

Regierung der Oberpfalz
Höhere Landesplanungsbehörde
Herr Markus Beier
Emmeramsplatz 8
93047 Regensburg

Landesgeschäftsstelle

Eisvogelweg 1
91161 Hilpoltstein
Telefon: 09174 / 47 75 7029
Telefax: 09174 / 47 75 70 75
info@lbv.de | www.lbv.de

Helmut Beran

Geschäftsführer
Naturschutzpolitik & Personal
E-Mail: helmut.beran@lbv.de

Vorab per Mail: landesplanung@reg-opf.bayern.de

Vorab per Fax: 0941/ 5680-91814

20.12.2021

Vollzug des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG); Raumordnungsverfahren für das Vorhaben „Ortsumfahrung für das Städtedreieck Burglengenfeld / Maxhütte-Haidhof / Teublitz“;

Ihr Zeichen: ROP-SG24-8314.52-2-13-24; Ihr Schreiben vom 27.10.2021

Stellungnahme des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern e. V. (LBV) /

Frist: 23.12.2021

Sehr geehrter Herr Beier,

der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. (LBV) nimmt als anerkannter Naturschutzverband zum o.g. Raumordnungsverfahren (ROV) wie folgt fristgerecht Stellung:

1. Bisherige Planungen, Stellungnahmen und Verfahren, gesetzliche Vorgaben

Die Ortsumfahrung für das Städtedreieck Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz bzw. die Umgehungsstraße Teublitz sind seit Jahrzehnten Gegenstand von diversen Planungsansätzen. Hinweis: Die Begriffe Umfahrungs- bzw. Umgehungsstraße werden in dieser Stellungnahme bedeutungsgleich verwendet.

Bereits 1980 wurde ein Raumordnungsverfahren für eine derartige Umgehungsstraße durchgeführt. Die seinerzeit als Bauabschnitte III (Verbindung Kreisstraße SAD5 und SAD8) und IV (Verbindung SAD5 und SAD1) bezeichneten Bereiche umfassen im Wesentlichen den Bezugsraum des aktuellen ROV. Bereits damals wurde in entsprechenden Stellungnahmen (z. B. des Landesamtes für Umwelt und des Bund Naturschutz) auf die negativen Auswirkungen auf Landschaft und Biotope bzw. diverse Arten hingewiesen.

Seite 1 von 41

Die Umgehungsstraße ist v.a. in Teublitz sehr umstritten. In einem Bürgerentscheid wurden 2008 Pläne abgelehnt, die in etwa der jetzt vorgelegten Trasse B entsprachen.

Im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Teublitz (Feststellungsbeschluss vom 23.01.2020) ist die Umgehungsstraße bereits eingetragen, und zwar in einer Trassenführung, die in etwa der Haupttrasse A des vorliegenden ROV entspricht. Entlang dieser Trasse sind auch Folgeplanungen eingetragen, z. B. ein „urbanes Gebiet“ („H-c“) oder ein neues Gewerbegebiet („G-e“).

Der LBV hat seinerzeit Stellungnahmen zu den Entwürfen des Flächennutzungsplanes abgegeben (11.05.2017 und 30.09.2019). Diese Stellungnahmen, insbesondere ihre kritische Auseinandersetzung mit der Umgehungsstraße, sind als Anlagen (1 und 2) beigelegt. Sie sind als Teil der vorliegenden Stellungnahme zu berücksichtigen.

Hinweis: Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat in der Begründung zum Urteil vom 05.10.2021 (Az. 15 N 21.1470) zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans "Industrie- und Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Teublitz" bezüglich der **Wirksamkeit des Flächennutzungsplanes der Stadt Teublitz „erhebliche Bedenken“** geäußert:

*„Der Flächennutzungsplan leidet möglicherweise an einem durchgreifenden Abwägungsman- gel, weil der in den vorherigen Flächennutzungsplan integrierte **Landschaftsplan entgegen den gesetzlichen Vorgaben nicht fortgeschrieben** worden ist und nunmehr widersprüchliche Darstellungen bestehen“.* Es ist aus unserer Sicht daher zweifelhaft, ob die aktuelle Fassung des Flächennutzungsplanes der Stadt Teublitz als rechtsgültige Grundlage von Planungen dienen kann. Jegliche Bezüge auf den Flächennutzungsplan sind dahingehend zu überprüfen.

Als Beispiel sei die Verwendung der Flächennutzungspläne als Datengrundlage für das ROV genannt (siehe z. B. im „Bericht zur Raumordnung“). Eine diesbezügliche Antwort der Regierung an den LBV (Mail Axel Koch, Höhere Landesplanungsbehörde vom 09.12.2021), in der die Auffassung vertreten wird, dass „eine Bedarfsprüfung von Vorhaben grundsätzlich nicht im Rahmen von Raumordnungsverfahrens erfolgt“, sehen wir als äußerst unbefriedigend und widersprüchlich an (siehe Ausführungen im Kapitel „Kritik an der Zielsetzung des ROV“).

Generell sei auf die Urteilsbegründung des VGH zu o.g. Urteil zum Gewerbegebiet Teublitz verwiesen (siehe Pressemitteilung des VGH vom 08.11.2021), die durchaus auch für das ROV bedeutsam sind. Insbesondere hat der VGH Bezug genommen auf das am 01.02.2021 in Kraft getretene novellierte Landesplanungsgesetz.

Der Art. 6 Nr. 3 BayLPIG stellt klar, dass der **Grundsatz des Flächensparens noch weiteres Gewicht** bekommen hat.

Wir verweisen ferner darauf, dass der LBV, zusammen mit örtlichen Bürgerinitiativen und weiteren Naturschutzverbänden wie dem Bund Naturschutz und dem Landesfischereiverband seit vielen Jahren auf die naturschutzfachlich hochproblematischen Planungen aufmerksam macht. Auf die entsprechenden, im Rahmen dieses Verfahrens eingereichten Stellungnahmen sei ausdrücklich verwiesen.

Die Planungen für die Umgehungsstraße spielen auch eine Rolle bei den Fortschreibungen des Regionalplanes „Oberpfalz Nord“:

In der Stellungnahme zur 29. Änderung des Regionalplanes (Entwurf 02.09.2019, Sitzungsvorlage 06.07.2021) fordert das Städtedreieck in seiner Stellungnahme hinsichtlich des übergeordneten Leitbildes **„Vorrang für ökologische Belange“: „Dieses Ziel ist ersatzlos zu streichen“**. Unter anderem im Hinblick auf das ROV könne man *„diese Formulierung nicht hinnehmen“*.

Diese Stellungnahme wurde vom LBV in einer Pressemitteilung vom 04.02.2020 scharf kritisiert. Da dieser *„Vorrang“* aus dem Landesentwicklungsprogramm-Ziel 1.1.2 heraus entwickelt ist, wurde entsprechend auch *„keine Änderung veranlasst“*. Siehe auch unten *„Gesetzliche Grundlagen“*.

In der Stellungnahme zur 30. Änderung des Regionalplanes (Entwurf 10.09.2019, Sitzungsvorlage 06.07.2021) fordert das Städtedreieck bezüglich des Vorranggebietes t18 (Ton südlich Teublitz) und des Vorbehaltsgebietes t42, dass diese *„in ihren Umfängen überprüft werden“* sollen. Der Grund ist die Vermeidung von Konflikten bei der Trassenführung. Sowohl das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU), als auch das Bergamt stimmten diesem Ansinnen nicht zu. Es wurde im Regionalplan bislang auch keine Änderung veranlasst. Zwischenzeitlich wurde ein *„zweiter Anlauf zur Verkleinerung des Tonabaugebietes“* unternommen (Pressebericht Mittelbayerische Zeitung 27.10.2021), um die Realisierung der Umgehungsstraße zu ermöglichen. Im Übrigen weisen wir auf die durchaus widersprüchliche Argumentation des Städtedreiecks bzw. der Stadt Teublitz hin, das Vorranggebiet zu verkleinern: Tatsächlich geht es nicht darum, *„die völlige Zerstörung des Eselweihergebietes“* zu verhindern (Mittelbayerische Zeitung 25.11.2019), sondern um die Erleichterung des Vorhabens Umgehungsstraße.

Der LBV hat zur aktuellen Fortschreibung des Regionalplanes (Stellungnahme vom 21.10.2021) mitgeteilt, dass er davon ausgeht, dass wie in den vorhergehenden Verfahren bezüglich des Vorranggebietes t18 auch weiterhin keine Änderung veranlasst wird.

Hinweise auf gesetzliche Grundlagen:

Es sei ausdrücklich auf das Bayerische **Landesplanungsgesetz** in der Fassung vom 01.02.2021 hingewiesen, insbesondere auf den bereits erwähnten Art. 6 Nr. 3. Im Erläuterungsbericht wird lediglich auf die Fassung vom 25.06.2012, sowie vom 26.03.2019 Bezug genommen. Auch der Bericht zur Raumordnung nimmt keinen Bezug zu Art. 6 Nr. 3. Dieser Artikel macht jedoch sehr konkrete Aussagen bezüglich „Vermeidung von Zersiedelung“ und „Flächensparen“: *„Eine Zersiedelung der Landschaft soll vermieden werden. [...] Der Freiraum soll erhalten werden; es soll ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem geschaffen werden. Die weitere Zerschneidung der offenen Landschaft und von Waldflächen soll so weit wie möglich vermieden werden.“*

Es sei auch ausdrücklich auch auf das **Landesentwicklungsprogramm Bayern** (LEP, Stand 2020) hingewiesen, insbesondere auf die Zielvorgabe zur Nachhaltigen Raumentwicklung (1.1.2 LEP): *„Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn ansonsten eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.“*

Allein aus diesen beiden gesetzlichen Vorgaben lässt sich aus unserer Sicht eindeutig schlussfolgern, dass das **Vorhaben „Umfahrungsstraße Städtedreieck“ nicht realisierbar** ist.

Wir weisen außerdem auf das Urteil des BVerfG hin, das sehr präzise Vorgaben an den Gesetzgeber hinsichtlich des Klimaschutzes formuliert hat. Ebenso sind im novellierten UVPG (Fassung vom 10.09.2021) die Umweltauswirkungen hinsichtlich des Klimawandels zu prüfen.

2. Öffentlichkeits- und Verbändebeteiligung

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

Während Bürgerinitiativen in den sozialen Netzwerken (z. B. Facebook-Seite von „ALEXsagtNein“) innerhalb eines Tages darüber informierten, dass Bürgerinnen und Bürger die Unterlagen einsehen und sich dazu äußern können, haben dies die drei Städte nur sehr zögerlich gemacht (z. B. Amtliche Bekanntmachung Stadt Teublitz: 08.11.2021,

Auslage der Pläne bis 08.12.2021; mithin am letzten Tag der von der Regierung gesetzten Bekanntmachungsfrist). Auch in der örtlichen Presse (Mittelbayerischen Zeitung) wurde erst am 08.11.2021 darauf aufmerksam gemacht.

Die Bürgerinitiativen „ALEXsagtNein“, „Schützt unser Wasser“ und „Am Schwarzer Berg“ veranstalteten am 13.11.2021 eine hybride Informationsveranstaltung in Präsenz und gleichzeitiger Live-Übertragung ins Internet.

Eine für den 29.11.2021 angekündigte offizielle Präsenz-Informationsveranstaltung des Städtedreiecks wurde aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt. Eine ersatzweise Online-Veranstaltung wurde nicht angeboten und auch gar nicht erst erwogen. Die Einsichtnahme in die in den Rathäusern ausliegenden Unterlagen war zudem durch die Corona-Maßnahmen erschwert.

Auch in anderen offiziellen Organen der Öffentlichkeitsarbeit fand sich kein Hinweis auf die Auslage der ROV-Unterlagen. So wurde z. B. im Mitteilungsblatt der Stadt Teublitz („Unser Teublitz“, Ausgabe 5, Oktober 2021) ausführlich über die öffentlichkeitswirksame Übergabe der ROV-Unterlagen an den Regierungspräsidenten der Oberpfalz berichtet (s.a. Mittelbayerische Zeitung, 27.08.2021), ohne jedoch auf die anstehende Auslegungsphase hinzuweisen. Auch in der Ausgabe 6 des Mitteilungsblattes (November 2021) wird die Auslegung der Unterlagen mit keinem Wort erwähnt. Selbst in der öffentlichen Sitzung des Zweckverbandes am 25.10.2021 wurde die zwei Tage später beginnende Auslegung der Unterlagen nicht erwähnt. Hatten die Verantwortlichen allen Ernstes an diesem Tag noch keine Kenntnis der anstehenden Auslegung?

Bemerkung zur öffentlichen Sitzung des Zweckverbandes Umfahrungsstraße am 25.10.2021:

Auf dieser Sitzung wurde aus der Beschlussvorlage zu mehreren kritischen Aspekten, zum Beispiel zu den Schutzgütern Tiere/Pflanzen oder Mensch/Erholung zitiert. Grundlage für diese „acht Seiten“ (lt. Mittelbayerische Zeitung, 08.11.2021) waren offenbar kritische Fragen von Fachbehörden der Regierung im Rahmen der Vorprüfung der Planunterlagen. Der Presse (Mittelbayerische Zeitung) wurde das Papier zur Verfügung gestellt. Verbandsmitglied und Stadtrat Dr. Franz Schmidkunz durfte aber auf Weisung von Herrn Härtl (Verbandsvorsitzender und Geschäftsführer Stadtverwaltung Teublitz) dieses Papier nicht an den LBV weiterleiten.

Wir haben uns daraufhin an die Regierung der Oberpfalz gewandt (Schreiben vom 11.11.2021, u.a. an Axel Koch / Höhere Landesplanungsbehörde), da wir den in der öffentlichen Zweckverbandssitzung auszugsweise zitierten kritischen Diskurs als relevante Grundlage für unsere fachliche Stellungnahme zum ROV ansahen.

Leider wurde uns auch von Seiten der Regierung der Inhalt der von ihr im Vorfeld des ROV formulierten kritischen Aspekte verweigert (Mail Axel Koch vom 09.12.2021).

Der LBV sieht darin einen bedauerlichen Widerspruch zum Anspruch eines Raumordnungsverfahrens, in einem transparenten Prozess kritische Fachfragen offen zu diskutieren, um „*Konflikte rechtzeitig zu erkennen und Fehlplanungen zu vermeiden*“ (Zitat Internetseiten der Regierung der Oberpfalz zu Raumordnungsverfahren).

