

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren

Kreisstraße REG-12 Hangenleithen – Rinchnach (B 85)

Ortsumgehung Kirchberg Str.-km 3,605 – 1,400 / Bau-km 0+000 – 4 +260

Der Bund Naturschutz lehnt seit jeher die völlige Neutrassierung einer Ostumgehung der Ortschaft Kirchberg im Zuge der Kreisstraße REG-12 aus grundsätzlichen Erwägungen ab. Das neue Deckblatt vom 30.11.2007 enthält keine wesentlichen Änderungen gegenüber den Planfeststellungsunterlagen vom 31.10.2002. Daher halten wir unsere Stellungnahme vom Januar 2003 vollinhaltlich aufrecht, die wir im folgenden noch einmal darlegen und ergänzen.

Die überörtliche Erschließung der Gemeinde Kirchberg ist derzeit aus mehreren Richtungen durch Kreisstraßen und eine Staatsstraße ausreichend gewährleistet. Auch die REG-12 zwischen Hangenleithen und Kirchberg ist in einem guten Zustand und erfüllt mit einem Regelquerschnitt von 6,50 m durchaus die Anforderungen an eine Erschließung der Ortschaft. Die Verkehrszählung zeigt eine Belastung, die nicht so dramatisch ist, dass eine aufwändige und teure Neutrassierung dringend notwendig erscheint. Insbesondere ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs mit rund 60 % so hoch, dass auch nach einem Neubau weiterhin die alte Trasse vom innerörtlichen Autoverkehr benutzt werden wird.

Alle Straßen, die bisher zum Ort hinführen, sind der hügeligen Landschaft um Kirchberg angepasst. Die nunmehr geplante Ortsumfahrung stellt demgegenüber auf einer Länge von 4,260 km eine völlig neue Trassierung dar, die mit dem Ziel einer kreuzungsfreien Führung durch eine Vielzahl von Anschlussbauwerken, Dämmen und Einschnitten gekennzeichnet ist. Dies führt zu einer starken Störung des harmonischen Landschaftsbilds der Umgebung von Kirchberg, die den Eindruck eines typisch ländlichen Raums vermittelt, was vor allem auch wichtig für die touristische Attraktivität der Gemeinde im Bayerischen Wald ist.

Mit Besorgnis sieht der Bund Naturschutz auch, dass die Neutrassierung ein weiterer Schritt in die Richtung ist, den überörtlichen Durchgangsverkehr in Richtung B 85 / Rinchnach / Zwiesel und weiter nach Tschechien zu fördern. Ob dadurch eine wesentliche Entlastung der Hauptverkehrsachsen B 11 und B 85 erreicht wird, ist fraglich und wird auch durch die Verkehrsprognosen des Büros Schuh & Co. nicht gestützt. Trotzdem bringt es eine deutliche Zunahme in einem bisher vom Schwerverkehr nur sehr wenig belasteten, ländlich strukturiertem Raum.

Bedenklich für die Ziele des Naturschutzes ist vor allem auch die Weiterführung der Straße von Unternaglbach nach Rinchnach zur B 85. Diese berührt schon in ihrem derzeitigen Verlauf über weite Strecken den äußerst wertvollen Talraum der Rinchnacher Ohe. Das hier vorliegende Planfeststellungsverfahren macht zwar keine Aussagen über einen weiteren Ausbau dieses Abschnitts, aber die kreuzungsfreie Gestaltung der Ortsumfahrung Kirchberg lässt erkennen, dass die Zielsetzung eines sogenannten „Autobahnzubringers“ für die Zukunft offenhalten wird. Dies wäre aber katastrophal für das Tal der Rinchnacher Ohe.

Neben diesen grundsätzlichen Bedenken sind aber auch mehrere einzelne Punkte zu nennen, die den Zielen des Natur-, Landschafts- und Umweltschutzes widersprechen und daher zu einer Ablehnung von Seiten des Bundes Naturschutz führen:

- Die Querung des Totenbachs Baukilometer 2+850 bei führt zur völligen Zerstörung eines Flachmoors mit den stark gefährdeten Arten Geflecktes Knabenkraut, Waldläusekraut, Breitblättriges Wollgras, Gewöhnliche Moosbeere und Fieberklee. Dieser Biotoptyp ist im Bereich östlich von Kirchberg sehr selten und absolut schützenswert. Eine Wiederherstellung ist auch durch die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich.
- Der Quellbereich in einem Sumpfwald bei Baukilometer 1+680, der auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan als hochwertig eingestuft ist und aus dem der Totenbach gespeist wird, liegt unmittelbar an der geplanten Trasse und ist daher nicht vor Immissionen aus dem Straßenverkehr schützenswert.
- Das FFH-Gebiet des Hackenbachs bei Steinfurtmühle wird über eine längere Strecke tangiert, was zu einer wesentlichen Entwertung dieses Biotops führt. Der Abstand der Trasse vom Bach beträgt an einer Stelle nur etwa 60 Meter, was durchaus nicht als gering bezeichnet werden darf., zumal die Straße ab hier wieder auf einem Damm geführt wird.
- Östlich von Hangenleithen, ebenso in anderen Abschnitten werden wertvolle landwirtschaftliche Grundstücke und ein Waldstück in der Mitte durchschnitten.
- Die Anschlussbauwerke bei Baukilometer 3+400, 2+500, besonders aber das vor Hangenleithen (Baukilometer 0+700 bis 0+1000) mit einer hohen Brücke für die Überführung der Straße nach Raindorf, beeinträchtigen das Landschafts- und Ortsbild stark.
- Der über 1 km lange Abschnitt zwischen Baukilometer 1+700 und 2+900 wird auf einem Damm geführt, der ebenfalls optisch in die Landschaft eingreift. Außerdem wird die Straße in diesem Abschnitt durch ihre Lage im Angesicht der Ortschaft Kirchberg zu Lärmimmissionen führen, für die kaum ein Lärmschutz möglich ist.

Der Bund Naturschutz lehnt aus den oben genannten Gründen den Neubau einer Ortsumfahrung östlich von Kirchberg im Ganzen ab. Als Alternative ist eine Verbesserung auf der bestehenden REG-12 ins Auge zu fassen, wobei eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Hangenleithen und der Ortsmitte von Kirchberg im Vordergrund stehen sollte.