himmelsrichtungen für West mit W und für Ost mit O bezeichnet.

Noch bevor die Korridore festgelegt wurden, sind die möglicher weise betroffen Gemeinden hinsichtlich ihrer Bereitschaft für eine Fernverkehrsstraße auf ihren Gemeindegebieten gefragt worden. Gemeinden, in den die Bundesstraße schon durch die Orte führt, waren bereit, sich an den Untersuchungen zu beteiligen mit der Hoffnung, eine Ortsumgehung zu bekommen. Die Gemeinden, die keine Bundesstraße durch ihr Ort haben, haben die Untersuchungen durch eine Raumordnung abgelehnt. Obwohl sich in einem frühen Stadium eine Ostvariante, beginnend von Wiesmühl über Feichten und weiter nach Trostberg anbot, wurde das Gemeinde Gebiet von Feichten aus dem Raumordnungskorridor herausgenommen. Stattdessen versuchte man, eine Ostvariante mit einer Alzquerung bei Wajon die Variante MW mit einer MO darzustellen. Im Rahmen der Raumordnung stellte sich diese Alzquerung dann als Ausschlusskriterium heraus, was schon von Anfang an zu erwarten war.

2.1 Veränderte Rahmenbedingungen

Durch die Realisierung der A94 von Marktl bis München und die Umfahrung von Unterneukirchen hat der Verkehr auf den B299 bis Wiesmühl stark zugenommen. Der Verkehr südlich von Wiesmühl auf der B299, also in Trostberg und Altenmarkt, hat laut amtlicher Zählstelle hingegen nicht zugenommen, er ist seit 20 Jahren unverändert. Der zusätzliche Verkehr fährt über die AÖ 23 nach Feichten. In der Bürgerversammlung in Feichten im Juli 2019 wurde vehement eine Ortsumfahrung gefordert. Auch ein möglicher östlicher Korridor von Feichten wurde dabei

aufgezeichnet. Damit würde eine neue Variante für eine Bundesstraßentrassierung vorstellbar, die die heutigen Planungen im MW Tacherting und Trostberg hinfällig macht. Dies stellt eine erhebliche geänderte Rahmenbedingung dar.

Auch Palling mit dem Zusammentreffen von 6 Staatsstraßen TS1, TS26, TS42, und St2093 im Ortszentrum, wird vor allem von den Industriestandorte von Traunreut ausgehenden Berufsverkehr und Ausflugverkehr auf der TS 1 in Stoßzeiten vom Verkehr überschwemmt. Sieh dazu Zeitungsbericht TT vom 19.02.2022 „Palling stöhnt unter der Verkehrslast“.

Für diese beiden Orte würde die Geplante OU Altenmarkt II die Verkehrslast noch erhöhen.

2.2 Einwendungen der Städte Trostberg und Traunreut sowie der Gemeinde Tacherting

Durch die Bürgerbeteiligungen im Raumordnungsverfahren haben sich Landesplanungsbehörden und Planungsträger massive Einwendungen gegen die Westtrasse und für eine Osttrasse eingeholt. Nichts anderes ergibt sich aus den Einwendungen der Stadtparlamente von Trostberg und Traunreut, auch sie wandten sich massiv gegen die jeweiligen Westtrassen.

Die Stadt Trostberg hat sich in ihrer Stadtratssitzung am 30.01.2002 mit 18 von 22 Stimmen in einem eindeutigen Mehrheitsbeschluss gegen die Westtrasse ausgesprochen. Kritikpunkte sind vor allem eine deutlich geringere Entlastungswirkung durch die Westtrasse, die in der Osttrasse weit höher ausfallen würde. Die künftige in Aussicht genommene Siedlungsentwicklung (im Landschaftsplan) wäre mit der Westtrasse nicht vereinbar, bestehende Siedlungszusammenhänge würden durchschnitten, die Einwohner in den Seitenstreifen von 150 m in sehr viel größerer Zahl durch Lärm, Abgase und Erschütterungen belastet als in der Osttrasse. Die Industrie- und Gewerbegebiete liegen wie generell in allen Städten wegen der Hauptwindrichtung aus Südwest, so auch in Trostberg im Osten der Stadt. Eine Westumgehung würde Querspangen für die Wirtschaftsverkehr erforderlich machen und außerdem die Stadt mit Lärm und Schadstoffe belasten. In der UVS (von Dorsch Consult) wird angemerkt, dass ihre Unterlagen erst im Wege der Auslegung zur Kenntnis genommen und dadurch keine Stellungnahmen abgegeben werden konnten, weil mit Ausnahme der Kartenunterlagen mehrere Untersuchungsergebnisse erst mit Einleitung des ROV erstellt wurden. Im Übrigen wird in dem Stadtratsbeschluss am Dorsch-Gutachten

kritisiert, dass wesentliche Bewertungsgrundlagen in den Karten nicht, bzw. nach Ansicht des Stadtrats fehlerhaft, dargestellt seien.

Der Stadtrat Traunreut fasste im Rahmen des RVO, am 24.01.2002 mehrere Beschlüsse. Demnach bringt die Ostumfahrung die größte Verkehrsentlastung für die Kernstadt, sowie für die Ortsteile Stein, St. Georgen, Hörpolding, Matzing und Traunwalchen. Außerdem führt sie zu einer optimalen Verkehrsanbindung des Industriegebiets. Deshalb sprach sich der Stadtrat für die Ostumfahrung (Variante SO1) aus. Das Straßenbauamt wurde aufgefordert, eine neue Trasse auszuarbeiten, die eine Gefährdung des bestehenden Wasserschutzgebietes ausschließt.

Dass Wasserschutzgebiet wurde mittlerweile so verkleinert, dass eine Straßentrasse daran vorbei gebaut werden kann. Um die Lärmentwicklung in Gigling und Mais möglichst gering zu halten, sollte die Trasse in diesem Bereich soweit wie möglich nach Nordosten verlegt werden. Die Trassenführung der Ostumgehung sollte so erfolgen, dass sie an die Straße nach Chieming als Autobahnzubringer angebunden wird. Die Trasse im Westen Variante SW/SO2 wird wie schon mit den Stadtratsbeschlüssen vom 24.06.1993 und 19.12.1996 weiterhin abgelehnt. Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 23.05.2002 favorisierte die Variante SW mit einer Verschiebung der Trasse in Höhe Siedlung Fasanenjäger nach Osten und widerspricht damit unverändert den vorgenannten Beschlüssen des Stadtrats. Der Stadtrat hielt das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung des ROV für die Westtrasse für falsch und bestand in seinem Beschluss weiterhin auf der vollständigen Ostumgehung.

2.3 Hauptargumente der Planungsbehörde gegen eine Osttrasse

Gegen die Ostvariante innerhalb des vom Planungsträger Straßenbauamt festgelegten Untersuchungskorridors sprechen laut Planungsbehörden angeblich vor allem Naturschutzargumente. Gesehen werden sie in der Durchschneidung von Wasserschutzgebieten (einschließlich entsprechenden Vorranggebiete), von Waldflächen, landwirtschaftlichen wertvollen Böden und in der Unterbindung des Zugangs von dicht besiedelten Gebieten zur freien Landschaft für Naherholungszwecke. Hinzugerechnet wird noch das Argument einer für die südliche Osttrasse längere Strecke und damit eines höheren Flächenverbrauchs (ca. 6 ha). Das ist nicht richtig, siehe Punt 2.4.

2.4 Gegendarstellung zu den Argumenten der Planungsbehörde

Das Wasserschutzgebiet zwischen Traunwalchen und der östlichen Korridorbegrenzung wurde so verkleinert, dass eine Trasse möglich ist. Damit ist das Hauptargument für die Nichteignung der Osttrasse entfallen. Erstaunlich ist, wie wenig wirksam die Einwendungen der Öffentlichkeit im amtlichen ROV Berücksichtigung gefunden haben. Es ging hierbei um ein abgestimmtes Ausscheiden von Trassenverschlängen, so dass der Projektträger daraus die allein mögliche Trassenvariante ableiten und bestimmen konnte. Nicht berücksichtigt wurde dabei, dass bei einer Osttrasse von Wiesmühl über Feichten nach Traunreut ein Großteil der Trasse auch vorhanden Staatsstraßen realisiert werden kann.

