



Georg Kestel, Schiffmeisterweg 7, 94469 Deggendorf

An den Bayerischen Landtag
- Petitionsausschuss -
Maximilianeum
81627 München

Ihr Schreiben

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Deggendorf, den 1. Juni 2008

Petition an den Bayerischen Landtag zum Ausbau der Staatsstraße 2132 zwischen Frauenau und Klingenbrunn

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des Bayerischen Landtages,

ich möchte mich mit einem dringenden und offensichtlich anderweitig nicht zufriedenstellend zu lösenden Anliegen an Sie wenden: ich bitte Sie, darauf Einfluss zu nehmen, dass der aktuell bereits laufende Ausbau der Staatsstraße 2132 zwischen Frauenau und Klingenbrunn gestoppt und landschaftsverträglich gestaltet wird, um so zu verhindern, dass der Bayerische Wald auch an dieser Stelle „sein Gesicht verliert“. Zudem sollten in der Zukunft in Bayern überdimensionierte und in keiner Weise an die jeweils vorhandenen Landschaftsformen angepasste Straßenbauvorhaben verhindert bzw. zumindest die Möglichkeit einer geeigneten Beteiligung der Öffentlichkeit und der entsprechenden Interessenverbände z.B. innerhalb von Planfeststellungsverfahren festgeschrieben werden.

Mir ist bekannt, dass zu dem genannten Straßenbauvorhaben bereits mindestens eine Petition an den Bayerischen Landtag gerichtet wurde. Ich möchte mich hiermit der bereits eingegangenen Bitte anschließen, aber auch einige mir besonders wichtig erscheinende Aspekte des Landschaftsbildes und des Schutzes von Natur und Landschaft vertiefen und betonen.

Ich möchte vorweg zudem darauf hinweisen, dass ich zwar mittlerweile am Rande des Bayerischen Waldes wohne und lebe, also kein direkt durch die Baumaßnahme Betroffener bin; ich bin jedoch im Bayerischen Wald aufgewachsen und pflege noch immer verschiedene familiäre und freundschaftliche Bindungen in diese Region. Neben einer fachlich begründeten Betroffenheit fühle ich mich daher aus den eben genannten Gründen der Landschaft des bayerischen Waldes verbunden. Mit den vor allem in den letzten Jahren zunehmend zu beobachtenden Veränderungen geht auch ein wichtiger Teil meiner Heimat mehr und mehr verloren.

- FREIANLAGEN- UND GARTENPLANUNG
- ORTS- UND LANDSCHAFTSPLANUNG
- UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSUDIEN
- ÖKOLOGISCHE GUTACHTEN
- GEOGRAPHISCHE INFORMATIONSSYSTEME
- CAD – VISUALISIERUNGEN

SCHIFFMEISTERWEG 7
94469 DEGGENDORF
TEL 0991 – 341354
FAX 0991 – 3792857
MOBIL 0175 - 5068367

G.KESTEL @ PLANWERK-LANDSCHAFT.DE
WWW.PLANWERK-LANDSCHAFT.DE

UST – Nr 108/235/80016
Finanzamt Deggendorf

ING DiBa Frankfurt
BLZ 500 105 17 KONT0 540 143 1589

Darstellungen und Bewertungen zur Sachlage I: Völlig unzulängliche Berücksichtigung von Aspekten des Landschaftsbildes im Zulassungsverfahren

Für die interessierte Öffentlichkeit wie auch z.B. für die Kreisgruppe Regen des Bund Naturschutz sind mittlerweile, allerdings zum Teil erst nach intensiven Interventionen (s. hierzu auch die „Darstellungen und Bewertungen zur Sachlage III), die Modalitäten des zugrunde liegenden Zulassungsverfahrens für das Straßenbauvorhaben nachvollziehbar geworden. Das Vorhaben wurde nicht (wie angesichts der Dimension und Eingriffe zu erwarten gewesen wäre) in einem Planfeststellungsverfahren, sondern auf der Basis von naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Einzelerlaubnisse ohne jede Öffentlichkeitsbeteiligung gestattet.