Ganz offensichtlich besteht auch kein Interesse der drei Stadtverwaltungen, die Öffentlichkeit auf die Auslage der Unterlagen aufmerksam zu machen oder Bürgerinnen und Bürger fachlich zu begleiten. Dies befremdet umso mehr, da es sich zweifellos um die für das Städtedreieck bedeutendste Planung der letzten Jahrzehnte handelt.

Bei anderen Projekten hingegen wird die Öffentlichkeit intensiv informiert. Beispielsweise wurden über das – nunmehr gerichtlich gestoppte – Gewerbegebiet an der Autobahnausfahrt Teublitz mehrere Informationsschriften der Stadt Teublitz allen Haushalten zugestellt.

Bezüglich des ROV entsteht hingegen der Eindruck, dass die **Öffentlichkeitsbeteiligung auf das gesetzlich vorgeschriebene Mindestmaß reduziert** werden soll. Die Bürgerinnen und Bürger sind aufgrund fehlender begleitender Informationsveranstaltungen von Seiten der Behörden bzw. der beteiligten Kommunen dazu gezwungen, sich allein durch die Unterlagen zu arbeiten. Daran ändern auch die zum Download bereitgestellten Präsentationen zur o.g. abgesagten Infoveranstaltung nichts (Update der Internetseiten der Stadt Teublitz 30.11.2021, also mehr als ein Monat nach Veröffentlichung auf der Internetseite der Regierung der Oberpfalz!).

Informationsveranstaltungen im Vorfeld der Planauslegung fanden nicht statt, wie dies z. B. vom Umweltbundesamt empfohlen wird.

Wir kritisieren in aller Deutlichkeit, dass ein **Scoping-Termin ohne Beteiligung der nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes anerkannten Umweltvereinigungen** stattfand. Diese wäre nach § 15 Abs. 3 Nr. 3. UVPG möglich. Das UVP-Portal des Bundes verweist ausdrücklich darauf: *„Die zuständige Behörde kann dem Vorhabenträger Gelegenheit zu einer Besprechung des Untersuchungsrahmens geben. Häufig empfiehlt es sich, in einem sogenannten Scoping-Termin neben dem Vorhabenträger auch weiteres Fachwissen und die Kenntnisse Dritter, das heißt von Sachverständigen, Umweltverbänden, Behörden oder sonstigen Dritten einzubeziehen.“*

Es ist aus Sicht des LBV unverständlich, dass dies nicht geschehen ist. Relevante Umweltauswirkungen hätten so frühzeitig diskutiert werden können.

Auf einer „Antragskonferenz“ am 04.11.2019 fand laut Medienbericht (Mittelbayerische Zeitung 22.11.2019) lediglich ein behördeninterner Scoping-Termin statt, in dem z. B. die Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie besprochen wurde.

Zusammenfassend stellt das laufende ROV auch hinsichtlich der Öffentlichkeits- und Verbändebeteiligung ein bedauerliches Negativ-Beispiel dar.

3. Intention der LBV-Stellungnahme

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

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

Die Auseinandersetzung mit einzelnen Kapiteln des ROV ist aber nur als ein Teilaspekt dieser Stellungnahme zu sehen. Es kann auch nur auf ausgewählte, uns besonders wichtige Teile des ROV eingegangen werden. Darüber hinaus halten wir es ganz grundsätzlich für erforderlich, derartige Planungen vor dem Hintergrund umwelt- und gesellschaftspolitischer Entwicklungen kritisch zu hinterfragen. Ebenso kritisch zu beleuchten sind der Untersuchungsrahmen, die Fragestellung und die damit verbundene Beschränkung auf eine Trassendiskussion als Lösungsansatz für die Verkehrsprobleme im Untersuchungsraum.

4. Widersprüchliche Ziele des ROV

Der LBV kritisiert, dass die Zielsetzung des Raumordnungsverfahrens widersprüchlich dargestellt wird:

Im Erläuterungsbericht wird mehrfach auf die Notwendigkeit des Vorhabens verwiesen (z. B. Seite 3): „*Der Bedarf einer Ortsumgehung ist den Städten wie auch dem Freistaat seit vielen Jahren bekannt. [...] Da der Bedarf mehr denn je besteht, haben sich die drei Städte Teublitz, Maxhütte-Haidhof und Burglengenfeld zusammengeschlossen und einen Zweckverband gegründet.*“

In der den ROV-Unterlagen beigefügten Verkehrsuntersuchung werden die Folgen des „Prognose-Nullfalles“ (Nichtrealisierung des Vorhabens) dargestellt, was als Grundlage für den oben zitierten „Bedarf“ zu sehen ist.

Dies befremdet, da andererseits im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit betont wird, dass im ROV „keine Bedarfsprüfung“ erfolgt (Verweis: auf den Internetseiten der Stadt Teublitz am 30.11.2021 veröffentlichter Vortrag der Regierung der Oberpfalz).

Eine ähnliche Aussage macht das Sachgebiet Raumordnung, Landes- und Regionalplanung (Axel Koch, Mail vom 09.12.2021) auf Anfrage des LBV hinsichtlich des mutmaßlich unwirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Teublitz als Datengrundlage für die Verkehrsuntersuchung und damit für die Bedarfsermittlung: *„Dies ist jedoch für das ROV insofern nicht relevant, als auf dieser Ebene keine Bedarfsprüfung stattfindet“*.

Es ist aus unserer Sicht völlig inakzeptabel, dass umfangreiche und aufwendige Planungen wie das vorliegende **ROV durchgeführt werden, ohne auf die zentrale Frage des Bedarfs** einzugehen!

Damit würde sich auch untenstehende Kritik an der Bewertung der Verkehrsproblematik erübrigen. Die Aufgabenstellung des ROV wird damit derart eingeschränkt, dass konstruktive Lösungen der Verkehrsprobleme jenseits des Straßenneubaus von vorneherein ausgeschlossen sind. In oben zitierten Vortrag wird nicht nur betont, dass *„die Frage des verkehrswirtschaftlichen Bedarfs“* „nicht Gegenstand des ROV“ ist, sondern auch *„alternative Mobilitätsangebote“* kein Thema sind. Dies bedeutet eine einseitige Vorfestlegung auf den Straßenneubau. Die angesichts des Klimawandels dringend erforderlichen alternativen Mobilitätskonzepte der Zukunft werden ausgeschlossen (s.u.).

Großprojekte wie die Umgehungsstraße sind thematisch verfehlt und gehen an den drängenden Herausforderungen unseres Landes völlig vorbei.

5. Verkehrsproblematik: Zweifelhafte Datengrundlagen - mangelhafte Prüfung alternativer Verkehrskonzepte

Als Anlass und Begründung des Vorhabens wird insbesondere der stark gestiegene Durchgangsverkehr durch die Ortskerne des Städtedreiecks angegeben.

In den Prognosen des Verkehrsgutachtens, das Teil der ROV-Unterlagen ist, wird dargelegt, dass von weiter stark steigendem Verkehrsaufkommen ausgegangen werden muss. *„Ziel des Vorhabens ist, die Ortskerne vom stark gestiegenen Durchgangsverkehr zu entlasten“*, um *„Lärm und Abgase [...] zu reduzieren.“* Es soll damit *„die Aufenthaltsqualität in den drei Städten maßgeblich verbessert“* werden (Erläuterungsbericht, S. 1-2).

Diesen Zielen ist zuzustimmen - allerdings ist es aus unserer Sicht verfehlt, die Zielerreichung ausschließlich im Bau einer neuen Straße zu suchen und das ROV darauf zu beschränken, die Raumverträglichkeit diverser Trassenvorschläge zu analysieren, zumal die zugrunde gelegten Bedarfsprognosen auf dieser Planungsebene als nachrangig betrachtet werden (s.o.).

Kritisch zu sehen ist auch folgende Aussage: „Die genannten Ziele können nur erreicht werden, wenn die St 2397 nicht mehr durch die Städte führt“ (Erläuterungsbericht, S. 3). Denn daraus wird automatisch die unumstößliche Notwendigkeit eines Straßenneubaus konstruiert. Es wird ferner davon ausgegangen, dass sich die Unfallgefahr aufgrund des postulierten vergrößerten Abstands zwischen zwei Fahrzeugen im Innenstadtbereich (nach Entlastung durch die Umgehung) „erheblich vermindern“ wird, was aus unserer Sicht jedoch eine unzulängliche Begründung ist.

Begründung der Kritik:

In der zugrundeliegenden Verkehrsprognose wird im sogenannten „Prognose-Nullfall“ von einer unveränderten Fortsetzung der Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte mit immer mehr Fahrzeugbewegungen ausgegangen.

Es ist jedoch sicher anzunehmen, dass sich zeitnah erhebliche Veränderungen im Verkehrswesen vollziehen werden („**Verkehrswende**“). Dies betrifft u.a. die Verlagerung des Individualverkehrs hin zu anderen Verkehrsträgern, veränderte Berufsbilder (weniger Pendeln, mehr Homeoffice), sowie andere Antriebsformen. Insbesondere das bereits beschlossene Ende von Verbrennungsmotoren und der Umstieg auf elektrisch betriebene PKW wird die Belastung mit Abgas und Lärmemissionen massiv reduzieren.

All dies spielt bei der Verkehrsprognose und der Abschätzung der Auswirkungen des Verkehrs keine Rolle. **Die Verkehrsprognose ist damit unrealistisch und als Grundlage für die Herleitung der Notwendigkeit des Vorhabens nicht geeignet.**

Alternative Verkehrskonzepte, mit denen die o.g. Ziele erreicht werden könnten, spielen im ROV keine Rolle. Als Beispiele solcher Überlegungen seien genannt:

- Umleitung des LKW-Verkehrs von und nach Burglengenfeld auf die dortige Umgehung, und weiter auf die A93 (Anm.: Der LKW-Verkehr von/nach Burglengenfeld macht laut Verkehrsgutachten einen erheblichen Teil des Schwerlastverkehrs durch die Teublitz im Innenstadtbereich aus.)
- Streckenbezogene Temporeduzierungen (30 km/h), z. B. in Teublitz im Bereich der Grundschule. Das führt zu mehr Sicherheit, und zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastung.

- Reaktivierung der Bahnstrecke Maxhütte-Teublitz-Burglengenfeld. Diese Idee ist seit geraumer Zeit Gegenstand der öffentlichen Diskussion und erster Planansätze.
- Hinsichtlich der wiederholten Hinweise auf die überregionale Bedeutung der geplanten Straße stellt sich generell die Frage, ob die nahegelegene Autobahn ausreichend in die Verkehrskonzeption des Untersuchungsraumes eingebunden wurde. Die Autobahn wurde seinerzeit bewusst so konzipiert, um überregionalen Verkehr aus den Städten entlang der Autobahn herauszuhalten. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Straße zwischen Schwandorf und Teublitz **keine „überregional bedeutsame Netzfunktion“** hat (Information aus öffentlicher Sitzung des Zweckverbands Umfahrungsstraße vom 24.07.2020, siehe auch Mittelbayerische Zeitung vom 29.07.2020).

Leider wurden aus unserer Sicht insbesondere die beiden erstgenannten Möglichkeiten bislang nicht engagiert und ernsthaft verfolgt. Sogar nach einem Unfall mit einem verletzten Kind an der Grundschule Teublitz sahen sich Entscheidungsträger in der Stadt bzw. am Landratsamt nicht in der Lage, eine Strecke mit Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) einzurichten (s. Mittelbayerische Zeitung 20.10.2021), obwohl es mit der Gemeinde Wiesent (Lkr. Regensburg) einen ähnlich gelagerten Fall mit einer Schule nahe einer Staatstraße (St 2125) gibt. Dort konnte eine 30-km/h-Beschränkung eingerichtet werden. Warum soll das in Teublitz nicht möglich sein?

Zudem wurden die gesetzlichen Voraussetzungen dafür schon vor fünf Jahren geschaffen (Änderung der Straßenverkehrsordnung, Initiative des damaligen Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt 2016).

In Burglengenfeld existiert im Übrigen mittlerweile eine Tempo-30-Strecke am Marktplatz, was anfänglich auch als rechtlich nicht möglich dargestellt wurde (Mittelbayerische Zeitung 24.10.2019). Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen oder eine Umleitung von Verkehrsströmen auf bestehende Straßen, die weniger belastend für Anwohner sind, bewusst nicht angegangen werden, um die Akzeptanz der Umgehungsstraße zu erhöhen (ablehnender Bürgerentscheid 2008!).

Eine vor wenigen Monaten veränderte Ampelschaltung mit äußerst negativer Wirkung auf den Verkehrsfluss im Innenstadtbereich von Teublitz verstärkt diesen Eindruck (s. u.a. Leserbriefe in der Mittelbayerischen Zeitung vom 26./31.07.2021).

Die angeblich verbesserte Aufenthaltsqualität in den drei Städten durch die verkehrsentlastende Wirkung der Umgehungsstraße ist stark anzuzweifeln.

Für die Innenstädte von Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof werden in Bezug auf den KFZ-Verkehr höchstens 22 % Reduktion (bei den meisten Trassen meist deutlich darunter) im Vergleich zum „Prognose-Nullfall“ bzw. keine Reduktion (z. T. sogar leichte Steigerung!) ggü. dem Ist-Zustand erwartet (vgl. Tabellen 5/6 Erläuterungsbericht, und Tabelle 18.1 im Verkehrsgutachten).

Die Darstellung der entlastenden Wirkung für die Städte Maxhütte-Haidhof und Burglengenfeld in der Verkehrsuntersuchung ist ohnehin als widersprüchlich und beschönigend zu bezeichnen. Beispiel: Auf Seite 18 heißt es: „Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass mit diesem Trassenverlauf [A] das Verkehrsaufkommen nahezu ausschließlich im Stadtzentrum von Teublitz reduziert werden könnte.“ Auf Seite 26 (Trassendiskussion) heißt es zur Trasse A: „sehr gute Entlastungswirkungen in Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte.“

Es ist befremdlich, dass die jüngst eingerichtete Tempo-30-Strecke in Burglengenfeld in der Kurzfassung des ROV negativ dargestellt wird: „Durch die jüngst beschlossene Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die Querungshilfe am Marktplatz Burglengenfeld ist mit einem weiteren Rückstau zu rechnen, durch den die Aufenthaltsqualität des Marktplatzes und dessen Entwicklungsmöglichkeit enorm leiden.“ Soll man nun also wieder mit Tempo 50 über den Marktplatz fahren?