Im Raumordnungsverfahren selbst waren die Städte und Gemeinden zur Auslegung der Antragsunterlagen aufgefordert, um den Bürgern die Möglichkeit zu Wünschen, Anregungen und Einwendungen zu geben und um diese die gemeindliche Stellungnahme mit einfließen zu lassen bzw. ihnen beizufügen. Gegenstand waren nur die vom Projektträger festgelegten Trassen mit ihren West- und Ostvarianten. Vorgesprochenen Trassen waren zum größten Teil in der Voruntersuchung ausgeschieden, neuere Gesichtspunkte für das ROV seien dabei lt. Planungsträger nicht erkennbar geworden. In den Einwendungen vorgetragenen Begründungen für oder gegen einzelne Trassenvarianten entsprechen weitestgehend den in kommunalen und fachlichen Stellungnahmen enthaltenen Argumenten. Somit zieht sich die Landesplanungsbehörde auf die Position zurück, die Einwendungen der Bürger hätten kaum etwas anderes gebracht als die gemeindlichen Stellungnahmen. Da aber die massiven Kritiken der Westvarianten in Stadtratsbeschlüssen von Trostberg und Traunreut nicht gebührend berücksichtigt wurden, gingen auch die entsprechenden Ergebnisse der Bürgerbeteiligung im ROV unter. Im Falle der westlichen und östlichen Umfahrung von Trostberg und Traunreut ist aber auf einen Vergleich in der UVS verzichtet worden. Auch in den weiteren Planungen über die gesamten Jahre wurde nie die von den Städten und Gemeinden vorgebrachte Prüfung der Alternative über Feichten geprüft. Wenn die Behörde dies behauptet, so ist deren Aussage falsch.

So ist die Behörde der Ansicht, die beiderseitigen Landschaften im Osten und Westen sind gleich. Die Darstellung der Behörde, so insbesondere des Bayerischen Innenministerium, konzentriert sich ausschließlich auf negativ zu bewertenden Punkte der Osttrasse, so, wie sie in der landesplanerischen Beurteilung aufgelistet wurde. (siehe Schreiben Innenministerium vom 19.09.2002).

Diese, vom Innenministerium aufgeführten Negativargumente gegen eine Osttrasse wurden mit Schreiben vom 10.10.2002 vom Bürger Herr Peter Götz (verstorben) aus St. Georgen, Punkt für Punkt widerlegt. Keines der angeführten Argumente sei mit den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten in Einklang zu bringen. Nach seinem Kommentar enthält die landesplanerische Beurteilung kein stichhaltiges Argument für die bevorzugte westliche Trasse, gleichzeitig könne aber keines, der gegen eine Osttrasse angeführten Argument, einer kritischen Überprüfung standhalten.

Die Behauptung seitens der Behörde und der Politik, die überlegene Eignung der Westtrasse und die völlige Nichteignung der Osttrasse bewiese sich in durch die sachgerechte Prüfung und Entscheidung in den bisherigen rechtsstaatlichen Verfahrensweg, ist wiederum falsch. Eine so grundlegende Entscheidung erweist sich nicht schon durch ihre Existenz als fehlerfrei.

Die stereotyp wiederholte amtliche Negativbewertung der Osttrasse muss den Eindruck erwecken, die Westtrasse sei so frei von Nachteilen, dass sich ein Trassenvergleich erst gar nicht lohne. Tatsächlich weisen aber Stadt und Bürgerinitiative massive Nachteile für die Westtrasse auf, so dass eine amtliche Stellungnahme auf beiden Seiten hätte eingehen müssen. Die positiv gesehene Bündelung der Wohngebiete im Osten und der Verkehrsinfrastruktur im Westen stellt die Dinge auf den Kopf: Im Westen befinden sich die Wohn- und Naherholungsgebiete, im Osten die Industriegebiete.

Der von der Behörde im ROV angestellte Variantenvergleich West gegen Ost ist falsch und unvollständig. Es hätte der Behörde im ROV -Dokument möglich sein müssen, den behördenseitig eingeschätzten Nachteilen einer Ostumfahrung auch die Nachteile der Westumfahrung gegenüber zu stellen, diese zu bewerten und dann eine objektiv beste Eignung abzuleiten. Eine diesbezügliche Bewertung ist nicht erkennbar. Noch weitgehender fehlt eine vergleichende Darstellung in der Art einer westlichen und einer östlichen Positiveignung. Da im Raum Trostberg die Westtrasse ähnlich falsch behandelt wurde, mussten auch hier Stadt und Bürgerinitiativen die die Aufgabe übernehmen, einen echten Vergleich herzustellen, was eigentlich Pflicht der Behörden hätte sein müssen.

In dem offiziellen Schreiben des Innenministeriums (Staatssekretär Regensburger) v. 27.09.2002 an den Präsidenten des Bayerischen Landtags betr. die Eingabe von Franz Maier aus Stein a. d. Traun vom 29.07.2002 wird bemerkt, dass die Regierung von Oberbayern (Landesplanungsbehörde) nur die westliche Trostberg verlaufende Trasse MW und die östlich Variante MO1 und MO2 nur südlich der Kreuzung mit der Staatsstraße 2357 positiv beurteilt habe, so dass keine durchgehende östliche

Straßenverbindung hergestellt werden könne. Dies scheitert vor allem an der fachlich nicht vertretbaren Querung der Alz im wertvollen Talabschnitt Wajon-Degenfeld.

Auf die viel problematischere Alzquerung im Süden Trostbergs wird im vorstehend zitierten Schreiben nicht eingegangen. Für eine solche das ROV-Ergebnis abschließende offizielle Bewertung betroffener Varianten im Raum Trostberg hat sich dessen Stadtrat massiv negativ ausgesprochen. Hauptgründe sind die direkte Berührung oder sogar Durchschneidung von bestehenden und für die Zukunft geplanten Wohngebieten, die Überquerung des Alztals mit ökologisch bedeutenden Merkmalen. Eine ausführliche Stellungnahme mit den Negativkriterien für die Westtrasse haben auch die Bürgerinitiativen aufgelistet.

In dem Stadtratsbeschluss vom 30.01.2002 wird auf die Osttrasse in den 2 Varianten MO1 und MO2 eingegangen und hierfür werden ablehnende Kritikpunkte im ROV wieder aufgehoben, so die Durchführung der Wasserschutzgebiete II und III von Tacherting und durch Auwald Bereiche zwischen Degenfeld und Bergham. Dafür werden jedoch Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Außerdem ist durch die Osttrasse eine größte Entlastungswirkung für Trostberg zu erwarten und vor allem eine direkte Anbindung der Industriegebiete, die zum Teil auf Schwerlastverkehr angewiesen sind. Mit einer Osttrasse würde der gesamte Korridor und vor allem die starkbelasteten Ortsdurchfahrten von Feichten und Palling entlasten. Diese Orte haben für den in den letzten Jahren stark zugenommenen Verkehrsbelastungen nicht die ausreichende Straßeninfrastruktur. Besonders der Ort Palling ist in den letzten Jahren zum Verkehrsbrennpunkt geworden. Vor allem von den Industriestandorte von Traunreut ausgehenden Berufsverkehr und Ausflugverkehr auf der TS 1 wird Palling geradezu in Stoßzeiten vom Verkehr überschwemmt. Sieh dazu Zeitungsbericht TT vom 19.02.2022 „Palling stöhnt unter der Verkehrslast“. Bei einer Realisierung der MW und SW Variante würde sich die Verkehrssituation in Palling und Feichten noch verschlimmern, weil die Trassen zu weit im Westen abgerückt ist und damit keine Alternative zur TS 1, TS42, TS51 und AÖ27 darstellt.

Auch die bauamtliche Stellungnahme, die Osttrasse ließe sich nicht abschnittsweise und zwar nicht verkehrswirksam verwirklichen, wird vom Stadtrat Trostberg zurückgewiesen. Es werden vier Abschnitte genannt, die einzeln verkehrswirksam wären und das Stadtzentrum Trostberg entlasten könnten. Einen erheblichen Vorteil würde der Stadtrat von Trostberg in einer Entscheidung für eine der beiden Osttrassen sehen, da sich der südliche Verkehrsknotenpunkt Dietelwiese mit drei zusammenlaufenden Hauptverkehrsströmen erübrigen würde und auch keine ökologisch problematische Überquerung des Alztals erforderlich wäre.

In der Landesplanerischen Beurteilung vom 23.05.2002 unter Punkt B. I.4. Seite 4 wurde gefordert, dass von der Regierung weitere Trassen- Varianten untersucht werden sollen. Das wurde vom Straßenbauamt abgelehnt, mit der Begründung, dass in den Raumordnungsunterlagen dies bereits untersucht wurde und eine erneute Überprüfung sei nicht zielführen. **Dies ist falsch.** Die Trasse von Wiesmühl über Feichten weiter nach Trostberg wurde in der Voruntersuchung vor der Raumordnung schon ausgeklammert und wurde nie geprüft, obwohl die Gemeinden Trostberg und Tacherting dies immer wieder gefordert haben und sich diese Trasse sich förmlich aufdrängt.