Die für die Beurteilung der naturschutzrechtlichen Fragen maßgeblichen Unterlagen sind mittlerweile auch der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt worden. Eine Kopie der Erläuterungen und der Pläne hierzu konnte ich für diese Petition einsehen und auswerten.

Nach Durchsicht der Unterlagen muss ich feststellen, dass nach meiner Einschätzung die naturschutzrechtliche Befreiung bestenfalls in formaler Hinsicht korrekt „abgearbeitet“ wurde, dass jedoch die im vorliegenden Fall entscheidenden inhaltlichen Aspekte wohl bei weitem nicht ausreichend behandelt wurden. Dies betrifft insbesondere die Ermittlung und die korrekte Bewertung der Veränderungen des Landschaftsbildes; die Ausführungen und die Bewertungen sind der Intensität der entsprechenden Eingriffe bei weitem nicht angemessen.

Generell ist zuzugestehen, dass innerhalb des gegebenen gesetzlichen Rahmens ein gewisser Ausbau der Infrastruktur und hierdurch verursacht auch eine Veränderung des Landschaftsbildes möglich ist und möglich sein muss. Das bayerische Naturschutzgesetz schreibt insofern auch nicht allein den vollständigen, statischen Erhalt des Landschaftsbildes in der überkommenen (und im Laufe der Kultivierungsgeschichte bereits vielfältig durch den Menschen beeinflussten) Struktur und Form fest; das Naturschutzgesetz eröffnet vielmehr für Eingriffsvorhaben auch die Möglichkeit einer „landschaftsgerechten“ Wiederherstellung oder Neugestaltung (vgl. Art. 6a Abs. (1) BayNatSchG).

Der Schlüsselbegriff ist in diesem Zusammenhang „landschaftsgerecht“; konkret stellt sich angesichts der heute zu Gebote stehenden technischen Mittel bei der Bewertung von Eingriffen die Frage, wo die Grenze einer „landschaftsgerechten“ Veränderung, Wiederherstellung oder Neugestaltung anzusetzen ist¹.

Im vorliegenden Fall des Straßenbauvorhabens zwischen Frauenau und Klingenbrunn sehe ich, wie im Folgenden vertieft begründet werden soll, die Grenzen einer zulässigen Landschaftsbildveränderung oder -neugestaltung nicht nur kleinfächig, sondern so massiv und eindeutig überschritten, dass das Bauvorhaben in der bisher geplanten Form nicht weiter fortgesetzt werden sollte.

Wie eine Analyse der vorliegenden Planzeichnungen in den Unterlagen zur naturschutzrechtlichen Befreiung zeigt, sind die aus dem Bauvorhaben resultierenden neuen Geländeformen allein den technischen und wirtschaftlichen Erfordernissen geschuldet; sie haben dagegen in keiner Weise etwas mit den für die Kultur- und Naturlandschaft des bayerischen Waldes typischen Landschaftsformen zu tun. Die Baumaßnahme führt zu allein bautechnisch (bzw. sicherlich auch wirtschaftlich) bedingten Einschnitten und Aufschüttungsdämmen. Diese erreichen im Vergleich zu den üblichen menschlichen und (kultur-)landschaftlichen Maßstäben gewalti-

¹ Für mein Verständnis stellt sich damit auch im Bezug auf die heute mögliche Veränderung der von unseren Vorfahren „ererbten“ Landschaft ein ethisches Problem, das der Bewertung z.B. der Gentechnik vergleichbar ist: im Kern stellt sich die Frage, ob wir alles, was wir in rein technischer Hinsicht tun können, auch wirklich tun sollen oder tun dürfen – oder ob wir nicht im Bezug auf unsere durch den technischen Fortschritt zunehmenden Handlungsmöglichkeiten auch zunehmend unsere Grenzen selbst bestimmen und festlegen müssen.

ge Ausmaße. Zur Veranschaulichung habe ich mit Hilfe eines digitalen Geländemodelles auf der Basis der Höhendaten der topografischen Karte und der vorliegenden Pläne die anliegenden Schnittzeichnungen und perspektivische Darstellungen erstellt²; in den Unterlagen zur naturschutzrechtlichen Befreiung wie vermutlich auch in den Unterlagen für die Information und Beteiligung der betroffenen Gemeinden waren meines Wissens derartige Darstellungen – obwohl für die Beurteilung aus meiner Sicht unabdingbar - nicht enthalten.