Die Umgehungsstraße wird jedenfalls mit den prognostizierten Wirkungen für die Burglengfelder Innenstadt keine verbesserte Aufenthaltsqualität schaffen. Doch selbst in der Teublitzer Innenstadt, die laut Verkehrsprognose am meisten von der Umgehungsstraße profitieren soll (Reduktion um max. 50% im Vergleich zum Prognose-Nullfall, s. Tabelle 6 Erläuterungsbericht), verbleiben täglich über 10.000 KFZ (s. Tabelle 4 Erläuterungsbericht), was im Übrigen lediglich eine Reduzierung von ca. 30% gegenüber dem Ist-Zustand bedeutet!

Ob sich daraus eine signifikant erhöhte Aufenthaltsqualität entwickeln lässt, ist zweifelhaft. Hinsichtlich der aus unserer Sicht übertriebenen, wenig plausiblen Prognose des LKW-Verkehrs im Prognose-Nullfall für Teublitz (Verdoppelung: 530 [2002] auf 1.010 [2035]) sei auf die oben genannte Möglichkeit der Verlagerung auf die bestehende Umgehungsstraße von Burglengenfeld und die A93 hingewiesen, die niemals ernsthaft in Betracht gezogen oder engagiert angegangen wurde. Zum LKW-Verkehr s.a. unten!

Redaktionell weisen wir darauf hin, dass in der Verkehrsuntersuchung (S. 3, Grafik 1) bei den Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung zwischen 2017 und 2019 ein Fehler vorliegt.

Grundsätzliche Anmerkung: Das Wachstum und die städtebauliche Entwicklung werden im Städtedreieck durch die geplante Umfahrungsstraße einen weiteren Schub erfahren, bzw. in Teilbereichen erst ermöglicht, v.a. im Bereich der sogenannten „Neue Mitte“. Das wiederum verursacht eine weitere Steigerung des Verkehrs, so dass die Entlastungswirkung der Umgehungsstraße sukzessive vermindert oder auf lange Sicht sogar egalisiert werden wird.

Die Argumentation zur Notwendigkeit der Umgehungsstraße leidet hier an einem **gravierenden logischen Fehler**: Jene Strukturen, die durch diese Straße erst ermöglicht werden, dienen zugleich als Teil der Bedarfsbegründung. Damit ist **Wachstum als Selbstzweck** Teil der Argumentation für die Umgehungsstraße. Es geht letztlich um grundsätzliche Entscheidungen, welchen Weg das Städtedreieck gehen will: Der strikte Wachstumskurs, insbesondere im Bereich der „Neuen Mitte“ bzw. des „Interkommunalen Entwicklungsgebietes“ (IEG) wird zu einem fundamentalen Wandel führen, nämlich weg von einem ländlich-kleinstädtischem Gebiet hin zu einem großflächigen urbanen Komplex. Gerade die Stadt Burglengenfeld hat in den vergangenen Jahren ein nahezu ungehemmtes Wachstum an den Tag gelegt. Im 25-Jahres-Zeitraum von 2011 bis 2035 wurden und werden insgesamt 43,5 Hektar allein für neue Wohngebiete ausgewiesen.

Ob eine weitere Urbanisierung des Gebiets im Sinne der zahlreichen Menschen ist, die u.a. mit Slogans wie „Wohnen in der Natur“ in die dortigen Neubaugebiete gelockt wurden, sei dahingestellt. Das Wachstum im Städtedreieck ist bereits jetzt so stark, dass die Kommunalpolitik eher Zurückhaltung anmahnt (siehe zu dieser Problematik Mittelbayerische Zeitung 16.07.2021). Dies in geregelte Bahnen zu lenken wäre auch Aufgabe der Regionalplanung!

Kritikwürdig ist auch die **Datengrundlage für die Verkehrsprognose**. Als Beispiel seien 500 Wohneinheiten am Augustenhof genannt, die als „*informelle Planungsabsicht*“ im Rahmen der „*Erweiterung Augustenhof im IEG [Interkommunales Entwicklungsgebiet]*“ in der Verkehrsuntersuchung angeführt sind (Verkehrsprognose, Tabelle 9). Für dieses Vorhaben gibt es keinerlei konkrete Planungen. Das wird sogar im Verkehrsgutachten (S. 13) selbst vermerkt: „*Konkrete Planungsgedanken, städtebauliche Formulierungen und somit konkrete Prognosegrundlagen stehen derzeit allerdings nicht zur Verfügung*“. Auch das im Verkehrsgutachten (Tabelle 9) aufgeführte Wohnbaugebiet „*Augustenhof Südhang VI*“ wurde nicht realisiert. Von einer Wiederaufnahme dieser Planungen ist nichts bekannt. Dass ausgerechnet derartige Angaben (Augustenhof) als Beispiel für „*eine hinreichend genaue Prognosegrundlage*“ (Verkehrsgutachten, S. 13) genannt werden, lässt **Zweifel an der Seriosität der Modellprognosen** aufkommen.

Als weiteres Beispiel für die o.g. „genaue Prognosegrundlage“ wird „die **Gewerbeentwicklung an der A93 der Stadt Teublitz**“ genannt (S. 13, Kapitel 6). Das voraussichtliche Ende dieser Planung, nachdem der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Unwirksamkeit des Bebauungsplanes in seinem Urteil vom 5.10.2021 (Az. 15 N 21.1470) festgestellt hat, ist im Übrigen in die Verkehrsprognose noch einzuarbeiten.

Als weiteres Beispiel für zweifelhaft Annahmen seien die KFZ-Bewegungen angeführt, die offenbar für den Fall der Realisierung von Planungen im Teublitzler Süden (laut Flächennutzungsplan Stand 2020) prognostiziert werden: 3.690 PKW sowie 210 LKW pro Tag (z. B. Plan 4.1 und 4.2 in der Verkehrsuntersuchung). Es ist völlig unklar, ob die zugrundeliegenden Planungen realisiert werden. Dies ist ein gutes Beispiel für o.g. „logischen Fehler“, dass nämlich Planungen, die erst durch die Umgehungsstraße möglich werden, gleichzeitig zur Bedarfsbegründung für selbige herangezogen werden.

Auch nicht nachvollziehbar sind folgende Annahmen:

Auf der bestehenden Umgehung Burglengenfeld würde angeblich im Prognose-Nullfall 2035 die Zahl der täglichen LKW-Fahrten zurückgehen (z. B. 690 auf 600). Der Nicht-Bau einer Umgehungsstraße hätte also einen reduzierenden Einfluss?

Der Bau der Umgehung würde für das Jahr 2035 eine geringe Änderung ergeben: In jeder Variante werden dann an o.g. Stelle 520 LKW-Bewegungen angesetzt. Dass eine Fortführung einer bestehenden Umgehungsstraße zur Reduzierung des Verkehrs im Bestand führen soll, ist nicht plausibel. Offenbar wird davon ausgegangen, dass der LKW-Verkehr, der von der Burglengenfelder Vorstadt bzw. den dortigen Gewerbe-/Industriegebieten ausgeht, weiterhin nicht die bestehende Burglengenfelder Umgehung nutzt - auch dann nicht, wenn diese im Fall der neuen Umgehung eine durchgehende Verbindung nach Norden bieten würde.

Folgende Zahlen werden für den Verkehr von/zur Burglengenfelder Vorstadt in der Verkehrsuntersuchung präsentiert (siehe dortige Karten in Anhang 2): Ist-Zustand: 510, Prognose-Nullfall (2035): 930, Modellprognose Trassen ABCD: 1120-1160. Inwieweit diese Steigerung realistisch ist, sei dahingestellt.

Für die Belastung der Teublitzler Innenstadt ergibt sich hinsichtlich des Verkehrs von und nach Burglengenfeld folgende Prognose je nach Trasse: 480-690 LKW pro Tag, mit anderen Worten: keine wesentliche Änderung bezüglich Ist-Zustand (630 LKW/Tag), da eine mögliche Entlastungswirkung der Umgehungsstraße vollkommen von der prognostizierten Verkehrssteigerung egalisiert wird.

In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich der vom Marktplatz Teublitz südwärts abbiegende LKW-Verkehr in den Prognosen mit Umgehungsstraße sogar noch steigert. Es muss ferner darauf hingewiesen werden, dass die „Vorzugsvariante“ D für die Teublitzer Innenstadt (nördlich Rathausplatz) sogar eine Steigerung des LKW-Verkehrs im Vergleich zum Ist-Zustand mit sich bringt (420 versus 650 LKW/Tag).

Es sei auch auf die LKW-Prognosen für die Burglengenfelder Innenstadt verwiesen: Ist-Zustand: 270 LKW/Tag, Prognose-Nullfall: 380, Trassen ABCD: 620-750, vgl. Pläne 1.2, 2.2, 4.2, 5.2, 6.2, 7.2 in der Verkehrsuntersuchung, Anlage 2.

Mit anderen Worten: Mit der vervollständigten Umfahrungsstraße im Städtedreieck wird sich in Burglengenfeld der LKW-Verkehr gegenüber dem Istzustand mehr als verdoppeln!

Bei der Darstellung der Effekte der jeweiligen Trassen in oben zitierter Anlage 2 der Verkehrsuntersuchung werden nur die Differenzen der jeweiligen Trassen in Bezug auf den Prognose-Nullfall auf der Basis von „DTV in Kfz/Tag“ dargestellt, z. B. in Plan 4.3 für die Trasse A. Es ist bedauerlich, dass diese **Differenzanalyse nicht auch für LKW/Tag** visualisiert wird. Dadurch wären die oben dargestellten negativen Effekte, z. B. für die Burglengenfelder Innenstadt, sehr schnell sichtbar.

Das Ziel, die Lebensqualität in den Innenstädten (insbesondere auch der von Teublitz) erheblich zu verbessern, wird nicht erreicht. Im Gegenteil: der LKW-Verkehr wird sogar weiter zunehmen. Die Datengrundlagen der Verkehrsuntersuchung sind entweder nicht belastbar, oder sie liefern keinen Beleg für den Bedarf der Straße im Sinne einer Entlastung der Menschen.

Die zum Teil völlig überzogenen Annahmen hinsichtlich der Bauleitplanungen konterkarieren die Prämisse des ROV, dass die Umfahrung helfen würde, die Zersiedelung im Städtedreieck zu minimieren (vgl. Kurzfassung).

Hinsichtlich der angeblich verminderten **Unfallgefahr** im Innenstadtbereich aufgrund der entlastenden Wirkung der Umgehungsstraße ist folgendes anzumerken: Die Gefahr von schweren Unfällen könnte man z. B. durch die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen (30 km/h) in sensiblen Bereichen bereits jetzt deutlich reduzieren (ebenso die Lärm- und Schadstoffbelastung!). Zudem wird bei den entsprechenden Aussagen vernachlässigt, dass die geplante Straße ihrerseits eine Unfallgefahr - noch dazu bei deutlich höheren Geschwindigkeiten - bedeutet. Tödliche Unfälle, oder solche mit Schwerverletzten, passieren normalerweise genau auf solchen Straßen, wie sie im Vorhaben geplant ist.

Leider gibt es im Umfeld des Städtedreiecks dazu viele Beispiele (s. z. B. Mittelbayerische Zeitung 16.12.2021). Im Erläuterungsbericht wird zwar eine Unfalltypenkarte des Untersuchungsraumes gezeigt, es fehlen aber jegliche Analysen und Prognosen, welche (positiven?) Auswirkungen hinsichtlich der Unfallhäufigkeit die Umfahrungsstraße haben wird. Die oben zitierte Behauptung im Erläuterungsbericht, dass die Unfallgefahren erheblich vermindert werden, ist somit ein haltloses Postulat.

Wir möchten überdies darauf hinweisen, dass zur Entlastung der Anwohner bestehender, stark frequentierter Straßen auch bauliche Maßnahmen (z. B. schalldichte Fenster) in Betracht zu ziehen sind. Leider spielen auch derartige Überlegungen keine Rolle im ROV, obwohl dadurch z. B. ein Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung geleistet werden könnte, ganz unabhängig von den zu erwartenden Effekten der E-Mobilität, bzw. möglicher, bisher nicht umgesetzter Effekte von Strecken mit reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h).

6. Kosten

Wir möchten auf die möglichen Kosten der geplanten Straße hingewiesen, auch wenn das nicht Teil des ROV ist.

Aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse, den zahlreichen notwendigen Bauwerken (Brücken, Unterführungen, Querung von Wasserflächen) sowie der schwierigen Untergrundverhältnisse (s. Erläuterungsbericht, S. 30, und generell UVP-Bericht) ist aus unserer Sicht ein Kostenaufwand im 9-stelligen Bereich (> 100 Mio. EUR) nicht unrealistisch. An vielen Stellen des UVP-Berichtes wird auf den „*hohen/erhöhten Aufwand*“ oder „*aufwändige Maßnahmen*“ hingewiesen, um die gesetzlich vorgeschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsziele zu erreichen. Bei grundwasserbeeinflussten Böden ist gar von „*bautechnischen Herausforderungen*“ die Rede. Im Bericht zur Raumordnung (Kapitel 9.4) wird darauf hingewiesen, dass die Einhaltung der Richtlinien für den **Straßenbau in Wasserschutzgebieten** „*zu einer deutlichen Erhöhung der Baukosten*“ führt.

Beispiele dazu gibt es: **Ortsumfahrung Mantel NEW21** (Kostenschätzung 2017: 12 Mio. EUR / Trassenlänge 900 Meter / derzeit vor dem VG beklagt) oder die **Freisinger Westtangente** (Ansatz im städtischen Haushalt 2020: 139 Mio. EUR / Trasse 3,5 Kilometer). Die Kosten für die Freisinger Westtangente haben sich gegenüber ersten Schätzungen verdoppelt (Schätzung von 2005: 70,5 Mio. EUR). Dies ist auch für eine mögliche Umgehungsstraße im Städtedreieck - alleine aufgrund des extrem schwierigen Untergrundes - zu erwarten.

Derartige Summen für ein extrem umweltbelastendes Projekt aufzuwenden, das Lebensräume und eine ganze Landschaft, vor allem aber auch den Erholungsraum vieler Menschen nachhaltig schädigt, ist verantwortungslos.