Tabelle Vor- und Nachteile Mittel West und Mittel Ost von Wiesmühl nach Lindach

West Trasse Beginn Wiesmühl	Osttrasse Beginn Wiesmühl
Trassenlänge 15 km	Trassenlänge 13 km
Neutrassierung 14 km	Vorhandene Trassen 9 km; AÖ23, AÖ26, TS51, Neutrassierung 4,5 km (Ortsumfahrungen Feichten, Heiligenkreuz, Lindach)
Steigungstrecken 177 Meter Gefällestrecken 77	Steigungstrecken 100 Meter; Gefällestrecken 21
Brückenbauwerke 9 mit einer Länge mit 450 m Meter	Brücke über die Alz schon vorhanden bei Wiesmühl
Neuer Landverbrauch 650.000 m ² durch Abgrabungen und Aufschüttungen	Neuer Landverbrauch 50.000 m ²
Für die Entlastung von Trostberg müssen zusätzliche eine Südspanne und eine Ost-Ergänzung gebaut werden	Keine Südspanne und Ost-Ergänzung notwendig
Trostberg wird nur mit 20% entlastet	Trostberg/Tacherting wird zu 70% entlastet und Altenmarkt auch mit 70%
Keine Entlastung für Palling	Erhebliche Entlastungswirkung für Palling
Durchquert bzw. tangiert 3 Biotope und ein Vogelschutzgebiet	Keine Beeinträchtigungen von Schutzgebieten
Liegt im Wirkungsbereich von 2 FFH Gebieten	Keine FFH Gebiete
Kraftstoffmehrverbrauch durch Talquerung Dietelwiese 1,5 Mio Liter/a	Kein zusätzlicher Mehrverbrauch als normal
CO2 Klimagasfreisetzung durch Talquerung 4200 to/a	Keine zusätzliches CO2 als normal
Höhere Schadstoffemission im Alztal	Keine Schadstoffemission im Alztal weil auf der Anhöhe
Luftaustausch wird durch den Damm über die Dietelwiese behindert	Keine Verschlechterung des Luftaustausches
Unmittelbare Erholungsgebiete Alzauen Biotope werden durch die Baumaßnahme zerstört	Keine Beeinträchtigung von Siedlungsnahen Erholungsgebiete
Straße wird im Überflutungsgebiet von Alz und Traun in der Dietlwiese gebaut	Keine neuen Bauwerke im Bereich der Alz oder anderen Gewässern (Brücke über die Alz bei Wiesmühl AÖ23 ist vorhanden)
Die B 304 Kann angebunden werden	Das überörtliche Straßennetz St2357, St 2093, TS1, TS26, TS51 können gut an die neue Straße angebunden werden
Bahntrasse muss mehrfach gequert werden	Keine Bahntrassenquerung
Neuverlärmung der Siedlung: Tacherting, Reit, Tinning, Nunbichl, Mögling, Dietlwiese,	Keine Neuverlärmung; mit den Ortsumfahrungen werden mehr Bürgerentlastet

In dieser Tabelle wurde die Trasse nur bis Lindach ausgewertet. Denn hier würde sich eine kurze Verbindung vom Lagerhaus Huber am östlichen Waldrand des Siebeneichenholzes nach Traunreut im Bereich des Gewerbegebietes Nordost (Baywa Markt und Kaufland) für 3,8 km anbieten. Dabei würden Landwirtschaftlichen Flächen etwa zur Hälfte und zur Hälfte Waldflächen in Anspruch genommen. Die Waldinanspruchnahme ist in etwa so groß wie bei der Trasse MW.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass amtlicherseits in Schwarz-Weiß-Manier für die jeweilige Osttrassen von Trostberg und Traunreut nur Negativkriterien angeführt und diese Kriterien als gewichtig und ausschlaggebend bewertet werden. Dagegen erscheinen auf den Westtrassen in amtlicher Sicht des ROV keine roten Warnlichter. So schätzt der Planungsträger Straßenbauamt eine abschnittsweise Realisierung der Westtrasse Trostberg d.h. die Nutzung vorhandener Strecken stärker als die Berührung oder Durchschneidung von Wohngebieten und die ökologisch höchst bedenkliche Alzquerung.

Die Westtrasse für Traunreut wird als Beeinträchtigung von Wohngebieten systematisch unterschätzt und in dem kritischen Durchgang St. Georgen sogar schlicht ignoriert und durch einige Verlegungen von Fluss, Schiene und Straße in diesem räumlichen Engpass als normal überwindbar dargestellt. Seit Jahren versucht das Straßenbauamt hier eine praktikable Lösung zu erarbeiten, bisher ohne Erfolg. 2014 wurde eine Studie vorgelegt die eine Unterführung der Bahntrasse zwischen Herrgottsberg und Mühlbach vorsieht. Im weiteren Verlauf der Planung Richtung Süden würde die Werner von Siemens Straße TS41 und die Ortsverbindungsstraße nach Irsing in einem unterirdischen Tunnel-Kreisverkehr angebunden. Überirdisch in diesen Bereich würde die Bahntrasse geführt. Die Anbindung der Anninger Straße TS 51 würde entfallen. Keine Berücksichtigung einer derartigen Lösung sind Verkehrsunfälle im Tunnelbereich und die Emissionenabfuhr mitten im Siedlungsgebiet. Bei der Errichtung eines derartigen Bauobjekts würde der Felsen des Herrgottsberges der sich in unmittelbarer Nähe befindet, mit der darauf befindlichen Siedlung und Kirche wahrscheinlich mobilisiert und ein Hangrutsch zur Folge haben. Derartige Vorfälle gab es in unmittelbarer Umgebung mit gleicher Gesteinsart in jüngster Vergangenheit viele, so zum Beispiel der Felssturz am Auberg mit 400 cbm Geröll, oder der Felssturz Mitte der 80iger Jahre am Osthang der Baumburger Klosterkirche oder der Felssturz in Stein an der Traun 2010, wo ein Haus verschüttet wurde und zwei Menschen ums Leben kamen.

Die Planungsbehörde hat ohne Notwendigkeit bei der Trassenwahl vorausgesetzt, dass bei jeder Variante ein Anschluss an MT im Alztal die MW notwendig sei. **Das ist falsch.** Die Anbindung der B304 im Alztal ist nicht notwendig. Das

Verkehrsgutachten belegen eindeutig, dass das Verkaufsaufkommen der B304 völlig untergeordnet zum Verkehrsaufkommen der B299 in Nord Südrichtung ist. Bei einer Osttrasse könnte die Anbindung der B304 erst nördlich von St. Georgen über die Waginger Straße ST2104 an die neue Osttrasse erfolgen. Das Verkehrsgutachten weist ferner aus, dass nur 50% das Verkehrsaufkommen der B304 nach dem Aubergtunnel von und nach Süden fahren. Damit ist die zwingende Forderung der Alztalquerung südlich von Trostberg mit den all negative Folgen für Mensch, Natur und Umwelt nicht haltbar. Im Sinn einer ergebnisoffenen Prüfung darf eine Anschlussstelle nicht zwingenden Vorgabe gemacht werden. Für dieses kleine Verkehrsaufkommen von rund 4000 Kfz/Tag ist auch der Kostenaufwand von 85 Mio. € bei einem Flächenverbrauch von 50 Hektar für eine Streckenlänge von 6,3 Km nicht haltbar. Zudem müsste bei der geplanten MW eine Netzergänzung, der sogenannten Südspange beginnend der Werkszufahrt Alzchem und einer Ostspange beginnend von der TS26 bis nach Wimpasing an die geplante MW gebaut werden, die Entlastung die Verkehrsentslastung von 17% ohne diese Spangen auf 30% zu erhöhen. Dies führt zu weiteren Landverbrauch der bei einer Ostvariante entfall kann. Die Behörde hat im Planfeststellungsverfahren Aubergtunnel selbst festgestellt dass eine Westumfahrung von Altenmarkt auch nach einer Realisierung der Tunnel noch möglich ist.

Auch spielt in amtlicher Sicht die abschnittsweise Realisierbarkeit als großer Vorteil (der schon mehrfach von Bürgerinitiativen und den Räten von Trostberg widerlegt wurde) gegenüber angeblichen kleinen Nachteilen die entscheidende Rolle.

3 Fehlerhafte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

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

Wie die Gliederung zu den Planunterlagen aufweist, sind im REA Bestandskarten aufgeführt, die die Überschrift „Mensch und Umwelt“ und „Natur und Umwelt“ umfassen, sowie eine Raumempfindlichkeitskarte. Die UVS enthält demnach die Realnutzung und Biotoptypen mit Grobplanung der Trassenvarianten sowie die Auswirkung auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaftsbild und Erholung.