Aus meiner eigenen Kenntnis der Landschaft des Bayerischen Waldes sind z.B. Böschungshöhen von mehr als 4 bis 5 m innerhalb der traditionellen Kulturlandschaft äußerst selten und im wesentlichen auf besondere, dann aber auch sichtbare und nachvollziehbare natürliche Ursachen (Flussdurchbrüche, besondere Erosionsformen u.ä.) zurückzuführen. Eine Ausnahme bilden lediglich die in der letzten Zeit realisierten Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ortsumgehung Regen) oder einzelne Bauwerke der sog. „Waldbahn“. Mit Böschungshöhen von üblicherweise etwa 2-3 m und maximal 4-5 m bleibt auch der Mensch „der Maßstab“. Derartige Böschungen haben noch keine regelrecht „erschlagende“ Wirkung.

Analoge Ableitungen lassen zur Eingrenzung des Begriffes „landschaftsgerecht“ auch im Bezug auf die Form, d.h. vor allem auf die Steilheit von Abhängen und Böschungen bilden: abgesehen von Sondersituationen (z.B. Steinbrüche, natürliche Durchbruchtäler u.ä.) und abgesehen wiederum von in jüngerer Zeit gebauten Infrastrukturmaßnahmen werden die zwischen Frauenau und Klingenbrunn im anstehenden Fels vorgesehenen Böschungsneigungen von steiler als 1:1,5 in der Natur- und Kulturlandschaft des bayerischen Waldes nicht erreicht. Das Mittelgebirge ist vielmehr – anders als etwa die Alpen - durch vergleichsweise sanft geschwungene Oberflächenformen geprägt, die im wesentlichen auf die Art der anstehenden Gesteine, die (eiszeitlichen) Verwitterungsvorgänge und die hier im Grundgebirge bereits sehr lang anhaltenden Erosionsvorgänge zurück gehen.

Im anschaulichen und drastischen (aber wohl treffenden) Vergleich wirken die zwischen Frauenau und Klingenbrunn vorgesehenen Einschnitte und Aufschüttungen wie ein Schnitt in das Gesicht des Bayerischen Waldes. Insofern trifft das Motto der Internetseite, in der sich bisher der Widerstand gegen das Bauprojekt bündelt, den Kern: „Eine Region verliert ihr Gesicht.“ Sollte dieses und ähnliche Projekte ungehindert weiter voran getrieben werden, wird dies tatsächlich der Fall sein. Auch im Vergleich des bisherigen Straßenverlaufs, der sich in sozusagen „natürlichen“ und sofort nachvollziehbaren Serpentinaugen entlang der gewachsenen Berghänge schwingt, wird die Rücksichtslosigkeit der neuen Straßengradiente sichtbar.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die Aspekte des Landschaftsbildes im Rahmen der Zulassungsverfahren ausreichend geprüft und berücksichtigt wurden. Diese Frage muss leider mit einem aus meiner Sicht eindeutigen „Nein“ beantwortet werden.

Zwar werden – offensichtlich in „Abarbeitung“ der einschlägigen Richtlinien – in den vorliegenden Unterlagen zur naturschutzrechtlichen Erlaubnis nominell auch Fragen des Landschaftsbildes behandelt. Die hierzu erfolgende Bestandsaufnahme und Bewertung, vor allem aber die Ermittlung und Bewertung des Eingriffes, die Entwicklung von Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen und die Bewertung und Bilanzierung des Erfolges (oder besser Misserfolges) dieser Ausgleichsmaßnahmen erfüllt aus meiner Sicht nicht die gesetzlichen und sachlich gebotenen Anforderungen. Dies gilt erst recht in Anbetracht der Tatsache, dass im vorliegenden Fall den Eingriffen in das Landschaftsbild gegenüber den (sicherlich nicht unwichtigen) Eingriffen in den Naturhaushalt wohl die eigentlich entscheidende Bedeutung zukommt.