7. Bedeutung der Straße

Im Erläuterungsbericht wird die überregionale Bedeutung und darauf basierend ein überwiegendes öffentliches Interesse für den Straßenbau konstruiert. Aufgrund der absehbar notwendigen Ausnahmen vom Naturschutzrecht werden sogar „*zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses*“ geltend gemacht (s. Kurzfassung). Dem widersprechen wir.

Hinweis: Im „7. Ausbauplan für Staatstraßen in Bayern“ [2011] ist die Umgehungsstraße weder in einer vordringlichen noch in einer weiteren Priorisierung (Realisierung bis 2025) dargestellt. Die **Umgehungsstraße fehlt im Ausbauplan Staatsstraßen!**

Die überregionale Bedeutung ist auch insofern anzuzweifeln als auch - wie bereits ausgeführt - im Modellprognosefall immer noch über 10.000 KFZ/Tag in Teublitz verblieben (s. a. unten Punkt 8b). Ebenso ist unseres Erachtens die unmittelbar vorbeiführende BAB 93 zu wenig in den Prognosen berücksichtigt. Eben diese wurde mit der Funktion einer überregionalen Verbindungsstraße gebaut.

8. Bemerkungen zur „Vorzugsvariante“ D

Im Erläuterungsbericht wird im Rahmen einer Ergebnisdiskussion in Kapitel 3.6 festgestellt: „*Auf Grundlage dieser Ergebnisse wird die Hauptvariante D als Vorzugsvariante identifiziert*“.

Es ist zu kritisieren, dass damit eine Vorfestlegung stattfindet, die der angestrebten Ergebnisoffenheit des ROV widerspricht. Offenbar gab es diesbezüglich auch Änderungswünsche, denn der Link-Name zur den Kartendarstellung dieser Trasse wurde während der Auslegephase, also nach dem 27.10.2021, dahingehend geändert, dass der Name „*Vorzugsvariante*“ dort nicht mehr auftaucht. Dies ändert aber inhaltlich nichts an der kritisierten, **wertenden Bezeichnung als „Vorzugsvariante“**, die sowohl im Erläuterungsbericht als auch in der entsprechenden Kartendarstellung nach wie vor als solche benannt wird.

Diese Variante wurde zunächst nicht vom Antragsteller des ROV, sondern relativ spät - und durchaus überraschend - vom Planungsbüro der Öffentlichkeit vorgestellt (s. Mittel-

bayerische Zeitung 29.07.2020). Die zugrunde liegende Motivation war offenbar die Erkenntnis, dass die Realisierung der bis dato diskutierten **Trassen (A, B, C) aufgrund erheblicher Raumwiderstände kaum möglich** erschien.

Abgesehen von der Tatsache, dass auch die Trasse D mit erheblichen Schäden an Natur und Umwelt verbunden ist (s.u.), sei an dieser Stelle auf folgende Punkte hingewiesen:

- a) Die prognostizierte **Entlastungswirkung der Trasse D ist unplausibel**. Allein der weite Umweg, den Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen müssten, macht die Trasse als Umfahrungsstraße Städtedreieck bzw. als Ortsumgehung für Teublitz unattraktiv. Dies zeigt sich auch in bisherigen Untersuchungen: Trasse D ähnelt in ihrer Grundkonzeption der Trassenkombination 3/8 in früheren Untersuchungen, die dann aber aufgrund geringer Wirksamkeit verworfen wurde (s. Erläuterungsbericht Abb. 5). Eine große Ähnlichkeit besteht auch mit der Trasse U10, wie sie in der Verkehrsuntersuchung analysiert wird. Auch diese wird mit folgender, durchaus plausiblen Begründung verworfen: *„Die Berechnungen zeigen, dass die Entlastungseffekte zwar für Maxhütte und Burglengenfeld gut ausfallen, in Teublitz jedoch nicht einmal der Status-Quo im Jahr 2012/13 erreicht werden kann. Dies ist dadurch bedingt, dass auch bei dieser Variante die Nord-Süd-gerichteten Verkehrsströme nicht aufgenommen werden können.“* Im UVP-Bericht wird die Untervariante U10 deshalb von vorneherein ausgeschlossen: *„Die im Erläuterungsbericht aufgezeigte und bewertete Untervariante U10 wurde nicht in die Umweltverträglichkeitsprüfung aufgenommen, da mit dieser Variante keine Entlastungseffekte in der Stadt Teublitz erzielt würden und deren Realisierung daher nicht zu erwarten ist.“* (UVP-Bericht, S. 4).

Es ist aus unserer Sicht völlig unverständlich, dass die genannten *„Nord-Süd-gerichteten Verkehrsströme“* bei der Trasse D, die insgesamt Trasse U10 durchaus ähnelt, offenbar insoweit aufgenommen werden können, dass die verkehrstechnische Wirksamkeit der *„Vorzugsvariante“* D in Teublitz als doppelt so groß wie bei U10 berechnet wird (-8.640 versus -4.540 KFZ pro Tag, s. Verkehrsuntersuchung Tabelle 22 und 24). Daraus wird abgeleitet, dass der *„(sehr) geringen Entlastungswirkung“* von U10 immerhin *„mittlere Entlastungswerte“* bei Trasse D entgegenstehen.

- b) Die sogenannte Vorzugsvariante D hat eher den Charakter einer neuen Straße, die vor allem als **Autobahnzubringer für die „Neue Mitte“** dienen soll. Entsprechend heißt es in der Trassendiskussion des Verkehrsgutachtens zu Trasse D: *„Anbindung und Erschließung des IEG möglich“*.

Es stellt sich aufgrund der zweifelhaften, verkehrsentlastenden Wirkung in den Innenstädten (auch von Teublitz!) die Frage, ob man überhaupt noch von einer Umfahrungsstraße sprechen kann. In der o.g. öffentlichen Zweckverbandssitzung vom 24.07.2020, in der die Trasse D vorgestellt wurde, wurde in diesem Zusammenhang nicht ohne Grund darauf hingewiesen, dass die Straße von Teublitz nach Schwandorf hinsichtlich der „*Verbindungsfunktionsstufen*“ **„keine überregional bedeutsame Netzfunktion“** hat.

9. Naturschutz und Diskussion des UVP-Berichtes

Das Vorhaben stellt aus Sicht des Naturschutzes einen schwerwiegenden Eingriff mit erheblichen Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter dar. Dies ist auch der Tenor der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Es ist für den LBV in keiner Weise nachvollziehbar, dass die **Ergebnisse des UVP-Berichts nicht in die Wertung der Hauptvarianten eingeflossen** sind (Erläuterungsbericht, S. 20 unten). Gerade dies ist Aufgabe eines Raumordnungsverfahrens!

Weiterhin kritisieren wir, dass der Erläuterungsbericht an keiner Stelle Bezug nimmt auf das novellierte Bayerische Landesplanungsgesetz von 2021. Der in 6 Nr. 3 BayLplG verankerte **Grundsatz des Flächensparens** hat darin noch weiteres Gewicht erhalten (vgl. VGH-Urteil vom 05.10.2021). Diese gesetzgeberische Prämisse wird in der Auswahl von Vorzugstrassen nicht beachtet.

Exemplarisch für die schwerwiegenden Eingriffe in die Schutzgüter seien folgende Aussagen aus dem Fazit der UVP zitiert:

„Demnach lässt sich nur bei wenigen der Arten, die im Gesamtuntersuchungsgebiet nachgewiesen oder zu erwarten sind, von vornherein ausschließen, dass artenschutz-rechtlich relevante Beeinträchtigungen durch die verschiedenen Varianten des Vorhabens entstehen werden [...] Bei etlichen Arten / Artengruppen können die bei einzelnen Planfällen zu erwartenden Beeinträchtigungen aber als so gravierend einzuschätzen sein, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nur mit einem erhöhten Aufwand an Vermeidungsmaßnahmen oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen hinreichend sicher vermieden werden können.“

Derartige Ergebnisse sind keineswegs überraschend. Der naturschutzfachliche Wert des Gebietes ist seit langem bekannt und dokumentiert, siehe z. B. Biopopkartierung, Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Schwandorf, aber auch entsprechende Aussagen im Flächennutzungsplan bzw. Landschaftsplan der Stadt Teublitz (s. Anl. 1 und 2).

Bund Naturschutz und LBV haben in einer gemeinsamen Stellungnahme (Anl. 3) auf den Wert des Weihergebietes ebenso hingewiesen, wie auf dessen Gefährdung (Anl. 4). Insbesondere die **Avifauna ist als überregional bedeutsam** anzusehen, wie dies auch in folgender Publikation belegt wurde:

STIERSTORFER, C., NOWAK, M., RANK, H. & SCHMIDKUNZ, F. (2020): Das Teublitz Weihergebiet: ein Naturjuwel ohne Schutz. In: Jahresbericht 40 der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft Ostbayern, Acta Albertina Ratisbonensia, Band 65: 62-82.

Es sollen an dieser Stelle nicht die einzelnen Aussagen des UVP-Berichtes wiederholt werden. Vielmehr soll im Folgenden auf einzelne Themenbereiche des UVP-Berichtes eingegangen werden, die uns besonders wichtig oder ergänzungsbedürftig erscheinen, sowie insbesondere auf jene Aussagen und Schlussfolgerungen, die wir nicht teilen.

9.1 Untersuchungsumfang und Datengrundlagen der UVP

„Inhalte und Vorgehen wurden im Rahmen der Antragskonferenz und weiterer Abstimmungen mit den zuständigen Behörden und der Regierung der Oberpfalz festgelegt“ (S. 2). Wir möchten an dieser Stelle nochmal unser Unverständnis darüber zum Ausdruck bringen, dass **kein Scoping-Termin** unter Einbeziehung der anerkannten Naturschutzverbände stattfand (s. oben, Punkt „Öffentlichkeitsbeteiligung“ dieser Stellungnahme).

Die Bewertung des Untersuchungsraumes in der UVP basiert v.a. *„auf der Grundlage vorhandener Daten“* und Luftbilddauswertungen, sowie eigener Begehungen. Dabei ist zu kritisieren, dass die verschiedenen gesetzlich geschützten Biotop nicht kartiert wurden (*„Groberfassung“*) (S. 9, S. 19-21). Man greift lediglich auf die amtliche Biotopkartierung zurück. Diesbezügliche Bewertungsschwierigkeiten werden im UVP-Bericht selbst zugegeben (s. Kapitel 5.2.2.3, z. B. Bemerkungen zur *„Biotopwertliste“*). Hinzu kommt, dass die Daten der Waldbiotopkartierung als veraltet anzunehmen sind, da diese (bedauerlicherweise) nicht mehr aktualisiert wird. Auf feuchten Standorten ist z. B. mit Moor- und Sumpfwäldern zu rechnen, die bisher nicht in der Biotopkartierung erfasst wurden, wie dies auf vergleichbaren Waldflächen des geplanten Gewerbegebietes an der A93 auch der Fall war. Siehe dazu auch unten Kapitel 9.5 zum Schutzgut Boden.

Damit stellt sich insgesamt die Frage, ob die Aussagen zur Schwere der Eingriffe hinsichtlich der Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotop auf einer ausreichenden Datengrundlage basieren. Im UVP-Bericht heißt es dazu auf S. 10:

„Eine detaillierte Behandlung des Vorkommens bzw. der flächigen Inanspruchnahme dieser gesetzlich geschützten Lebensraumtypen erfolgt auf Basis von Geländekartierungen im Rahmen des späteren Planfeststellungsverfahrens.“

Ein solches Planfeststellungsverfahren wird aber erst dann eingeleitet, wenn die Festlegung einer Trasse erfolgt ist. Wie diese Festlegung erfolgen soll, wenn **entscheidende Datengrundlagen fehlen** (z. B. zu den gesetzlich geschützten Lebensraumtypen) fehlen, bleibt offen. Dies ist als **gravierender Mangel** zu bewerten.

Hinsichtlich der untersuchten Lebensstätten von Tieren zur Eingriffsbewertung muss darauf hingewiesen werden, dass Wälder einen Großteil der Eingriffsfläche ausmachen. Eine systematische Erfassung von walddtypischen Lebensstätten (z. B. Baumhöhlen) erfolgte nicht. Daher sind keine konkreten Aussagen darüber möglich.

9.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes der UVP

Die pauschale Festlegung eines 200-m-Korrodors entlang der Trassen nimmt zu wenig Rücksicht auf lokale Spezifika. So müsste z. B. im Osten die Betroffenheit des dortigen Lehmholzes (mindestens bis zur Autobahn) durch die „Vorzugsvariante“ D insgesamt untersucht werden, und nicht nur innerhalb des willkürlichen 200-m-Korridors. Gleiches gilt für die biotopkartierten Wälder am Saltendorfer Berg, oder biotopkartierte Waldbestände im Süden des Untersuchungsgebietes an den Gemeindegrenzen zwischen Burglengenfeld und Teublitz. Wanderbeziehungen zwischen Habitaten (z. B. von Amphibien), oder auch großflächige Reviere (z. B. von Waldschneepfen) und deren Betroffenheit können damit nur unzureichend eingeschätzt werden.

[Hinweis: die folgenden Unterkapitel 9.3-9.12 folgen den Unterkapiteln 5.1-5.10 bzw. 7.1-7.9 im UVP-Bericht]

9.3 (UVP 5.1/7.1) Schutzgut Mensch

Der Einstufung des Schutzguts „Flächen mit Wohnnutzung“ in die Bewertungsklasse 1 ist zuzustimmen. Damit wird ein grundsätzliches Problem dieser Umgehungsstraße deutlich: Wie gewichtet man die mutmaßliche Entlastung von Menschen, die an der Staatsstraße 2397 gegenüber der Belastung von Menschen, die an oder in der Nähe der geplanten Umgehungsstraße leben?

Eine rein quantitative Gegenüberstellung ist nicht zielführend, denn der Entlastungseffekt an der Staatstraße ist allenfalls graduell, während der Straßenneubau eine völlig neue Belastung für die betroffenen Menschen entstehen lässt.