Einige Planungsunterlagen enthalten Auswirkungen auf Wohn- und Wohnumfeldfunktionen, Klima/Luft sowie Kultur- und Sachgüter- und dies jeweils aufgeteilt auf die Untersuchungsabschnitte Nord, Mitte und Süd. Auf einigen Neugruppierungen ist hier noch nichtnäher einzugehen, z.B. auf die Lebensräume für Tiere und Pflanzen; sie haben aber Auswirkungen auf die Prüfaufgaben der UVS.

Der Prüfauftrag der UVP ist in der UVS stark verkürzt aufgefasst; Gegenstand dürfen nicht Wohngebiete und Wohnumfeld stellvertretend für die Menschen und Lebensräume für Tiere und Pflanzen sein, sondern die Menschen, Tiere und Pflanzen selbst, die der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung ausgesetzt sind. Wohngebiete und Lebensräume sind nur ein wichtiges, aber nichtalleiniges Übertragungsmedium. Man muss nicht Anwohner sein – Durchreisende und Feriengäste können genauso betroffen sein, wenn auch zeitlich weniger, ebenso wie z.B. Zugvögel auf gewohnten Rastplätzen.

Unter Landschaft ist wohl nicht nur

- a Das Landschaftsbild zu verstehen, sondern
- b Der Naturhaushalt (z.B. der Wasserkreislauf vom Regen über Oberflächengestalt, Bewuchs und hydrologischem Untergrund zum Grundwasser und zurück zum Bewuchs) sowie
- c Insbesondere Biotope mit Gefährdungspotentialen für Tiere und Pflanzen.

Unstatthaft ist jedoch die Zusammenfassung von 'Mensch, Sach- und Kulturgütern'. Hier hat der jeweils untersuchte Bestand mit Vorbelastungen und Leitbild keinen Zusammenhang. Die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung der Wechselwirkung bezieht sich auf Umweltauswirkungen, die sich über ein direkt betroffenes Schutzgut indirekt auf die anderen Schutzgüter auswirken können, z.B. Schadstoffemissionen in die Luft durch Abregungen als Immissionen in Gewässern; aus diesen können direkt eingeleitete Schadstoffe im Abwasser durch Verdunstung die Luftbelastung erhöhen. Die Verflechtungen der Umweltauswirkungen sind also in den wichtigsten Verteilungslinien quantitativ zu prüfen.

Durch die Zusammenfassung von Menschen mit Kultur- und sonstigen Sachgütern wird der Auftrag verschleiert, vor allem direkte Auswirkungen und Wechselwirkungen für das Schutzgut Mensch zu prüfen. Für die Kultur- und Sachgüter sind neben den direkten Auswirkungen des Projekts, zum Beispiel die Zerstörung von Sandsteinfassaden alter Kirchen und die Nagelfluhhänge von Alz und Traun auch die indirekten Wechselwirkungen zu untersuchen. Ob diese weiteren indirekten Konsequenzen z.B. für den Fremdenverkehr haben, wäre dann ein besonderer Untersuchungsgegenstand im Rahmen der UVP und ihrem 1. Teil der UVS. Bis auf das Beispiel Fremdenverkehr erscheinen aber die Verbindungen mit dem Schutzgut Mensch/Anwohner gering. Obgleich der gesamte Bereich der Trasse auf historischen Geländen sich befindet. Aus Aufzeichnungen aus dem 12. Jahrhundert wurde zwischen Altenmarkt und Nock schon eine Furt durch die Traun erwähnt. Weiter wurde berichtet das die Straßen durch erhaltene Hohlwege südlich von Nock über Schilling, Lindach nach Waging führte. Der Hohlweg existiert noch bis Nock, ist aber oberhalb von Nock zum größten Teil verfüllt und im oberen Bereich nicht mehr sichtbar. Es ist gerade noch die Verzweigung der Straße im Hohlweg nach Roitham/Pirach/Hochschloss Stein und nach Lindach zu rekonstruieren.

3.1 Wechselwirkungen

Die Prüfung der Auswirkungen einer Bundesfernstraße schließt somit neben unmittelbaren Auswirkungen auch die mittelbaren, sog. Wechselwirkungen mit ein. Das UVP-Gesetz erlässt dem Planungsträger nicht die Ermittlung und Beschreibung solcher Wechselwirkungen. Zu den geforderten Angaben im Einwirkungsbereich gehören u.a. die Bevölkerung, Art und Umfang der zu erwartenden Emissionen, Abfälle und Abwasser und der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft. Zu den erforderlichen Angaben gehört auch die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Nachteile der Umweltauswirkungen des Vorhabens vermieden, vermindert oder, soweit wie möglich, ausgeglichen werden, sowie der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§6 UVP-G Neufassung v. 5. September 2001 BGB1.I, S. 2351)

In der UVS von Dorsch-Consult werden die Wechselwirkungen in Abschnitt 5 berührt.

Kritisch ist zu den Wechselwirkungen in der UVS anzumerken, dass **die dringend gebotene Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen nicht** stattgefunden hat. Es wäre dem Planungsträger Straßenbauamt Traunstein durchaus zumutbar und möglich gewesen, die tägliche Luft und Lärmbelastungen für Einwohner zu veröffentlichen und hierbei die Abhilfe- und Ausgleichsmaßnahmen, wie z.B. Tunnelbauten, Tieferlegungen, Lärmschutzwälle und -mauern nach Standorten und km-Länge bekannt zu geben. (siehe Seite 31 Dietrichs) Die Informationen des Planungsträgers sollte auch für Schallschutzmaßnahmen Höhenangaben enthalten. Denn schließlich muss gemäß UVP-G Dritten die Beurteilung ermöglicht sein, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können.

3.2 Fehlerhafte Bewertung einzelner Schutzgüter

Die Punkte für jedes Schutzgut in dem betreffenden alternativen Trassenverlauf werden zusammengezählt, die Summe der Klasse von möglichen Punkten bei hoch – mittel- gering zugeordnet. Dieses Gesamtergebnis je Trassenvariante ist jedoch zum Teil deutlich mitbestimmt durch den Abzug von Negativpunkten für Vorbelastungen dieser Variante:

- Siedlung/Zersiedlung
- Verkehrswege/Zerschneidung

- Technische Bauwerke, Maste, Emittenten
- Intensivlandwirtschaft großflächig-kleinflächig.

Dieses Zusammenzählen von Bewertungspunkten unter Abzug von Vorbelastungen wirft erhebliche Zweifel auf. Wenn die Emittenten (Fabriken) bleiben und die Neuplanung dicht daran vorbeiführt, müssten die Neubelastungen durch die Bundesstraße zu den weiterhin bestehenden Belastungen addiert werden.

Es gibt aber auch entgegengesetzte Beispiele. Wenn in Teilabschnitten des alten Verlaufs der B299 und B304 die neue Straße geplant wird, dann ist es berechtigt, von der Neubelastung die Altbelastung abzuziehen. Eine pauschale-negativer Abzug von Vorbelastungen ist somit nicht statthaft.

Die Vorbelastungen müssten dem jeweiligen Schutzgut zugeordnet werden. Amphibien in einem Feuchtgebiet haben kaum etwas mit der Vorbelastung eines Strommastens zu tun, höchstens Reiher oder Störche. Dagegen wird die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einer Tallandschaft durch eine Schnellstraße zusätzlich negativ bereichert.

In der UVS fehlt an manchen Stellen die quantifizierte Definition von hoch, mittel oder gering. Ein Argument der Osttrassengegnern, hier würde durch längere Strecken 10 ha meist freier Landschaft zugebaut ist vor dem Hintergrund aktueller regierungsseitig und vom Bund Naturschutz nachdrücklich geforderter Einschränkung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke mit täglich ca. 10ha in Bayern gegenüber einmaligem Mehrverbrauch von 10 ha doch stark zu relativieren. Eine Osttrasse von Wiesmühl beginnend über die Staatsstraßen AÖ 23, AÖ 26, TS 51, würde weniger Land in Anspruch nehmen, weil größtenteils die Trasse auf den vorhandenen Staatstraßen gebaut werden könnte. Die Bewertung einzelner Schutzgüter ist zum Teil völlig unverständlich, darauf haben schon die Stadträte und die Bürgerinitiativen eindringlich hingewiesen.

Neben einzelnen fehlerhaften Bewertungen, welche Auswirkungen von der B299/304 neu ausgehen werden, kommt hinzu, dass sich durch das Fehlen von Gewichtung ein schiefes Bild der Gesamtbewertung der Trassenvarianten ergeben kann. Dies ist in der UVS der Fall. Die hohe Belastung oder Beeinträchtigung der naturräumlichen Ausstattung, wie z.B. Feldgehölz, die eventuell der neuen Straße zum Opfer fallen, kann unmöglich mit der hohen Belastung eines ortsnahen Erholungsgebietes gleichgesetzt werden. Ein anderes Beispiel sind Gleichsetzungen der Schutzgebiete NSG und LSG. Ein Landschaftsschutzgebiet genießt nur relative Vorrang gegenüber einer neuen Straße; beide könnten miteinander evtl. vereinbar sein, oder die Trasse

erweist sich als wichtiger und ein entsprechender Gebietsstreifen wird als LSG aufgehoben. Dies ist eine Frage der Abwägung. Hingegen genießt ein Naturschutzgebiet einen absoluten Vorrang, muss als der neuen Straße nicht weichen. Nur relative Vorränge haben z.B. flächenhafte Immissionsschutzwald, absolut Vorränge haben WSG, erste Rangplätze auf Roten Listen und hochrangige Biotope.