2 Da mir keine exakten Höhendaten der Straßengradiente vorliegen und bei der Digitalisierung der Pläne unvermeidbar Ungenauigkeiten auftreten, sind gewisse Abweichungen in Höhe und Lage möglich. Im Bezug auf die hier erreichten Dimensionen sind die möglichen Abweichungen jedoch weitgehend zu vernachlässigen.

Bestandserfassung zum Landschaftsbild

Der Erläuterungsbericht zur naturschutzrechtlichen Erlaubnis stellt zum Landschaftsbild-Bestand fest (Kap. 3.5.5, S. 7 f):

„Beim Untersuchungsraum handelt es sich um einen kleineren Teil eines sehr großen, zusammenhängenden Waldbestandes entlang der Tschechischen Grenze, von Südost nach Nordwest verlaufend. Von Nord nach Süd reicht dieses Waldgebiet von der Tschechischen Grenze bis in den Bereich von Rinchnach und wird spätestens mit dem Straßenzug der B85 abgeschlossen.

Der direkte Untersuchungsraum ist von einem reich strukturierten Gemisch von Mischwäldern und Fichtenwäldern geprägt. Bei den Fichtenwäldern handelt es sich im Wesentlichen um ältere Bestände. Das Gelände ist stark bewegt, die Straße steigt von Frauenau kommend konstant an. Es handelt sich somit um eine naturnahe Waldlandschaft.

Weiträumige Blickbeziehungen sind im ganzen Untersuchungsgebiet nicht möglich.

Unterschiedliche Landschaftsbildeinheiten sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Das Landschaftsbild ist ansprechend, aber durch die Blickbeziehungen relativ einheitlich.

Wanderwege innerhalb des Untersuchungsgebietes sind nicht bekannt. Im Tal der Flanz und auf dem Grat westlich der Straße sind jeweils Wanderwege ausgewiesen. Obwohl das Planungsgebiet somit keine eigenen touristischen Einrichtungen enthält, gehört es zum Naturpark Bayerischer Wald und ist im nahen Vorfeld des Nationalparks Bayer. Wald. Das Plangebiet hat somit sowohl eine touristische als auch eine Bedeutung für die Erholungsvorsorge“

Diese Feststellungen sind zwar nicht unrichtig, jedoch im Bezug auf die gegebene Problemstellung – die Prüfung der Frage, ob sich die neue Straßentrasse verträglich in die Landschaft integrieren lässt – nicht ausreichend. In die richtige Richtung führt einzig der kurze Satz „Das Gelände ist stark bewegt“; entscheidend wäre jedoch hier eine Analyse der konkreten Landschaftsformen und – spätestens im Hinblick auf die gebotene landschaftsgerechte Wiederherstellung – eine Identifizierung der typischen Ausformungen und Elemente (Böschungshöhen, Neigungen, Formensprache der Geländeoberfläche allein und im Zusammenwirken mit der vorhandenen Vegetation) gewesen. Dies liegt jedoch nicht vor.

Ebenso fehlt eine Bewertung des Bestandes anhand der Zielvorgaben des Bayerischen Naturschutzgesetzes (z.B. hinsichtlich des Erhalts der „Vielfalt, Eigenart und Schönheit“ der Landschaft) sowie vorliegender Konkretisierungen dieser Zielvorgaben (z.B. im Bayerischen Landesentwicklungsprogramm, in der Regionalplanung sowie ggf. in den Landschaftsplänen der Gemeinden Frauenau und Spiegelau oder in Fachplänen wie z.B. dem Arten- und Biotopschutzprogramm für den Kreis Regen). Aus der Bestandsanalyse und der Bewertung hätten die konkreten Vorgaben und Grenzen für zulässige Veränderungen abgeleitet werden müssen: diese Vorgaben müssten einerseits der Bewertung der Maßnahme zugrunde gelegt werden; andererseits müssten, falls der Eingriff für zulässig befunden würde, die abgeleiteten Vorgaben die Maßgaben und Leitlinien für die Planung von Ausgleichsmaßnahmen bzw. für die landschaftsgerechte Wiederherstellung des Landschaftsbildes darstellen.