Ebenfalls schwer quantifizierbar ist die **irreversible Schädigung des Erholungsraumes**. Der Einstufung der Schutzgüter „Freizeitwege“ und „Sonstige Erholungsflächen“ in Bewertungsklasse 3 stimmen wir nicht zu. Diese Bewertung widerspricht auch den Aussagen in der Zusammenfassenden Bewertung für das Schutzgut Menschen im UVP-Bericht (5.1.3): *„Das Untersuchungsgebiet besitzt auch eine wichtige Funktion für die Naherholung. Flächen mit hoher Bedeutung bedecken große Teile des Untersuchungsgebietes und nehmen fast die gesamte nördliche Hälfte des Untersuchungsgebietes ein. Intensiv genutzte Bereiche von hoher Bedeutung bilden einen zusammenhängenden Riegel im Eselweihergebiet“*.

Dem ist zuzustimmen, die Aussage ist jedoch zu erweitern: Das **gesamte Untersuchungsgebiet ist von zentraler Bedeutung für die Naherholung im Städtedreieck**, und viele offiziell ausgewiesene Wanderwege durchziehen das Gebiet. Sowohl das Teublitzer Weihergebiet als auch die abwechslungsreiche, offene Agrar- und Kulturlandschaft im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes werden intensiv zur Naherholung „vor der Haustür“ genutzt. Die Bedeutung des Gebietes wird besonders seit der Corona-Pandemie deutlich. Der hohe Erholungswert von Flächen in unmittelbarer Umgebung der eigenen Wohnstätte war für zahlreiche Menschen in den vielen Neubaugebieten ein wichtiger Faktor für ihre Entscheidung, dort zu bauen bzw. Wohneigentum zu erwerben. Der Bau der Straße bedeutet u.U. auch einen Wertverlust dieser Immobilien, in jedem Fall aber einen deutlichen Verlust an Lebensqualität für die Bewohner. Die Einstufung von Erholungsflächen in die Bewertungsklasse 2 ist zumindest für das Weihergebiet und sein Umfeld zu gering (Forderung: Bewertungsklasse 1).

Der Hinweis in Kapitel 7.1 auf *„angepasste Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen“* ist ungenügend, zumal z. B. hinsichtlich der Einhaltung von Grenzwerten eine Aussage *„in der vorliegenden Planungsebene noch nicht möglich“* ist. Dass die Planungen variantenunabhängig zu erheblichen Belastungen für Menschen führen, sagt die UVP selbst, beispielsweise mit der Feststellung: *„Dagegen kommt es bei allen Trassen zu einer Zunahme der betriebsbedingten Lärmbelastung“*.

9.4 (UVP 5.2/7.2/8) **Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt; Artenschutzrechtliche Abschätzung**

9.4.1 Allgemeine Anmerkungen

Vorbemerkung: In der öffentlichen Debatte werden regelmäßig Argumente mit dem Tenor geäußert, der Schutz von Menschen sei wichtiger als der von seltenen Arten. Wir möchten diesbezüglich betonen, dass wir den Arten- und Naturschutz als zentralen Bestandteil im Bestreben, die natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen zu erhalten, sehen. Die Frage, ob „wegen ein paar Kröten und Eidechsen die Gesundheit von Menschen“ (Leserbrief Mittelbayerische Zeitung 25.10.2019) gefährdet werden soll, stellt sich nicht. Zudem bedrohen Bau und Betrieb der Umgehungsstraße nicht nur die Lebensgrundlagen von Menschen und vieler anderer Lebewesen, sondern auch die Gesundheit und Lebensqualität vieler direkt betroffener Menschen, siehe voriges Kapitel.

Wie der zusammenfassenden Bewertung (5.2.3) und Tabelle 17 zu entnehmen ist, stellt die geplante Umfahrungsstraße einen **hochproblematischen Eingriff** dar. Zahlreiche Schutzgüter sind mit der höchsten Bewertungsklasse 1 hinsichtlich ihrer Betroffenheit gekennzeichnet („Schutzobjekte, die bei vorhabenbedingter Beeinträchtigung erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lassen, welche sich zulassungshemmend auswirken können“). Die in Kapitel 5.2 präsentierte Darstellung der Schutzgüter ist nachvollziehbar, ebenso die in Kapitel 7.2 dargestellte Abschätzung der Auswirkungen.

Zu kritisieren ist jedoch, dass es sich um sehr grobe Abschätzungen handelt: „Im vorliegenden Planungsstadium können die **Auswirkungen nur überschlägig ermittelt** werden. Eine Eingriffsermittlung nach BayKompV sowie die Ermittlung von Flächen mit gesetzlichem Schutz nach § 30 BNatSchG / Art. 23(1) BayNatSchG erfolgen in einem späteren Planungsstadium, ebenso die Ermittlung des Grades der Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten.“ Der Verweis auf ein „späteres Planungsstadium“ stellt den Sinn und die Zielsetzung des Raumordnungsverfahrens grundsätzlich in Frage, denn durch die oben zitierten Aussagen **bezweifelt der UVP-Bericht seine eigene Datengrundlage**. Damit ist zweifelhaft, ob die Schlussfolgerungen hinsichtlich Ausgleichs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen korrekt sind. Zweifelhaft ist damit auch, inwieweit die gewichtenden, trassenspezifischen Aussagen in Kapitel 7.2 belastbar sind.

Angesichts des naturschutzfachlichen Wertes des Untersuchungsgebietes ist sicher von der „**Auslösung von Verbotstatbeständen**“ auszugehen. Grundsätzlich und vehement zu kritisieren ist, dass im UVP-Bericht stets davon ausgegangen wird, dass jegliche, auch noch so schwerwiegenden (und verbotenen!) Eingriffe durch „*Vermeidungs-, Minimierungs- und CEF-Maßnahmen*“ doch ermöglicht werden.

Damit leidet der UVP-Bericht an einem **schwerwiegenden methodischen Fehler**: Eine kritische Diskussion, ob schutzgutsbezogene „*Vermeidungs-, Minimierungs- und CEF-Maßnahmen*“ überhaupt möglich sind, fehlt völlig. Damit fehlt auch die Grundlage für die essentiell wichtige Einschätzung, ob die geplanten Eingriffe überhaupt rechtssicher realisierbar sind. Die Möglichkeit von „*Vermeidungs-, Minimierungs- und CEF-Maßnahmen*“ muss Prüfauftrag und nicht Voraussetzung für das ROV sein!

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die „*überschlägige Ermittlung der Auswirkungen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt*“ als **Grundlage für eine gewichtende, schutzgutsbezogene Bewertung der Trassen nicht ausreicht**. Auch die sehr allgemeine Darstellung von „*Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen*“ (Kapitel 6 im UVP-Bericht) im Hinblick auf die „*weiteren Planungsphasen*“ ist nicht hilfreich, v.a. weil ihre Funktion ungeprüft als möglich und ausreichend vorausgesetzt wird. Damit wird unzulässigerweise aus einer Kondition ein Postulat.

Wir widersprechen entschieden folgender Aussage in Kapitel 8 des UVP-Berichts (Artenschutzrechtliche Abschätzung): „*Dabei wird davon ausgegangen, dass sich mit entsprechendem Aufwand und zeitlichem Vorlauf grundsätzlich artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermeiden lassen.*“

Diese entscheidende Aussage ist nicht belastbar, da im Gegenteil davon auszugehen ist, dass trotz aufwändiger Ausgleichs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zahlreiche **Schutzgüter in unzulässiger Weise geschädigt** werden. Die Einhaltung der „*Anforderungen*“ an vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ist nicht sicherzustellen. Wir bezweifeln stark, dass z. B. die „*vollständige Wirksamkeit der Maßnahmen bereits zum Eingriffszeitpunkt und dauerhaft über den Eingriffszeitpunkt hinaus, so dass die Funktionalität der Stätte kontinuierlich gewährleistet wird,*“ realisierbar ist.

9.4.2 Anmerkungen zu ausgewählten Artengruppen:

Vorbemerkung: Mitarbeiter*innen des LBV haben eigene Beobachtungen regelmäßig an die beauftragten Kartierer gemeldet. Die Daten wurden, soweit wir das den Unterlagen entnehmen können, vielfach eingearbeitet, bzw. die Beobachtungen wurden auch von Kartierern selbst gemacht. Fehlende Beobachtungen ergänzen wir im Rahmen der folgenden Ausführungen (ohne Garantie der Vollständigkeit). Für Rückfragen stehen wir zur Verfügung.

Vögel

Die Vogelfauna des Untersuchungsgebietes ist Thema in o.g. Publikation (Acta Albertina Ratisbonensia, Band 65), auf die wir ausdrücklich verweisen. Der UVP-Bericht unterscheidet zwischen Brut-, Zug- und Rastvögeln. Das entspricht prinzipiell den etwas differenzierteren Kategorien in o.g. Publikation. Auf folgende, nicht in Tab. 64/65 gelistete Arten, oder möglicherweise ergänzungsbedürftige Angaben weist Michael NOWAK (Co-Autor der o.g. Publikation) per Mitteilung an den LBV hin (die meisten ergänzten Arten sind bereits in o.g. Publikation eingearbeitet, weitere Arten stellen aktuellere Beobachtungen dar):

Ergänzungen Brutvögel: Bluthänfling, Drosselrohsänger, Flussregenpfeifer, Grauspecht (wohl mehr als ein Brutpaar im Untersuchungsgebiet), Hohltaube, Höckerschwan, Kolbenente (sicher brütend, Fotonachweis), Nachtigall (wahrscheinlich brütend), Mittelspecht (wohl mehr als ein Brutpaar im Untersuchungsgebiet), Pirol (wohl mehr als ein Brutpaar im Untersuchungsgebiet), Schellente, Sperber, Waldschnepfe (sehr wahrscheinlich im Untersuchungsgebiet brütend), Zwergtaucher (wohl mehr als ein Brutpaar im Untersuchungsgebiet).

Ergänzungen Zug- und Rastvögel: Limikolen: Kampfläufer, Kiebitz, Sandregenpfeifer, Stelzenläufer, Uferschnepfe, Zwergschnepfe; Nahrungsgäste/Durchzügler: Baumfalke, Bergfink, Blaukehlchen, Blässgans, Brandgans, Dohle, Gebirgsstelze, Jagdfasan, Mittelmeermöwe, Moorente, Nachtreiher, Rohrweihe, Rotdrossel, Spießente, Steppenmöwe, Trauerseeschwalbe, Wiedehopf, Zwergmöwe.

Hinsichtlich der Bewertung der Beeinträchtigungen (Kapitel 8 UVP-Bericht, S. 109 ff) sind u.a. folgende Einschätzungen aus unserer Sicht fraglich, da konfliktvermeidende Maßnahmen notwendig erscheinen:

Braunkehlchen: auch wenn keine Straße durch die sog. Eselwiese führt, so bedeuten die unmittelbar südlich davon geplanten Trassenführungen (insbesondere B und D) zweifellos eine Beeinträchtigung. Zudem sind die Offenlandbiotope im Norden des Untersuchungsgebietes (Wiesen/"Storchenbiotop" nordöstlich des Kreisverkehrs Teublitz) als geeigneter Lebensraum für das Braunkehlchen anzusehen und unmittelbar von den Planungen betroffen.

Neuntöter: siehe Ausführungen zum Braunkehlchen.

Eisvogel: sämtliche Trassen rufen eine starke Betroffenheit durch Kollisionsgefahr des schnellen Fliegers mit KFZ hervor.

Sämtliche Trassen stellen für die Vögel des Untersuchungsgebietes eine erhebliche Beeinträchtigung dar, auch insoweit, dass Vorbelastungen bestehen, z. B. durch die Kreisstraße SAD 1. **Verbotstatbestände werden u.E. bei weiteren Vogelarten** erfüllt, z. B. ist ein Mäusebussardhorst im Osten des Eselweihers direkt von den Trassen A und C betroffen. Gravierend erscheinen die Folgen auch für die Waldschnepfe. Es ist sicher anzunehmend, dass diese Art als Brutvogel in den Feuchtwäldern des Untersuchungsgebietes vorkommt (wir verweisen auf die Untersuchungen, sowie die Genehmigungs- und Gerichtsverfahren zum nahegelegenen Gewerbegebiet an der A93).

Amphibien

Die reichhaltige Amphibienwelt des Untersuchungsgebietes ergibt sich aus den teilweise idealen Lebensraumverhältnissen. Arten wie die Erdkröte kommen dort noch in großer Zahl vor, was hochproblematisch beim Straßenneubau mitten durch die Lebensraumkomplexe (Laichgewässern, umliegende Wälder) ist. Solche Arten (Erdkröte, Bergmolch etc.) werden im vorliegenden UVP-Bericht völlig vernachlässigt, da sie als nicht bewertungsrelevant eingestuft werden. Dies mag einschlägigen Untersuchungsvorgaben entsprechen, ist aus fachlicher Sicht jedoch zutiefst unbefriedigend. Der Rückgang der Amphibien umfasst längst auch bislang häufige Arten, so dass auch für diese funktionierende, noch halbwegs intakte und großräumige Lebensraumkomplexe überlebenswichtig sind. Die geplante Umgehungsstraße (jede Trasse) **durchschneidet einen der wertvollsten Amphibienlebensräume** in weitem Umfeld.

Der Wert des Untersuchungsgebietes äußert sich auch im Vorkommen sehr seltener Arten, z. B. dem **Moorfrosch**. Es ist anzunehmen, dass die Art im gesamten nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes, also im weiten Umfeld des Teublitz-Weihergebietes, vorkommt. Dies ist durch die weit verstreuten Nachweise dieser Art in den UVP-Untersuchungen belegt. Ein weiterer Nachweis ist zu ergänzen: Balzende, blau gefärbte Exemplare konnten Ende März 2021 am Nordwest-Eck des Eselweihers fotografiert werden (ca. 250 m nördlich des westlichen Nachweispunktes in der Karte zum Schutzgut Tiere/Pflanzen). Der Moorfrosch ist durch sämtliche Varianten bedroht. **Verbotstatbestände sind aus unserer Sicht nicht zu vermeiden**, da sich das Vorkommen sicherlich nicht nur auf die dokumentierten Fundpunkte und deren unmittelbares Umfeld beschränkt, sondern den gesamten Feuchtgebietskomplex und die umliegenden Wälder umfasst. Der Aktionsradius wird mit 1km angegeben (aus: Amphibien und Reptilien in Bayern, S. 251 ff). Der UVP-Bericht vernachlässigt die Wechselbeziehungen zwischen aquatischen Laichlebensräumen des Moorfrosches und den umliegenden feuchten Wäldern, die den Tieren außerhalb der Laichzeit als Lebensraum dienen.