Die Konsequenz aus dem Zusammenführen von Bewertungen verschiedenster Schutzgüter ist als Mindestanforderung eine Gewichtung, damit nicht viele Naturgüter den Anwohnern im Trassenverlauf gleichgesetzt werden.

Obwohl geänderte Rahmenbedingungen vorliegen, wurde im weiteren Planungsverlauf die Variante mehrmals noch bestätigt, ohne die Variante über Feichten/Wiesmühl zu untersuchen. Dabei ist die Variante über Feichten/Wiesmühl diejenige welche in der Gesamtheit der zu betrachtenden Kriterien die beste Voraussetzung für eine verkehrliche Abwicklung bei gleichzeitig größtmöglicher Vermeidung von Eingriffen in die Natur und dessen Landschaftsbild darstellt.

3.2.1 Wald

Zusammenfassend ist für das Schutzgut 'Wald mit Sonderfunktionen' festzuhalten, dass für den Bereich Trostberg die Ostumfahrung im Vergleich zur Westtrasse keineswegs als völlig ungeeignet erscheinen muss, wie in der UVS und ROV-G behauptet. Das Gegenteil ist der Fall, die Westtrasse weist bei diesem Schutzgut wesentlich mehr Beeinträchtigungen auf als die Osttrasse.

Im Abschnitt Süd schneidet SO 1 nur den Nordostausläufer von Siebeneichenholz in der Höhe von Pirach/Zieglstadl mit der besonderen Funktion 'lokaler Immissionsschutz'. Ansonsten werden von SO1 mit SO 2 nur Waldgebiete ohne Sonderfunktionen berührt oder durchschnitten.

Zu Beginn des Abschnitts Süd gabelt sich die Westtrasse und die Osttrasse SO 2, wobei SW gemeinsam mit SO 2 eine Trasse bilden soll und SO 2 erst bei km 25,0 nach Osten abzweigt. Von Stein a.d. Traun bis St. Georgen war ursprünglich der Verlauf der geplante Westtrasse auf der alten B 304 und die Trassenführung an die Bahnlinie entlang die westliche Waldgrenze, zum Teil hat der unmittelbar angrenzende Wald die Sonderfunktion des Straßenschutzes. Diese Nutzung der vorhandenen Trasse wurde als **wichtiger Entscheidungspunkt** angeführt. Die wurde jedoch mit einer erweiterten ROV mit einem östlichen Abrücken der Trasse SW6 zunichte gemacht. Dieser Abschnitt wird nun auf Landwirtschaftlichen genutzten Flächen geplant, kein einziger Meter verläuft auf schon vorhanden Straßen. Durch diese Trassenwahl ist

im Bereich von Zieglstadl ein gigantischer Verkehrsknoten entstanden der einen Kreisverkehr und eine zusätzliche Ampelanlage auf der geplanten Straße notwendig macht. Die Staatstraße St 2093 muss für 1000 Meter neu gebaut werden, dafür muss der gesamte Bereich gerodet werden. Die Teilvariante SO 2, die nördlich St. Georgen und Traunreut geführt ist, berührt zwei große Waldstücke ohne besondere Bedeutung. Somit gilt, dass sie für die Oststrassen geltend gemachten Durchschneidungen von wichtigen Waldstücken nicht mehr oder ebenso wenig Bedeutung haben wie für die Westtrasse.

3.2.2 Boden

Von den vielfältigen Bodenfunktionen werden nur einige wichtige angesprochen, die auch in den Dorsch-, Kirchhoff- und Kurzak Gutachten herangezogen wurden. So erscheint als negatives Kriterium für die Osttrasse im mittleren und südlichen Abschnitt der Verlust wertvoller Boden für die Landwirtschaft. In der Tat führen diese großräumigen Umfahrungen großenteils über ländliches Gebiet mit relativ dünner Besiedlung. Wie jedoch aus dem Agrarleitplan (Übersicht 15) hervorgeht, ist das Vorkommen sog. guter Boden nicht auf die Osttrasse beschränkt, sondern sie werden auch von den Westtrassen durchschnitten; dies gilt sowohl für MW als auch für SW. Es lohnt sich nicht, die km und ha der West- bzw. Oststrassen auf guten Boden zu berechnen und im Trassenvergleich gegenüber zu stellen. Der Grund ist, dass der früher bestehende absolute Vorrang guter Boden für die land und forstwirtschaftliche Nutzung gegenüber einer Inangriffnahme für andere Nutzungen wie z.B. einer Bundesfernstrasse nicht mehr besteht. Diese nur noch relative Bestandsgarantie von 1993 ist seit 1997 in den Grundsätzen der Raumordnung des Raumordnungsgesetzes nicht mehr enthalten.

Eine andere wichtige Funktion des Bodens ist - abhängig vom Relief und dem Oberflächenbewuchs (insbes. Wald) sowie den hydrogeologischen Untergrundschichten die Speicherfähigkeit und Grundwasserneubildung. Mit den Untergrundschichten und ihrer Durchlässigkeit ergeben sich in den Untersuchungsräumen Mitte und südlich erhebliche Unterschiede. Die Behauptung in dem UVS-Gutachten, die Durchlässigkeit bzw. der Schutz des Grundwassers sei westlich wie östlich gleich, trifft nicht zu. Schließlich verlaufen die Westtrassen zu großen Anteilen im Traun-Alz-Tal auf einer fast durchlässigen Abdeckung des Grundwassers von nur 3- 4 Meter, während die Osttrassen eine geringe durchlässige Abdeckung von 30-50 Meter des Grundwassers hatten (vgl. Flächennutzungs- und

Landschaftsplan der Stadt Traunreut, Erläuterungsbericht v. 3. März 2002, S. 16 f.). Dieser Unterschied ist von besonderer Bedeutung bei Lkw-Unfällen mit auslaufenden Flüssigladungen an Benzin, Heizöl oder giftigen Chemikalien. Dieser Risikofaktor hatte bei der Trassenentscheidung West gebührend berücksichtigt werden müssen, jedenfalls in einer gewichtenden Abwägung aller Bestimmungsfaktoren. Dieser Faktor fehlt aber in einer Abwägung, falls diese überhaupt stattgefunden haben sollte. In dieser Hinsicht werden die Vorgaben der WRRL durchwegs missachtet.

Schließlich hat das Bodenreliefbedeutung für die Trassenführung, wie sich an dem drastischen Beispiel der Taldurchquerung der Alz südlich von Trostbergs mit der Überwindung von erheblichen Gefällestrecken trotz Brückenbau zeigt.

3.2.3 Wasser

Problematisch sind die Überquerungen der Oberflächengewässer Alz, Traun, Alz-Tal und einzelner Mühlbäche. In den Talauen von Alz und Traun ergeben sich Einschnitte in Auwälder, biotopische Lebensräume, Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Brückenbauten und nicht zuletzt Verlärmung und Schadstoffemissionen in naturnahen Lebensbereichen und Naherholungsgebieten. Konfliktschwerpunkte liegen deshalb im Norden von MW und MO in der Hoher von Wajon, weiterhin im Süden von Traunwalchen (Querung der Traun SO 1/SO 2). Somit sind auf den Osttrassen zwei Querungen, auf den Westtrassen zwei Querungen als Konfliktschwerpunkte zu beachten. Die Querung der Traun südlich von St. Georgen (SW) erscheint in den Unterlagen nicht als problematisch und wird als Konfliktschwerpunkt nicht erwähnt. Die Grundwassergefährdung wird im westlichen Talraum und auf dem östlich höhergelegenen Gelände als etwa gleich angesehen, auch aufgrund der Untergrundsichten; dies trifft aber weder für die Durchlässigkeit des Untergrunds noch für den Flurabstand des Grundwasserniveaus zu. Es wird im UVS-Gutachten lediglich auf Beeinträchtigungen, z.B. Durchquerung von grundwasserführenden Schichten in Einschnitts- und Hanglagen westlich von Trostberg und südlich von Tacherting hingewiesen, diese Fälle bilden jedoch keine Kategorie Gefährdung/Risiko (vgl. UVS, Anhang 2 Variantenvergleich, Tabelle 2.2, S.19). Besondere Bedeutung für die Trinkwasserversorgung aus dem Grundwasser oder Uferfiltrat haben die Wasserschutzgebiete. Nach dem Wegfall des Konfliktschwerpunkts Wa 4 als insgesamt hemmender Pfropfen zwischen Traunwalchen und Begrenzung des Untersuchungsraums durch kürzlich nach der Linienbestimmung vorgenommene Verkleinerung und Verlagerung der Zone II und III ist damit ein Haupthindernis für die Osttrasse im südlichen Abschnitt

weggefallen. Im südlichen Abschnitt von SW sind für die Wasserschutzgebiete (siehe Waldfunktionsplan Übersicht 19) geologische Gutachten seit Anfang der 90er Jahre durchgeführt worden. Vorerst ist auch für das WSG bei Matzing ein Antrag auf Erweiterung vom 30.5.1997 beim Landratsamt Traunstein gestellt worden. Die Westtrasse würde dieses Schutzgebiet durchqueren. Der vorerwähnte Pfropfen als Hinderungsgrund für die Osttrasse SO 1/SO 2 würde also auf die Westtrasse SW verlagert.