Es heißt lediglich auf S.60: „Möglicherweise muss als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme geeigneter Lebensraum für den Moorfrosch neu hergestellt werden.“ Ansonsten erschöpft sich der UVP-Bericht mit dem Hinweis auf „ausreichend dimensionierte Durchlässe“. Fachlich angemessen wäre hingegen die Feststellung, dass es unvermeidlich ist, dass das lokale Vorkommen des Moorfrosches durch das Vorhaben in seinem Fortbestand gefährdet ist und damit Verbotstatbestände erfüllt sind.

Bezüglich **Moorfrosch** widersprechen wir vehement folgender Aussage im Kapitel 8 des UVP-Berichts (Artenschutzrechtliche Abschätzung): „Die Beeinträchtigungen durch sämtliche Varianten A, C und D können durch Querung der Weiherkette mit einem ausreichend dimensionierten Brückenbauwerk (einschl. Amphibienleiteinrichtungen) und ggf. mit CEF-Maßnahmen (Neuanlage oder Optimierung von Laichgewässern und Landlebensräumen vorrangig im Bereich der Eselweiher oder der Krometzwinkelteiche) minimiert werden.“

Angesichts des durch Funde belegten flächigen Vorkommens der Art im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes (Weihergebiet und umliegende Wälder), und angesichts der Wechselbeziehungen zwischen Laichhabitaten und den sonstigen Sommer-/Winter-Habitaten der Art erscheint es unmöglich, eine schwere Schädigung der lokalen Population durch das Vorhaben zu vermeiden. Ein **nicht lösbarer Konflikt mit europäischen Artenschutzrecht** ist abzusehen.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass im Sommer 2021 auf dem Gelände der Firma Erutec (Rohrhof) Kreuzkröten und deren Nachwuchs nachgewiesen wurden. Es ist damit sicher davon auszugehen, dass die relativ vagile Art (5 km pro Saison sind nachgewiesen, s. Amphibien und Reptilien in Bayern, S. 225) im Untersuchungsgebiet auch vorkommt. Im UVP-Bericht ist die Art als „nicht nachgewiesen“ verzeichnet.

Abschließend sei noch einmal betont, dass die geplante Straße unabhängig von der Planungsvariante **schwerwiegende Schäden an den Amphibien-Populationen** verursachen wird. Eine funktionale Ausgleichbarkeit erscheint angesichts der drohenden Zerschneidung großflächiger Lebensraumkomplexe nicht möglich.

Fledermäuse

Sowohl der Reichtum an Arten als auch die beeindruckende Individuendichte von Fledermäusen im Untersuchungsgebiet sind hinlänglich bekannt. Insbesondere das Weihergebiet ist deshalb seit vielen Jahren Ziel von Fachexkursionen. Auch die Untersuchungen für den UVP-Bericht bestätigen dies. Die dortigen Ausführungen sind plausibel:

„Nach den Kartierungsergebnissen von 2019 und nach Auswertung der ASK ist im Untersuchungsgebiet mit dem Auftreten von bis zu 17 Fledermausarten zu rechnen.“

Die Analyse der bisherigen Daten zeigt, dass in einigen Bereichen des Untersuchungsgebietes sehr hohe Fledermausaktivitäten zu verzeichnen sind, insbesondere im Umfeld der Weihergebiete. Die Trassenvarianten queren nachgewiesene Leitstrukturen und Jagdhabitats in unterschiedlichem Ausmaß. Hier sind die Beeinträchtigungsfaktoren [...] relevant. Hervorzuheben sind die Bereiche mit hoher bis sehr hoher Fledermausaktivität im Bereich der Krometzwinkelteiche, im Umfeld der Eselweiher und an einer Gehölzstruktur südlich von Teublitz. Hier sind ohne geeignete, teils aufwändige Vermeidungsmaßnahmen (ausreichend dimensionierte Querungshilfen, Kollisionsschutzmaßnahmen, Neuordnung von Leitstrukturen) gravierende Beeinträchtigungen von strukturgebunden fliegenden Arten zu erwarten.“

Wie bei den Amphibien ist auch bei diesen Ausführungen zu kritisieren, dass stillschweigend davon ausgegangen wird, dass mit den „aufwendigen Vermeidungsmaßnahmen“ und Ausgleichsmaßnahmen die betroffenen Populationen nicht erheblich geschädigt werden. Neben den Flugrouten und Jagdrevieren schädigt der geplante Eingriff zudem die Fortpflanzungsstätten (z. B. Höhlenbäume) direkt. Auch bei den **Fledermäusen sind aus unserer Sicht Verbotstatbestände** unvermeidlich. Das reich strukturierte Gebiet mit Wasserflächen, Waldrändern und gut strukturierten großflächigen Wäldern ist ideal für Fledermäuse, wird jedoch von der geplanten Straße (trassenunabhängig) großflächig zerschnitten.

Luchs

Der Luchs wird lediglich in der Diskussion um „Achsen/ Korridore für Großsäuger“ erwähnt. Vernachlässigt wird dabei, dass der Luchs Zielart des nahegelegenen FFH-Gebietes „Regentalhänge bei Hirschling“ ist, und auch in aktuellen Kartendarstellungen des Bundesamtes für Naturschutz (2018/2019) für diese Region verzeichnet ist. Die großflächigen Waldgebiete, an die das Untersuchungsgebiet anschließt bzw. ein Teil davon ist, lassen das Vorkommen des Luchses durchaus plausibel erscheinen. Damit muss die Art unbedingt berücksichtigt werden.

9.4.3 Kartendarstellung der Bewertungsklassen; Abschließende Bemerkungen zum Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Die Zuordnung der Flächen zu den Bewertungsklassen 1-3 ist in weiten Teilen nachvollziehbar, wenngleich aus unserer Sicht für einige weitere Bereiche die Zuordnung zu Klasse 1 gerechtfertigt wäre: dies sind z. B. die strukturreichen Offenlandflächen im Norden des Untersuchungsgebietes („Storchenhabitat“ nordöstlich von Teublitz), sowie einige Waldbestände im Osten, insbesondere im nördlichen Bereich der Trasse D.

Letzteres begründet sich in den dortigen, teilweise sehr feuchten Standortverhältnissen in den jeweiligen Waldbeständen.

Im Rahmen dieser Stellungnahme kann nur auf einzelne ausgewählte Artengruppen eingegangen werden. Dem Grundmuster im UVP-Bericht, nämlich dass die Lösbarkeit von Konflikten mit den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben als vorausgesetzt zu akzeptieren ist, kann nicht gefolgt werden. Dass solche Konflikte unvermeidlich sind, zeigt nicht zuletzt der Blick auf die Karte zum Schutzgut Tiere/Pflanzen. Jede der Trassen führt auf erheblichen Streckenanteilen durch rote Flächen, mit denen Gebiete der Bewertungsklasse 1 bezeichnet sind. Die in Kapitel 7.2 des UVP-Berichtes dargestellten Auswirkungen des Vorhabens kann aus Sicht des Arten- und Naturschutzes nur eine Konsequenz haben: Sämtliche Trassenvorschläge können nicht realisiert werden.

9.5 (UVP: 5.2/7.3) **Schutzgut Boden und Fläche**

Die Auswirkungen werden im UVP-Bericht plausibel beschrieben. Es ist jedoch zu kritisieren, dass der Umfang der Eingriffe nicht abgeschätzt werden kann, insbesondere was die Gesamtversiegelung anbelangt. Entsprechend wurde *„für das Schutzgut Fläche [...] keine Raumempfindlichkeit ermittelt“*. Auch hier wird auf Nachfolgeplanungen verwiesen. Die Bewertung des Eingriffes auf das Schutzgut *„Fläche“* wäre Aufgabe der UVP.

Neben der Versiegelung sind die Ausführungen zu den Schadstoffeinträgen besonders bedenklich: *„Durch das Vorhaben sind auch Beeinträchtigungen der Böden durch Schadstoffeinträge zu erwarten. Die Schadstoffe nehmen Einfluss auf die Speicher- und Regelfunktion der Böden“*. Dies wiegt umso schwerer, da bei allen Trassen *„umfangreiche Eingriffe in grundwasserbeeinflusste Böden, bzw. deren Durchschneidung zu erwarten sind. Die Trassen liegen im Bereich des Weihergebietes **großflächig in „wassersensiblen Bereichen“***.

Der Wert und die Funktion von grundwasserbeeinflussten Böden werden zutreffend in Kapitel 5.3.2.1 des UVP-Berichtes beschrieben, es soll an dieser Stelle vollständig zitiert werden: *„Grundwasserbeeinflusste Böden (Gleye, Anmoorgley, Niedermoorgley) sind empfindliche Komplexe, deren Funktionsfähigkeit durch bauliche Eingriffe sehr schnell eingeschränkt wird. Diese quelfähigen Böden beeinflussen entscheidend den lokalen Wasserhaushalt. Sie können als Retentionsraum und Stoffsenken für Kohlenstoffspeicher dienen und haben somit auch eine Auswirkung auf das lokale Klima. Als Standorte von aktuellen und potenziellen Feuchtlebensräumen sind sie **für den Arten- und Biotopschutz von hoher Bedeutung**. Darüber hinaus können grundwasserbeeinflusste Böden auch **bautechnische Herausforderungen** mit sich bringen.*

*Baumaßnahmen, die eine Regulierung der Gewässer bzw. Versiegelung der Feuchtfächen zur Folge haben, bedingen eine Absenkung des Grundwasserspiegels sowie eine Verringerung der Überflutungswahrscheinlichkeit und der Grundwasserspiegelschwankungen. Damit wird eine Entwicklung der grundwassergeprägten Böden hin zu terrestrischen Bodenbildungen eingeleitet, mit der eine zunehmende Verwitterung, Versauerung, Verarmung an Nährstoffen und Bodenverdichtungen einhergehen. In der Kategorie der grundwasserbeeinflussten Böden sind auch **potenzielle Moorstandorte und Moorböden** enthalten.“*

Warum angesichts der zu erwartenden schwerwiegenden Schäden an diesen Böden die Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben nur mit „hoch“ (Bewertungsklasse 2) beurteilt wird, ist nicht nachvollziehbar. Aus unserer Sicht wäre Bewertungsklasse 1 angemessener. Wichtig ist auch der Hinweis, dass diese Böden „*bautechnische Herausforderungen*“ sein können (siehe oben zum Thema Kosten!). Im Übrigen ist zu erwarten, dass auf diesen Standorten (Anmoor- und Niedermoorgleye) zumindest stellenweise gesetzlich **geschützte Waldbiotope existieren (Moor- und Sumpfwälder)**. Es ist ferner zu prüfen, ob nicht auch Moorböden mit einem Torfhorizont >30 cm im Untersuchungsgebiet stellenweise existieren.

Im Südwesten des Untersuchungsgebietes herrschen trockenere Bodenverhältnisse vor. Dort gehen landwirtschaftliche Nutzflächen verloren. Es ist zudem zu erwarten, dass es dort zu Geländeeinschnitten auf langen Streckenabschnitten kommen wird, so dass sich der Verbrauch an Boden und Fläche weiter erhöht. Als weiteres Problem ist die Querung von Wäldern zu nennen: Dabei werden mutmaßlich **über Jahrhunderte gewachsene Waldböden zerstört** werden. Es ist nämlich davon auszugehen, dass die betroffenen Wälder in der Vergangenheit nie vollständig gerodet wurden, da die landwirtschaftliche Nutzung insbesondere auf feuchten oder gar nassen Standorten kaum möglich war. Es handelt sich somit zumindest stellenweise um sogenannte historisch alte Wälder, deren Boden umso wertvoller einzuschätzen ist, auch was die Bodenlebewesen anbelangt.

Ihr Waldboden ist also nicht nur „*über Jahrzehnte gewachsen*“ (s. Kapitel 5.3.2.3 UVP-Bericht), sondern über Jahrhunderte. Dies zeigt sich mutmaßlich auch in der Fauna. Im östlich gelegenen Wald (geplantes Gewerbegebiet an der A93) wurden z. B. diverse Laufkäferarten (Gattung Carabus) gefunden, die diesen Wald als historisch alt indizieren.

Beim Schutzgut Boden ist generell zu bedenken, dass dessen zwangsläufige großflächige **Zerstörung irreversibel und nicht ausgleichbar** ist. Das Vorhaben ist allein unter diesem Aspekt abzulehnen, und insbesondere hinsichtlich der oben beschriebenen Folgen für die grundwasserbeeinflussten Böden geradezu verantwortungslos. Der zusammenfassenden Beurteilung im UVP-Bericht („*Im Schutzgut Boden wurde die höchste Raumempfindlichkeit nicht vergeben*“) wird nicht zugestimmt.

9.6 (UVP 5.4/7.4) **Schutzgut Wasser**

Das Thema Wasser ist zentraler Faktor im Untersuchungsraum. Oberflächengewässer, Grundwasser und Einzugsbereiche von Wasserschutzgebieten sind betroffen. Damit sind entsprechende Gesetze betroffen (u.a. Wasserhaushaltsgesetz und Europäische Wasserrahmenrichtlinie).

Oberflächengewässer, Wasserschutzgebiete

„Oberflächengewässer können durch den Bau und den Betrieb von Straßen erheblich beeinträchtigt werden.“ Dieser Aussage ist voll zuzustimmen. Wir verweisen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot.

Zu kritisieren ist jedoch, wie bei anderen Schutzgütern, die nicht weiter begründete Annahme, dass *„ihre Funktionen [...] durch Minimierungsmaßnahmen (Brücken, Durchlässe) weitgehend erhalten bleiben.“* Es sind auch **negative Auswirkungen auf die Teichwirtschaft und die Fischerei** zu befürchten, die im UVP-Bericht zwar erwähnt werden, aber nicht weiter thematisiert sind. Wir verweisen diesbezüglich ausdrücklich auf die Stellungnahme des Landesfischereiverbandes, die wir inhaltlich teilen.

Hinsichtlich der großflächigen *„geplanten Erweiterung der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Burglengenfeld“* (s. Karte Schutzgut Wasser) im Südwesten des Untersuchungsgebietes ist anzumerken, dass es um die Erweiterung des Einzugsgebietes geht. Der Flächenumfang der Erweiterung des Einzugsgebietes bzw. der Schutzzone III ist derzeit im Klärungsprozess (Mail Büro Schober an den LBV vom 09.12.2021). Im Text des UVP-Berichtes (Kapitel 5.4.2.1) ist die Rede davon, *„den Einzugsbereich des Wasserschutzgebietes „Burglengenfeld“ nach Norden zu erweitern und als Schutzzone III auszuweisen“*.

In jedem Fall zeigt dies, dass die Straße auch außerhalb der tiefgelegenen, grundwasserbeeinflussten Flächen im Nordosten des Untersuchungsgebietes problematisch ist.

Grundwasser und wassersensible Bereiche

Das oberflächennah anstehende Grundwasser im Nordosten des Untersuchungsgebietes führt dazu, dass neben den Oberflächengewässern große weitere Flächen als *„wassersensible Bereiche“* ausgewiesen sind. Die geplante Straße kann zur *„Behinderung des Wasserabflusses, Reduzierung der Grundwasserneubildung, Gefährdung des Grundwassers, [und] Reduzierung des Lebensraumpotenzials“* führen (Kapitel 5.4.2.5). Siehe auch z. B. UVP-Bericht S. 69 hinsichtlich der Auswirkungen der Trasse A: *„... Durchschneidung von grundwasserbeeinflussten Böden rund um die Eselweiher sowie im Nordosten von Teublitz (Oberer Bürgergraben, Feuchtwiesenareal).“*

Wie bei anderen Schutzgütern wird auch hier davon ausgegangen, dass diese drohenden Schäden abgewendet werden können: „Daher ist in wassersensiblen Bereichen mit einem erhöhten Aufwand für Vermeidung, Minimierung und Kompensation zu rechnen.“ Das ist fraglich. Wir stimmen daher insbesondere der Einstufung der wassersensiblen Bereiche in die Bewertungsklasse 3 nicht zu. Angemessener wäre mindestens Bewertungsklasse 2.

Einen erheblichen Mangel sehen wir in der fehlenden Erörterung von **Grundwasserzügen und Zuflüssen für das Teublitz Weihergebiet**. Es ist davon auszugehen, dass im Nordosten des Untersuchungsgebietes das Wasser nicht nur oberflächlich in Gräben und Bächen von Ost nach West Richtung Naab fließt, sondern sich ein erheblicher Teil dieses Abflusses auch unter der Oberfläche abspielt. Diese Wasserzüge kommen u.a. von dem langgestreckten Bergzug im Osten, dessen Westflanken alle Richtung Naab entwässern. Dies kann für Bauvorhaben erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringen, wie sich u.a. an der Diskussion um die Hydrogeologie der geplanten Gewerbegebietsfläche an der A93 zeigte. Detaillierte hydrogeologische Untersuchungen sind jedenfalls unerlässlich, um die Auswirkung der Straße auf den Wasserhaushalt des Untersuchungsgebietes zumindest grob abschätzen zu können. Dies ist nicht zuletzt auch **existentiell wichtig für die Teichwirtschaft**. Die zuverlässige Wiederbespannung der Weiher nach deren Ablassen ist Grundvoraussetzung für die Fortführung der historischen Teichwirtschaft.

Schlussbemerkungen zum Schutzgut Wasser

Die geplante Straße (alle Varianten) durchquert praktisch in ihrer gesamten Länge Gebiete, die für den **Wasserhaushalt der Region große Bedeutung** haben (wassersensible Bereiche, oberflächennahes Grundwasser, Oberflächengewässer (Weiher und Bäche/Gräben), Einzugsgebiet für Wasserschutzgebiet). Sämtliche Schutzgutparameter sollten aus unserer Sicht mindestens Bewertungsklasse 2 haben.

Mit der Gefährdung des Schutzgutes Wasser wird der unauflösbare Konflikt der Planung besonders deutlich: die Gesundheitsgefährdung der Menschen in den verkehrsbelasteten Innenstädten soll mit einem Vorhaben vermindert werden, das seinerseits Gesundheitsgefahren, und Gefahren für viele weitere Lebensgrundlagen des Menschen mit sich bringt.

Hinsichtlich der **Gefahren für die historische Teichwirtschaft** sei an dieser Stelle eine politische Äußerung erlaubt: Es wäre zu begrüßen, wenn sich Entscheidungsträger der Region, die sich bei teichwirtschaftlichen Schäden durch Kormorane und Fischotter vehement für die Interessen der Teichwirte einsetzen, mit gleichem Engagement für diese einsetzen würden, wenn es um die Gefährdung ganzer Teichlandschaften durch Bauprojekte geht.

9.7 UPV (5.5/7.5) **Schutzgut Luft und Klima**

Sowohl die Wasserflächen als auch die Waldflächen des Untersuchungsgebietes sind für Luft und Klima von großer Bedeutung. Hinsichtlich der Waldflächen steht im UVP-Bericht: *„Wie im Bericht zur Raumordnung dargestellt, widerspricht die Inanspruchnahme von Waldflächen dem raumordnerischen Erfordernis, die regional und lokal für **Klima- und Immissionsschutz bedeutsamen Wälder** in ihrer Flächensubstanz zu erhalten.“*

Dem ist nichts hinzuzufügen, außer der Hinweis auf den **Waldaktionsplan**, der dem Großteil der Wälder des Untersuchungsgebietes eine besondere Bedeutung für regionalen Klimaschutz zuweist, teilweise auch für den Immissionsschutz. Auch folgender Schlussfolgerung ist zuzustimmen: *„Das regionalplanerische Erfordernis und die Einstufung des Waldaktionsplans geben den Waldflächen eine entscheidungserhebliche Bedeutung in der Abwägung.“*

Die Funktion der großen Wasserflächen als Kaltluftentstehungsgebiet ist ebenfalls hervorzuheben. Warum sie allerdings nur in die Bewertungsklasse 3 fallen, ist nicht nachzuvollziehen.

Der Hinweis, die Auswirkungen könnten mit „*Brückenbauwerken*“ (Kapitel 7.5) minimiert werden, ist befremdlich, da die Auswirkung der Straße (z. B. als Entstehungsfläche für heiße Luftmassen) damit nicht gelindert werden.

Wir vermissen in den Ausführungen zum Schutzgut jegliche Ausführungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima im großräumigen Rahmen. An keiner Stelle wird hier der **Klimawandel** erwähnt. Gerade bei einem Straßenneubau und den damit verbundenen **massiven CO₂-Emissionen bei Bau und Betrieb** ist das unverständlich. Hinzu kommen die erwartbaren Emissionen durch die Zerstörung von Waldflächen und CO₂-speichernden Böden.

9.8 UVP (5.6/7.6) **Schutzgut Landschaft**

Die sehr vielfältige Landschaft des Untersuchungsgebietes wird im UVP-Bericht korrekt beschrieben. Die Würdigung dieser Landschaft wird auch im Regionalplan Oberpfalz-Nord deutlich, wo Festsetzungen für landschaftliche Vorbehaltsgebiete, regionale Grünzüge und Trenngrün erfolgen. Es sei insbesondere auf die Kategorie „**Landschaftliches Vorbehaltsgebiet**“ hingewiesen, das erhebliche Teile des Untersuchungsgebietes einnimmt, und zwar sowohl im Nordosten (Weihergebiet und angrenzende Wälder), als auch im Südwesten (Hochfläche).

„In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zu“ (Kapitel 5.6.2.3). Wir weisen darauf hin, dass die Kategorie „Landschaftliches Vorbehaltsgebiet“ in der Urteilsbegründung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes im Verfahren um das Gewerbegebiet an der Autobahnausfahrt Teublitz (A93) eine wichtige Rolle spielte. Der Einstufung der Landschaftlichen Vorbehaltsgebiete in die Bewertungsklasse 3 widersprechen wir ausdrücklich. Angesichts des sehr vielfältigen Landschaftsbildes mit großen, noch unzerschnittenen Bereichen ist auch bei den Landschaftsbildeinheiten eine Heraufstufung zu fordern. Bewertungsklasse 1 wäre fachlich durchaus gerechtfertigt.

Ebenso widersprechen wir der Einstufung der **Freiflächen für Trenngrün**, die auch im Regionalplan festgesetzt sind, in die Bewertungsklasse 3. Auch hier wäre mindestens eine Einstufung in Bewertungsklasse 2 angemessen. Die Durchschneidung dieser Freiflächen durch das Vorhaben kann nicht vermieden werden und ist nicht ausgleichbar.

Generell ist aus unserer Sicht die Auswirkung auf das Landschaftsbild, insbesondere auch die Fernwirkung, nur mangelhaft abgehandelt. Es ist absehbar, dass die Straße (variantenunabhängig) in weiten Streckenabschnitt insbesondere von den Höhenzügen im Westen aus sichtbar sein wird, v.a. auch die Brückenbauwerke. „Das Fehlen von Störfaktoren“ (Landschaftsplan Teublitz) in diesem Bereich geht damit als wertgebender Faktor verloren.

9.9 (UVP 5.7/7.7) **Kulturelles Erbe**

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich das Untersuchungsgebiet im Bereich eines „bereits in prähistorischer Zeit genutzten Altwegs nach Böhmen“, sowie weiterer Altstraßen befindet (siehe IRLINGER, W. & RAßHOFER, G. [2002]: Ein „Herrenhof der Späthallstatt-/Frühlatènezeit im Naabtal bei Teublitz, Lkr. Schwandorf. In: Beiträge zur Archäologie in der Oberpfalz und in Regensburg, Band 5, S. 141-166).

Spektakuläre Funde, wie die Etruskischer Bronzebecken in Grabhügeln im Samsbacher Forst sind nicht auszuschließen.

9.10 (UVP 5.8/7.8) **Sachgüter**

Es sei hier insbesondere auf die **Teichwirtschaft** (siehe 9.6), aber auch auf **ackerbaulich genutzte landwirtschaftliche Nutzflächen** verwiesen, die durch das Vorhaben geschädigt werden, bzw. ganz verloren gehen. Beim **Wald ist v.a. Staatsforst betroffen**, der durch die Zerschneidung bislang zusammenhängender Bestände auch ökonomisch negativ beeinträchtigt wird. Es fehlt eine Abhandlung zur Betroffenheit jagdlicher Belange. Die **Durchschneidung von Jagdrevieren** wird zu erheblichen Wertminderungen führen, und widerspricht zudem Bemühungen der Jägerschaft zum Erhalt des Niederwildes. Bei den Ausführungen zur Landwirtschaft fehlt eine Abhandlung zu Agrarumweltmaßnahmen, deren Zielsetzungen ebenfalls durch das Vorhaben in Frage gestellt sind.

9.11 (UVP 5.9/7.9) **Wechselwirkungen**

Die Ausführungen in diesem Kapitel sind nachvollziehbar und plausibel. An dieser Stelle sei aber angemerkt, dass im UVP-Bericht, und in den gesamten ROV-Unterlagen eine vertiefte **Diskussion von Summationswirkungen fehlt** - v.a. im Hinblick auf Vorbelastungen des Untersuchungsgebietes, sowie im Hinblick auf Folgeprojekte entlang der geplanten Umgehungsstraße.

Derzeit sind Teilflächen des Untersuchungsgebietes noch als **weitgehend „intakte“, zusammenhängende Kultur- und Naturlandschaften** zu bezeichnen. Die Zerschneidung durch die geplante Straße führt zu weiteren **Verinselungseffekten**, so dass dadurch Verschlechterungen für einzelne Schutzgüter eintreten können, die über die vorauszusehenden Auswirkungen der Straße im Rahmen einer auf diese fokussierten (also eingeschränkten) Analyse deutlich hinausgehen.

Es fehlt auch eine **Konfliktanalyse mit anderen Projekten**. Als Beispiel sei die Ausgleichsfläche „Bäckerfelder“ des geplanten Gewerbegebietes an der A93 verwiesen. Dort soll als Ausgleich für die Waldrodung aufgeforstet werden, und es sollen Habitate für Amphibien entstehen. Genau durch diese Fläche an der Kreisstraße SAD 1 gehen die Hauptvarianten A und C, sowie die Untervarianten U7 und U8. Möglicherweise erübrigt sich aber der Hinweis auf dieses Beispiel, falls nach dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (Unwirksamkeit des Bebauungsplanes für das Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Teublitz) die Planungen nicht weiterverfolgt werden.

Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass es ein grundsätzlicher Mangel im vorliegenden ROV ist, die Auswirkungen von parallel laufenden Planungsprozessen nicht mit einzubeziehen. So wäre es bei der Erstellung der ROV Unterlagen (also vor dem Gerichtsurteil) notwendig gewesen, mögliche Wechselwirkungen der Pläne für das nahe gelegene Gewerbegebiet mit denen der Umgebungsstraße zu analysieren.

Bei Verwirklichung von beiden Projekten wäre mit einer schwerwiegenden naturschutzfachlichen Entwertung des gesamten Gebietes im Osten von Teublitz zu rechnen.

9.12 (UVP 5.10) Zusammenfassende Bewertung der Ausgangssituation

„Nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet wird von Flächen mit sehr hoher oder hoher Bewertung einzelner Schutzgüter eingenommen.“

Diese zentrale Aussage im UVP-Bericht (S. 47) belegt, dass das Vorhaben **„Umfahrungsstraße Städtedreieck“ nicht realisierbar** ist. Dies kommt auch in Abb. 3 im UVP-Bericht zum Ausdruck, in der fast die gesamte Fläche rot (Objekte mit sehr hoher Bewertung bei mindestens einem Schutzgut) oder orange (Objekte mit hoher Bewertung bei mindestens einem Schutzgut) markiert ist. Daraus ist aus unserer Sicht nur eine Schlussfolgerung zu ziehen: **Keine der untersuchten Trassen ist raumverträglich und keine Trasse entspricht den Erfordernissen der Raumordnung – auch nicht mit Maßgaben.**

9.13 Wald

Da großflächige Waldgebiete durch jede der Trassen durchschnitten werden, soll im Folgenden auf Zielkonflikte mit diversen Planungsvorgaben hingewiesen werden: Im Regionalplan Oberpfalz Nord ist *„in Niederungen und Beckenlandschaften [...] die Bewahrung großer, geschlossener Waldgebiete“* als Ziel festgelegt. Im Landschaftsplan der Stadt Teublitz (2004) heißt es auf S. 26. zum von großflächigen Wäldern geprägten Landschaftsbild: *„Ein weiterer wichtiger Punkt zur positiven Bewertung des Landschaftsbildes ist das Fehlen von Störfaktoren.“*

Im Bericht zur Raumordnung wird auch das Landesentwicklungsprogramm zitiert: *„Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (Stand 01.03.2018) bestimmt als Grundsatz, große zusammenhängende Waldgebiete, Bannwälder und landeskulturell oder ökologisch besonders **bedeutsame Wälder vor Zerschneidungen und Flächenverlusten zu bewahren.** Die Waldfunktionen sollen gesichert und verbessert werden (LEP Bayern 2018: Ziffer 5.4.2 (G)).“*

Die „Vereinbarkeit mit den raumordnerischen Erfordernissen“ wird im Bericht zur Raumordnung wie folgt beschrieben (Kapitel 7.4): „Die Inanspruchnahme von Waldflächen lässt sich für den Bau der Ortsumfahrung nicht vermeiden. Sie widerspricht dem raumordnerischen Erfordernis, die regional und lokal für Klima- und Immissionsschutz bedeutsamen Wälder in ihrer Flächensubstanz zu erhalten. Der Konflikt wird im Zuge des Raumordnungsverfahrens abgewogen. Inwieweit der Verlust der Waldfläche durch Ersatzaufforstung kompensiert werden muss, ist eine Frage, die ebenfalls im ROV behandelt werden sollte. Es handelt sich um ein Gebiet mit hohem Walddreichtum.“

Wir stellen fest: **Der im Zitat genannten Aufforderung zur Abwägung dieses Zielkonfliktes wurde nicht vertieft nachgegangen.**

Es sei zudem darauf hingewiesen, dass zu prüfen ist, ob das betroffene Gebiet nicht den Kriterien eines unzerschnittenen, verkehrssarmen Raumes (UZVR) entspricht, bzw. einem solchen angehört.