Die Regierung von Oberbayern hat in ihrer Stellungnahme vom 02.06.03 zum Dietrichs-Gutachten erklärt, von einer Verkleinerung der WSG Zonen sei ihr nichts bekannt. Geplante Änderungen der WSG bei Traunwalchen und Matzing (Stand: 24.06.03) zeigten keine wesentliche Änderung; die Regierung sei nach wie vor der Auffassung, dass nicht die Südwesttrasse MW, sondern die Osttrasse als vermeidbarer Eingriff zu unterlassen sei. **Dies ist eine Missachtung einer wesentlichen Tatsache.**

Fünf Brunnenstandorte bestehen in Matzing, Nunhausen und Hörpolding und bedürfen oberstromig erweiterter WSG. Ein solcher Antrag ist bisher nur für Matzing 1997 gestellt worden; für die weiteren Standorte dürften Erweiterungsanträge in absehbarer Zeit nicht ausbleiben. Im erweiterten WSG Matzing wurde Zone II von der Westtrasse SW gequert (vgl. Wasserbeschaffungsverband Matzing: Infobrief an die Verbandsmitglieder v. März 1999). Entgegen der oben zitierten Stellungnahme der Regierung zeigt die geplante Änderung des WSG Matzing doch eine ebenfalls erhebliche Auswirkung auf die Westtrasse - jedenfalls im Vergleich mit der Änderung der benachbarten WSG Traunwalchen.

Mit der vorgenommenen Verkleinerung und Verlagerung des WSG Traunwalchen und damit Wegfall des Konfliktschwerpunktes Wa4 als Pfropfen zwischen den Ort und der Grenze des Untersuchungsraumes hat es eine besondere Bewandnis. Die Erheblichkeit der Änderungen, insbesondere der Verkleinerung wird nicht nur in dem zitierten Regierungsschreiben, sondern auch von einem Verkehrsexperten der Stadt Traunreut bestritten. Zur Widerlegung werden die Karten vorher-nachher und Auszüge eines Schreibens von Hr. Hagenauer, dem Leiter des Wasseramtes der Stadtwerke Traunreut an die Verfasser v. 04.09.03 wiedergegeben. Demnach stellt sich aufgrund eines Hydrologischen Gutachtens im Ergebnis heraus, dass das Wasserschutzgebiet verkleinert werden kann, jedoch einer geringfügigen Erweiterung nach Südosten bedarf. Die Antragsunterlagen zur Neufestsetzung des Schutzgebietes Traunwalchen befanden sich beim Landratsamt Traunstein. Somit ist festzuhalten, dass doch von einer wesentlichen Änderung, und zwar insgesamt Verkleinerung auszugehen ist. Es dürfte nicht schwerfallen, die südliche SO1/2

wenige Meter nach Osten zu verschwenken, um die Osttrasse nur noch durch Randbereiche der Zone III zu führen.

3.2.3.1 Hochwasserschutz

Gänzlich unterschlagen wurde bei der Raumordnung und LPB sowie in der weiteren Planung die Beeinträchtigung des festgesetzten Überschwemmungsgebiet bei der Talquerung von MW im Bereich der Dietlwiese. Die Trasse verläuft durch ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet unmittelbar nach dem Zusammenfluss der Traun und der Alz.

Die geplanten Straßen ist unmittelbar bzw. auf einer festgesetzten (Ermittlung 21.11.2022) Überschwemmungsfläche und eine als Hochwassergefährdungsfläche HQ 100 häufig eingestuftes Gebiet. Siehe Umweltatlas Bayern Naturgefahren. Durch die geplante Aufschüttung einer Rampe die das Tal zu 50% blockiert ist bei extremem Hochwasser die Straße gefährdet. Außerdem wird die sich bei extremen Ereignissen das Wasser aus Traun und Alz einen neuen Weg suchen über den Möglingerbach und hier Siedlungsgebiete überfluten. Dadurch sind Menschenleben und Wirtschaftsgüter gefährdet. Oder und werden die Flüsse den östlichen Prallhang unterspülen und damit die Bahntrasse zwischen Trostberg und Altenmarkt beschädigen und Hangrutschungen verursachen die wiederum Flussabwärts zu Aufstauungen und neuen Überschwemmungsflächen im Stadtbereich von Trostberg führen. Zudem ist zu erwarten das der Brückenpfeiler der in mitten der Alz geplant ist und die Brückenaufleger der Brücke über die Alz beschädigt und unterspült wird. Der Hang ist an dieser Stelle nur in einem sehr kleinen Bereich mit festem Gestein versetzt. Weite Bereiche des Hangs sind aus losem Geschiebekies der schon mehrfach von der Bahn durch Schutzverbauungen gesichert werden musste. Außerdem sind im geplanten Bereich mehrere Quellen mit einer Quellmenge zwischen 3 und 15 m³/h die am Hang Fuß zu Tage treten durch die Baumaßnahmen gefährdet. Diese Grundwasserquellen können durch die Baumaßnahmen sich neue Wege durch das Hanggestein suchen und dabei zu einer nicht kalkulierbaren Einwirkung auf die Hangstabilität führen (siehe Wasserschaden Club Libella nach Aubergtunnelbau). Durch das vorhanden sein dieser Quellen ist zu dem zu erwarten, dass durch die Baumaßnahme es zu einer unkontrollierten Abflusskonzentration in den Hangtäler kommt und weiteren Schaden in der Stad Trostberg und Fluss abwärts liegenden Siedelungen kommt. Die Baumaßnahme wird im rechten Winkel zu Flusslauf errichtet was zu einem maximalen Stauwiderstand des Rampenbauwerk führt.

Das Einzugsgebiet der Alz ist an dieser Pegelstelle vom Wasserwirtschaft Amt mit 1.400 km² und für die Traun mit 400 km² ausgewiesen.

Nach den großen Hochwasserereignissen im März 1988, an Pfingsten 1999, im August 2002 und im August 2005 stellt das Junihochwasser 2013 bereits das fünfte große Katastrophenereignis im Einzugsgebiet des Inn, in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum dar. Die „Katastrophenflut“ von 2013 lenkte ein weiteres Mal die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und der Medien auf die Hochwasserproblematik. Abgesehen von den hohen materiellen Schäden, von denen auch viele Bürgerinnen und Bürger erheblich getroffen wurden, lief das Hochwasser in Bayern glimpflich ab. Menschen kamen glücklicherweise nicht zu Tode. In Bayern wurde im Mittel ein Monatsniederschlag von 160 Millimeter erreicht und dies entspricht 177 Prozent des 30-jährigen Monatsmittels von 1981 bis 2010. Nördlich der Donau war der Mai sogar markant zu nass, da 207 Prozent des langjährigen Mittels registriert wurden (152 Millimeter). An folgenden oberbayerischen Stationen wurden am 2. Juni herausragende Tagesniederschläge gemessen: in Aschau Stein im Landkreis Rosenheim 105 Millimeter (Jährlichkeit 2 bis 5 Jahre), in Kreuth-Glashütte im Landkreis Miesbach 103 Millimeter (Jährlichkeit circa 5 Jahre), in Jachenau-Tanner im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 96 Millimeter (Jährlichkeit 2 bis 5 Jahre), in Inzell im Landkreis Traunstein 81 Millimeter (Jährlichkeit circa 2 Jahre), in Geretsried im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen 73 Millimeter (Jährlichkeit 5 bis 10 Jahre) und in Schrobenhausen im Landkreis Neuburg – Schrobenhausen 60 Millimeter (Jährlichkeit 5 bis 10 Jahre).