Es sei nochmal darauf hingewiesen, dass aufgrund der feuchten Standortverhältnisse mit geschützten Waldbiotopen zu rechnen ist, die bislang nicht in entsprechenden Kartierungen erfasst sind (vgl. Kartierungen im Lehmholz für das geplante Gewerbegebiet an der A93).

9.14 Zusammenfassung Schutzgüter und Flächenkulissen

Der Wert des Gebietes drückt sich in einer Vielzahl von planungsrelevanten Kategorien aus, denen große Teile des Untersuchungsgebietes angehören (s. UVP-Bericht, Bericht zur Raumordnung). Aus unserer Sicht vorrangig zu nennen sind:

- Regionalplan: Landschaftliches Vorbehaltsgebiete, regionale Grünzüge, Trenngrün.
- Wald funktionsplan Wald mit besonderer Bedeutung für: den regionalen Klimaschutz, den lokalen Klima- Immissions- und Lärmschutz, Gesamtökologie (als Biotop, für das Landschaftsbild), Erholung.
- Biotopkartierung: Biotop des Offenlands (aktuelle Erfassung) und Waldbiotop (ältere, gleichwohl zu berücksichtigende Daten).
- Flächennutzungspläne/Landschaftspläne: diverse Eintragungen mit der Zielsetzung „kleinräumig linearen Biotopverbund anstreben“
- national bedeutsamer Korridor für Großsäuger
- Wassersensible Bereiche mit grundwasserbeeinflussten Böden, ggf. Moorböden

Hinzu kommen zahlreiche Tier- und Pflanzenarten mit unterschiedlichem Schutzstatus. Allein diese Auflistung zeigt, dass das Vorhaben nicht realisierbar ist, ohne zahlreiche Zielvorgaben in o.g. Rahmenplanungen und diverse gesetzliche Vorgaben zu missachten.

10. Bewertung der Zielkonflikte und des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die Zielkonflikte mit diversen Planungsvorgaben (s. Punkt 9.14) werden vor allem im Bericht zur Raumordnung nachvollziehbar dargestellt. Es ist jedoch zu kritisieren, dass in der „*Beschreibung und Begründung des Vorhabens (Kurzfassung)*“ eine **einseitige Abwägung zugunsten des Vorhabens** vorgenommen wurde. Dies wiegt umso schwerer, da davon auszugehen ist, dass viele Menschen, insbesondere aber Entscheidungsträger, vor allem diese Kurzfassung lesen.

Im Einzelnen ist folgendes zu kritisieren:

Die Verkehrssituation wird in einem Tenor dargestellt, in dem der Straßenneubau als unausweichlich erscheint. Die zahlreichen kritischen Punkte zur Bewertung der Verkehrssituation (siehe Punkt 5 dieser Stellungnahme) werden ausgeblendet. Auf die schwerwiegenden Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Umwelt wird nur sehr verkürzt eingegangen.

Die **negativen Auswirkungen des Eingriffes auf eine Vielzahl von Schutzgütern werden nicht deutlich**. Besonders kritikwürdig sind die einseitigen Hinweise auf die Ziele im Landesentwicklungsprogramm und im Regionalplan: Es werden ausschließlich jene Ziele zitiert, die wirtschaftliche Belange und den Verkehr zum Gegenstand haben. **Ziele zum Erhalt von Landschaft, Natur und Umwelt werden hingegen völlig ausgeblendet** (z. B. LEP 1.1.2 (Ziel): Vorrang für ökologische Belange; Regionalplan (Fachliche Ziele und Begründung, Kapitel 1): Natur und Landschaft).

Schließlich mündet die Kurzfassung in einer Vorfestlegung: „*zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses*“ werden als gegebene Voraussetzung dafür genannt, dass Ausnahmen von artenschutzrechtlichen Verboten gewährt werden können. Man baut damit dem erwartbaren Eintreten von Verbotstatbeständen vor.

Wie in unserer Stellungnahme dargelegt, **bezweifelt der LBV das „überwiegende öffentliche Interesse“**. Die „*gesundheitsgefährdende Belastung*“ durch den Durchgangsverkehr könnte man auch mit anderen Maßnahmen reduzieren, ganz abgesehen davon, dass die geplante Umgehungsstraße selbst verschiedene gesundheitsgefährdende Wirkungen entfaltet. Die „*weitere wirtschaftliche Entwicklung im Städtedreieck*“ darf nicht wie bisher zulasten der natürlichen Lebensgrundlagen von Mensch und Natur gehen. Wie im Kapitel zur Verkehrsproblematik in dieser Stellungnahme dargelegt, ist die geplante Umfahrungsstraße auch nicht als Beitrag zur „*Schaffung attraktiver Stadtzentren*“ zu sehen.

11. Zusammenfassung

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. (LBV) hat sich mit vorliegender Stellungnahme intensiv mit dem Raumordnungsverfahren „*Ortsumfahrung für das Städtedreieck Burglengenfeld / Maxhütte-Haidhof / Teublitz*“ auseinandergesetzt.

Dieses Vorhaben ist seit Jahrzehnten in der Region stark umstritten und war wiederholt Thema von Auseinandersetzungen bei diversen Planungsvorhaben (z. B. Flächennutzungsplan Teublitz), aber auch von politischen Debatten und Entscheidungen (z. B. ablehnender Bürgerentscheid in Teublitz 2008). Es bestehen **erhebliche Zweifel, ob das Vorhaben im weiteren Verlauf rechtlich durchgesetzt werden kann**, wenn man z. B. auf offensichtliche Widersprüche zum neuen Landesplanungsgesetz (Stand 01.02.2021) oder zum Landesentwicklungsprogramm blickt.

Auch die Rechtsprechung scheint Belangen des Natur- und Umweltschutzes zunehmend besonderes Gewicht beizumessen, wie am Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes zum geplanten Gewerbegebiet Teublitz an der A93 zu sehen ist.

Die **Öffentlichkeits- und Verbändebeteiligung war mangelhaft** und bewegte sich am unteren Rand dessen, was gesetzlich vorgeschrieben ist. Die Auslegungsphase wurde von den beteiligten Kommunen unzureichend kommuniziert, und eine öffentliche Informationsveranstaltung mit Behörden und Kommunen fand nicht statt. Betroffene und interessierte Menschen waren somit gezwungen, sich ohne jegliche behördliche Begleitung alleine mit den Unterlagen auseinanderzusetzen. Ein fachlich sinnvoller und mittlerweile bei vielen Verfahren üblicher **Scoping-Termin mit Umweltverbänden fand nicht statt**.

In vorliegender Stellungnahme wird ganz bewusst nicht nur im Rahmen der engen Grenzen des Raumordnungsverfahrens argumentiert, da aus unserer Sicht die alleinige Fokussierung auf die „*raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten*“ (Einleitungsschreiben) den komplexen Problemen dieser Planung nicht gerecht wird. Vielmehr wollen wir einen Beitrag dazu leisten, „*Konflikte rechtzeitig zu erkennen und Fehlplanungen zu vermeiden*“ (Internetseite der Regierung der Oberpfalz, Thema Raumordnungsverfahren).

Aus unserer Sicht befremdlich ist, dass für die geplante Umfahrungsstraße im Rahmen des ROV keine Bedarfsprüfung erfolgt.

Die Verkehrsproblematik wird im dem ROV beigefügten **Verkehrsgutachten verfehlt und tendenziös** dargestellt. Die Datengrundlagen sind vielfach zweifelhaft und nicht plausibel. Die Verkehrsuntersuchung weist widersprüchliche Aussagen auf, z. B. hinsichtlich der Entlastungswirkung für die Innenstädte von Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof. **Nicht erkennbar ist eine nennenswerte entlastende Wirkung der geplanten Umfahrungsstraße** im Blick auf die Ortskerne. Das Ziel, die Stadtzentren der betroffenen Kommunen attraktiver gestalten zu können wird so nicht erreicht. Alternative Möglichkeiten, die negativen Folgen des KFZ-Verkehrs für die Menschen zu mindern, werden von vorneherein ausgeschlagen und nicht berücksichtigt. Sicher anzunehmende, starke **Veränderungen im Verkehrswesen („Verkehrswende“)** innerhalb des Prognosezeitraumes werden schlicht ignoriert.

Die **immensen Kosten des Vorhabens** werden nur indirekt in den ROV-Unterlagen angedeutet, indem wiederholt auf „aufwändige Maßnahmen“ hingewiesen wird. Da zudem zahlreiche Bauwerke (Brücken, Unterführungen etc.) notwendig sind, sind Gesamtkosten im 9-stelligen Bereich nicht auszuschließen. Dem steht eine **zweifelhafte überregionale Bedeutung** der geplanten Umfahrungsstraße gegenüber. Befremdlich ist die erst spät in das Verfahren eingebrachte „Vorzugsvariante D“, die eher den Charakter einer Erschließungsstraße für neue Entwicklungsgebiete im Städtedreieck hat, bei gleichzeitig **zweifelhaftem Entlastungseffekt für Teublitz**.

Die extrem negativen Auswirkungen der Umfahrungsstraße auf eine Vielzahl von Schutzgütern (Biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Landschaft), und v.a. auch auf den Menschen werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eindrücklich dargestellt.

Allerdings ist dem Tenor der UVP vehement zu widersprechen: Es wird fest davon ausgegangen, dass mit Ausgleichs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen die Schäden an den Schutzgütern auf das gesetzlich erlaubte Maß reduziert werden können. Aus fachlicher Sicht erscheint es aber **grundsätzlich unmöglich, die absehbaren massiven Schäden für Tiere und Pflanzen, deren Lebensräume, Boden und Wasserhaushalt des Gebietes durch auch noch so aufwändige Maßnahmen abwenden zu können.** Gleiches gilt für die Funktion des Gebietes als **Erholungsraum** für sehr viele Menschen, ganz abgesehen davon, dass zahlreiche Anwohner auch direkt betroffen sein werden. Hinzu kommen **Schäden für die Land-, Forst- und Teichwirtschaft, und die Jagd.**

Die absehbaren Schäden, die das Vorhaben verursacht, lässt sich auch an der Vielzahl von Planungskategorien ableiten, die Flächenkulissen im Eingriffsraum bilden. Als Beispiele seien die Angaben und Festlegungen im Regionalplan (Landschaftliche Vorbehaltsgebiete u.a.), der amtlichen Biotopkartierung, der Waldfunktionsplanung (Klimaschutzwald u.a.), oder behördliche Angaben zum Wasserhaushalt (Wassersensible Bereiche u.a.) genannt.

Die Zielkonflikte mit diversen Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm und dem Regionalplan, die das Vorhaben mit sich bringt, sind nicht lösbar. Die **„zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses“ sind nicht plausibel hergeleitet.** Verstöße gegen diverse gesetzliche Vorgaben, z. B. beim Artenschutz, sind unausweichlich.

Damit ist das Vorhaben „Umfahrungsstraße Städtedreieck“ raumplanerisch abzulehnen. Es ist nicht raumverträglich. Keine der dargestellten Trassen/Trassenvarianten entspricht den Erfordernissen der Raumordnung.

Schlussbemerkung:

Das Vorhaben widerspricht allen gesellschaftspolitischen Zielen und politischen Bekenntnissen für mehr Arten- und Klimaschutz. Angesichts der dringend notwendigen Veränderungen im Umgang mit unserer Umwelt als Lebensgrundlage dürfen Projekte wie die Umfahrungsstraße Städtedreieck nicht weiterverfolgt werden. Wir fordern von allen Beteiligten des Verfahrens, dieses im obigen Sinn zu beenden und von Folgeplanungen abzusehen.

Helmut Beran
Dipl.-Biologe
LBV-Geschäftsführer

Christoph Bauer *Dipl.-*
Forsting. (Univ.)
LBV-Bezirksgeschäftsführer Opf.

Dr. Christian Stierstorfer
Dipl.-Biologe
LBV-Waldreferent



ANLAGEN

Anlage 1: Stellungnahme LBV (11.05.2017) zum Flächennutzungsplan (FNP) Stadt Teublitz, Stand 06.02.2017, Begründung mit Umweltbericht (Planungsbüro TB Markert)

Anlage 2: Stellungnahme LBV (30.09.2019) zum Flächennutzungsplan (FNP) Stadt Teublitz, Stand 11.04.2019, Begründung mit Umweltbericht (Planungsbüro TB Markert)

Anlage 3: Der naturschutzfachliche Wert des Eselweihergebietes östlich von Teublitz (BN, LBV 03/2014, aktualisiert 04/2017)

Anlage 4: Gemeinsame Stellungnahme von Bund Naturschutz und Landesbund für Vogelschutz zu Flächenverbrauch und Naturzerstörung im Städtedreieck Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz, 2019

KOPIE

Höhere Naturschutzbehörde Regierung der Oberpfalz
Per Mail: naturschutz@reg-opf.bayern.de