Alz: Die Hochwasserschutzanlagen wurden etwa mit einem 50 bis 70-jährlichen Hochwasser beaufschlagt. Das Hochwasser 2013 erreichte damit in etwa die Scheitelwerte des Hochwassers von 2002. Die bisher registrierten Höchstwerte für Abfluss und Wasserstand wurden eingestellt. Meldestufe 4 wurde an allen Hochwasserschutzanlagen überschritten.

Tiroler Ache: Die Hochwasserschutzanlagen wurden deutlich über dem 100-jährlichen Hochwasser beaufschlagt. Dabei müssen zur Beurteilung des Hochwassers 2013 für den Oberlauf die am maßgebenden Pegel Staudach nicht mehr erfassten Ausuferungen zwischen Marquartstein und Staudach (zum Rothgraben) berücksichtigt werden. Der Bemessungswasserstand der Hochwasserschutzanlagen wurde erreicht beziehungsweise überschritten. Meldestufe 4 wurde an allen Hochwasserschutzanlagen überschritten.

Traun: Die Hochwasserschutzanlagen wurden etwa mit einem 50 bis 70-jährlichen Hochwasser beaufschlagt. Das Hochwasser 2013 blieb damit knapp unter den

Scheitelwerten des Hochwassers 2002. Meldestufe 4 wurde an allen Hochwasserschutzanlagen überschritten.

Tiroler Ache: Die Hochwasserschutzanlagen an der Tiroler Ache wurden mit beziehungsweise über dem Bemessungswasserstand beaufschlagt. Der Scheitelabfluss an der Tiroler Ache könnte unter Berücksichtigung der Ausuferungen im Oberstrom des Pegels Staudach etwa ein 300-jährliches Hochwasser erreicht haben. Die auf mit der Bemessungsgrenze eines 100-jährlichen Hochwassers dimensionierten Deiche wurden kritisch belastet, abschnittsweise deutlich überlastet. Dabei traten an allen Bauwerken mehr oder weniger ausgeprägte Schäden auf.

Im Unterlauf kam es oberhalb der Bundesautobahn A8 rechtsseitig zum Versagen eines nicht sanierten Deichabschnittes. Der durch die oberstromige Ausuferungen der Tiroler Ache bereits überlastete Rothgraben überflutete die Bundesautobahn im Bereich der Anschlussstelle Grabenstätt. Eine Gefährdung bebauter Bereiche in Grassau oder Übersee wurde durch die Entlastung der linksseitigen Deiche infolge dieses Deichbruches vermieden.

Aufgrund der durch die langanhaltenden Niederschläge stark durchfeuchteten Böden wurden auch zahlreiche Rutschungen und Hanganbrüche in Wildbacheinzugsgebieten beobachtet. Diese hatten in der Regel keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Hochwasserereignis, weil sie örtlich begrenzt waren und größtenteils nicht bis in das Bachbett gelangten. Allerdings waren allein sieben Bundesstraßen von Erdrutschen betroffen. Die hohe Zahl der erforderlichen Räumungen von Gewässern und Geschiebefängen legt dennoch die Vermutung nahe, dass die starke Durchfeuchtung als Ursache für Massenbewegungen im Einzugsgebiet und verstärkte Uferanbrüche zu einem verhältnismäßig hohen Feststoffeintrag in die Gewässer geführt haben.

Auch wenn bei den oben genannten Ereignissen keine Schäden an Alz und Traun im Bereich der geplanten Trasse stattfanden, so ist es nur durch die Tatsache geschuldet, dass hier noch die natürlichen Bedingungen herrschen die sich über die Jahrhunderte oder Jahrtausende eingestellt haben. Durch den Bau der OU Altenmarkt II ändert sich dies grundlegend. Das enge Tal mit einer Breite von 1.200 m wird zu 50% mit einem Damm aufgeschüttet. Der Damm erreicht eine Höhe bis zu 20 Meter. Das Aufschüttvolumen beträgt 130.000 Kubikmeter. Zum festgelegten Überschwemmungsgebiet wird eine Stützmauer mit einer Länge von 70 Meter errichtet. Für die Überbrückung des Mühlbaches müssen Brückenaufleger quer zur Flussrichtung gebaut werden. Ebenso für die Brücke über Alz Bahntrasse mit einem zusätzlichen Stützpfiler in mitten des Flussbettes Alz. Mit diesen Maßnahmen wird

nicht nur bei Hochwasser der Abfluss behindert, sondern auch die Grundwasserführenden Schichten werden im Abfluss beeinträchtigt was wiederum zu höheren Pegelständen führt.

Auch zeigen die Unwetterkatastrophe im Juli 2021 das sich solche Ereignisse häufen und verstärken.

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

Aus der „Zusammenfassender Bericht zum Umsetzungskonzept für die Flusswasserkörper 1_F587 „Alz vom Chiemsee bis Einmündung der Traun“ ist folgendes zu entnehmen:

Im Bericht wird zwar nur die Obere Alz bis zur Traummündung behandelt. Der Bericht stellt aber auch fest, dass die angrenzenden Bereiche für die Qualität bestimmend sind. Somit auch der Bereich der neuen Bundesstraßentrasse. Insgesamt hat sich die Flussqualität verschlechtert und wird sich mit Verwirklichung der Trasse noch verschlechtern. Stichpunkte: Einwirkungen der Baumaßnahme, Verringerung der Biotope, Verringerung der natürlichen Flächen, Einleiten von verschmutzten Oberflächenwasser des Straßenverkehrs der versiegelten Straßenflächen, Eintrag von Streusalz ca. 30 Tonnen im Jahr nur im Brücken- und Rampenbereich usw..
Oberflächenwasser: Straßenoberfläche Brücke und Rampe ca. 10.000m²
Niederschlagswassermenge 100l/m² ergibt 1000m³ Niederschlagswasser, dass in Sickermulden versickert soll. Durch die dünne Oberflächenschicht wird das Schmutzwasser bei Starkregenereignissen fast ungefiltert ins Grundwasser und ins Oberflächenwasser eingebracht. Damit stellt sich ein erheblicher Eingriff dar und damit eine Ausschlusskriterium für den Bau der Trasse. In weiten Bereichen soll das anfallende Oberflächenwasser der neuen Straße in den Böschungsbereichen versickern. Schäden an den Böschungen sind zu erwarten, siehe Schäden an der A 94, neuen Umgehung Obing und Staatsstraße 2112 zwischen Pfarrkirchen und

Simbach. Eine Reinigung des Oberflächenwasser in Absetzbecken ist nicht möglich, weil der Grundwasserspiegel schon nach 1m erreicht ist. Die Durchlässigkeit des natürlichen Bodens ist sehr hoch. Bei Starkregenereignissen werden die Schadstoffe wie Blei, Zink, Kupfer, Cadmium, Nickel, Chrom, NaCl, CaCl₂, PAK, MKW, MTBE direkt in das Grundwasser und Fließgewässer eingebracht. Verbleibende Biotopflächen werden durch hohe Konzentration dieser Stoffe unweigerliche zerstört. Dabei ist die Beeinträchtigung nicht nur durch die Alzquerung gegeben, sondern die neue Trasse verläuft in unmittelbarer Nähe über einige Hundertmeter neben der Alz. Damit wird der Schadstoffeintrag über eine große Fläche erfolgen. Erhöhte Schadstoffmengen entstehen vor allen durch die Steigungen und Gefälle und durch die Beschleunigung aus dem Kreisverkehr. Durch die Notwendigkeit einer 500 Meter langen Rampe die bis zu 20 Meter ansteigt, sind Bodenaustauschmaßnahmen notwendig. Dies umso mehr, weil die Trasse sich auf einem Schwemmlandstreifen befindet. Durch den Austausch wird das Gesamt Biotopgebiet so stark beeinträchtigt, dass ein kompletter Ausfall aller schützenswerter Tiere und Pflanzen wahrscheinlich ist. Aus den Planungsunterlagen Wassertechnische Untersuchung vom 16.10.2017 Seite 10 ist zu bemerken, dass hier festgestellt ist, dass der Grundwasserspiegel dem Flusswasserspiegel der Alz entspricht. In diesem Bereich soll eine Rampe mit 270.000 Tonnen Aufschüttmaterial aufgeschüttet werden. Damit entsteht ein wesentlicher Krafteinwirkung auf die Grundwasserströme. Dies kann zu Fließrichtungsänderungen führen oder zu Aufstauungen die sich neue Wege und damit zu Gefahren für Mensch und Umwelt ergeben. Bei Hochwasserereignissen sind die Grundwasserströme behindert, dies führt zu höheren Pegelständen in Altenmarkt und Trostberg. Vergrößerungen der Ausuferungen in den Siedlungsgebieten sind zu erwarten. Bei der Erstellung der Fundamente für die Brückenbauwerke und Brückenpfeiler ist mit Sohldurchbrüchen zu rechnen. Damit werden wiederum die Grundwasserverhältnisse verändert was bis bei Normalwasser zu Flusspegelabsenkungen führen kann bis zur Beeinträchtigung des Alzkanal und damit große wirtschaftlichen Schaden für die Wasserkraftwerke am Alzkanal.

3.2.3.2 Beeinträchtigungen der Wasserqualität von Fließ und Grundwasser

Auszug Veröffentlichung Wasserwirtschaftsamt Traunstein:

„Zusammenfassender Bericht zum Umsetzungskonzept für die Flusswasserkörper 1_F587 Alz vom Chiemsee bis Einmündung der Traun. AZ 1.4-4437-15121/2016

Gemeinsam werden sogenannte Fließwasserkörper betrachtet, welche sich strukturell und von der ökologischen Beschaffenheit gleichen (also auch weitere

Bereich Flussabwärts im Bereich der Trasse und darüber hinaus. Anmerkung Fasenacht).

Bewertung / Einstufung des Flusswasserkörper

An der Alz vom Chiemsee bis zur Einmündung in die Traun wird der chemische Zustand mit nicht gut bewertet, der ökologische Zustand ist mäßig.

Das Monitoring nach WRRL ergab folgende Bewertung:

Bewirtschaftungsplan	2009	2015
Fische	Gut	Mäßig
Makrophyten / Phytobenthos	Sehr gut	gut
Chemischer Zustand gesamt	-	Nicht gut, Flächenhaftes Verfehlender Umweltqualitätsnorm (UQN) in der EU
Gesamtbewertung	Guter chemischer Zustand erreicht, ökologischer Zustand erreicht	Chemischer Zustand nicht gut, Ökologischer Zustand Mäßig

Die Zustandsbewertung hinsichtlich der Fische fällt nur **mäßig** aus. Was auf strukturelle Defizite und mangelhafte Durchgängigkeit hinweist. Die ökologische Gesamtbewertung ist daher nur mäßig. Es besteht Handlungsbedarf den Gewässerzustand zu verbessern.

Der chemische Zustand ist nicht gut, da Quecksilber als prioritärer Schadstoff die Umweltqualitätsnorm verfehlen.

Hydromorphologischer Zustand

Es mangelt an geeigneten Laichhabitaten in Form von Kiesflächen sowie an Fischunterständen.

Ökologischer Durchgängigkeit

Die Alz ist ein fischfaunistischer Vorranggewässer und im Priorisierungskonzept enthalten.

Maßnahmenprogramm

-Verbesserung der Lebensraumbedingungen für Fische

-Verbesserung der Gewässerdynamik durch Beseitigung der Sol und Uferbefestigungen.

-Durch die Retentionswirkung des Chiemsee ist die Alz geschiebefrei und nahezu schwebstoffarm. Bestehende Gefahr durch Sohldurchschlag.

Maßnahmenvorschlag

- -Verbesserung der Gewässerstruktur
- -Förderung der Breiten- und Tiefenvarianz
- -Herstellung der abschnittweisen Durchgängigkeit
- -Lebensraumvernetzung und Wiederherstellung nach dem Strahlwirkungskonzept

Das Prinzip der Strahlwirkung geht davon aus, dass naturnahe Fließgewässerbereiche mit intakten Biozönosen eine positive Wirkung auf ökologischen Zustand oberhalb und unterhalb angrenzender Abschnitte besitzt.

Und hier in unmittelbarer Nähe soll die Trasse verlaufen. Mit Dammaufschüttungen im Uferbereich, mit Brückenpfeiler mitten in der Alz, mit einer Stützmauer von 70m länge zum Überschwemmungsgebiet. Das Straßenoberflächenwasser mit den übliche Begleitstoffen von Schadstoffen aus dem Straßenverkehr, wird direkt in die Alz eingeleitet. Im Bereich zwischen Altenmarkt und Trostberg auf einer Flusslänge von

4 Kilometern überqueren heute schon 4 Bundesstraßenbrückenbauwerke die Alz. Mit diesem Bauvorhaben soll eine weitere Brücke errichtet werden. Damit werden die Maßnahmenvorschläge zur Wassergütequalität ad absurdum geführt.

3.2.3.3 Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG

Die Baumaßnahme entspricht nicht den Vorgaben der WRRL in folgenden Punkten:

- Artikel 1 Ziele a, b, c, d, e
- Artikel 16 Strategie gegen die Wasserverschmutzung
- Artikel 17 Strategie zur Verhinderung und Begrenzung der Grundwasserverschmutzung
- Anhang 1.4 Ermittlung der Belastung
- Anhang 1.5 Beurteilung der Auswirkung
- Anhang 2.4 Prüfung der Auswirkung von Veränderungen des Grundwasserspiegels
- Anhang IV Schutzgebiete
- Anhang VI Teil B Maßnahmenprogramm nach Artikel 11 Absatz 4
- Anhang IX Emissionswerte und Umweltqualitätsnormen

3.2.3.4 Zusammenfassend ist festzustellen, für das Schutzgut Wasser ist die gewählte Trasse nicht zulässig.

3.2.4 Luft und Klima

In der ROV-B wird aufgeführt, dass mit Ausnahme der weitgehend bestandsorientierten Variante SW alle übrigen Trassen-Varianten von den Hauptsiedlungsgebieten abrücken, und zwar in bisher ruhige, für die siedlungsnahe Erholung geeignete Räume mit lockerer Bebauung und teilweise wertvollen natürlichen Strukturen. Unter Berufung auf die UVS wird von der Regierung jedoch eingeräumt, dass einzelne Varianten zu teilweise erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern in den betroffenen Räumen insbesondere in ihren Funktionen für Erholung und Biotopverbund führen. In diesen Fällen wird aber eine grundsätzlich positive landesplanerische Beurteilung davon abhängig gemacht, dass die Eingriffe

unvermeidbar sind (ROV-B, S. 8). Kritisch ist hierzu anzumerken, dass einige Widersprüche vorliegen. Die biotopischen Funktionen sind durch Fluss- und Auenquerungen über Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen empfindlich gestört, im Fall MT (inklusive Tunnellösung) wird dies sowohl in der UVS als auch in der ROV-B als unvermeidbar bewertet, dagegen in den Osttrassen mit gleichen Tatbeständen im Norden von Abschnitt M und im Süden von Abschnitt S als nicht hinnehmbar bewertet. Ein weiterer Widerspruch besteht darin, dass sich die Regierung mit einem zweiten Raumordnungsverfahren selbst korrigiert hat, indem sie ein Abrücken von Stein a.d. Traun für mehrere alternative Teilvarianten durchgeführt hat. Dabei wurde vor allem die Abschnitte die im erstem ROV zur Ablehnung geführt haben wieder in der erweiterten ROV positiv beurteilt. Eine wirkliche Variantenprüfung fand dabei nicht statt. Es wurden 6 Varianten dargestellt, die nur wenige Meter voneinander parallel entfernt sind. Eine gesamteinheitliche Abwägung mit der gesamten Trasse fand nicht statt.

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

Der kritische Verkehrsknoten Mögling stellt eine Querung des Alztals dar, die wegen der bedeutenden Höhenunterschiede von 5,3 % Gefällestrecke ein vermehrtes Abgas- und Lärmaufkommen hervorrufen würde. Da die Dietlwiese südwestlich vor den Toren Trostbergs liegt, würden sich Abgas und Lärm nicht nur auf den angrenzenden Ortsteil Schwarzau, sondern weit über ganz Trostberg erstrecken. Eine genauere Untersuchung der Luftaustauschverhältnisse hätte ergeben, dass sich in Tallagen der Traun und der Alz abends Kaltluftabflüsse von den Höhen in die Siedlungen im Tal ergießen. Bei der Osttrassen, z.B. in Hochlage auf der dünn besiedelten Alzplateau, wurden diese Probleme wie Kaltluftabfluss und Inversionswetterlagen erst gar nicht auftreten. Dies ist allerdings in der UVS nicht mehr untersucht und speziell bewertet worden. Die Westtrassen in Abschnitt Mitte und Süd müssten jedenfalls durch lufthygienische Negativposten im Trassenvergleich verbucht werden, während die Osttrassen davon weitgehend frei blieben.

4 Fazit:

Mit dieser Darlegung ist die Westtrasse MW völlig ungeeignet. Da der Landesplanungsbehörde in ihrer landesplanerischen Beurteilung erhebliche Ermittlungsdefizite und Abwägungsfehler unterlaufen sind, die auch in den weiteren Planungsschritten nicht berichtigt wurden, muss sie dieses in der Planfeststellungsverfahren so gewichtige behördliche Gutachten nochmals kritisch untersuchen und letztlich als unhaltbar aufheben. In Zeiten des Klimawandels darf ein solches Vorhaben nicht mehr gebaut werden.

Stand der Bearbeitung am 02.01.2023