Konfliktanalyse, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die Beschreibung der Eingriffswirkungen auf das Landschaftsbild sind äußerst knapp gehalten, führen aber immerhin die wichtigste Wirkung auf:

„Dieses Abschneiden der Kurven führt auf rund einem Drittel der Strecke zu neuen, tlw. sehr tiefen und breiten Einschnitten sowie talseitig zu großen Dämmen“ (Erläuterungen, S. 8).

Zur Konfliktminimierung wurde die

„neue Trasse ... im Vorfeld bauamtsintern zwischen Landschaftsplaner und Projektplaner abgestimmt. Unter den geografischen Gegebenheiten ist die Trasse ohne deutliche Verschlechterungen in Lage und Höhenentwicklung für den Autofahrer nicht anders baubar“ (Erläuterungen, S. 8).

Die innerhalb der genannten Abstimmung möglicherweise entwickelten alternativen Trassen bzw. die Modalitäten und Abwägungen innerhalb dieser Abstimmungen sind jedoch in keiner Weise dargestellt oder nachvollziehbar. So ist z.B. als Alternative denkbar (und nach meiner Auffassung in jedem Fall zu untersuchen), im An- und Auslauf der Neubaustrecke die vorgesehenen Begradigungen weitgehend beizubehalten, jedoch auf die anschließende Abkürzung der Serpentincurven zu verzichten. Gegebenenfalls hätten, soweit hierbei noch verträgliche Böschungshöhen und -neigungen entstehen würden, in den Serpentincurven gewisse Vergrößerungen der Radien vorgesehen werden können.

Eine derartige Variante wurde jedoch offensichtlich nicht oder nicht vertieft untersucht; außerdem wird die in der Aussage

„... Unter den geografischen Gegebenheiten ist die Trasse ohne deutliche Verschlechterungen in Lage und Höhenentwicklung für den Autofahrer nicht anders baubar ...“ (Erläuterungen, S. 8)

implizit enthaltene Abwägungsentscheidung weder nachvollziehbar gemacht noch ausreichend begründet: im Rahmen einer echten Abwägung muss es auch möglich sein, aufgrund von übermäßigen Eingriffen in Natur und Landschaft bzw. speziell in das Landschaftsbild (wie hier) auch auf eine Baumaßnahme zu verzichten oder eine landschaftsverträglichere Variante zu entwickeln und zu wählen, auch wenn diese die angesetzten verkehrlichen Ziele (welche Ziele wurden zugrundegelegt ? wie werden diese gerechtfertigt ? von wem wurden diese Ziele legitimiert und beschlossen ?) nicht vollständig erfüllen.

In diesem Zusammenhang hätten die geplanten Eingriffe nach meiner Auffassung auch nachvollziehbar, gerecht und sachgerecht gegen die tatsächlich erreichbaren Nutzeffekte abgewogen werden müssen; bis heute ist meines Wissens jedoch noch nicht einmal die Begründung für das Projekt vollständig offen gelegt worden, auch liegen z.B. korrekte und allein auf den fraglichen, neu zu bauenden Abschnitt bezogene Unfallzahlen bisher nicht vor (wohl wurden aber Argumentationen verbreitet, die mit Zahlen für einen sehr viel größeren Abschnitt operieren und die in dieser Form nur als „unredlich“ bewertet werden können; s. hierzu auch die Darstellungen zur Sachlage III).

Ohne eine entsprechende Abwägung und eine ausreichende sachliche Begründung hätte das Projekt jedoch nicht bzw. auf keinen Fall in dieser Form weiter verfolgt werden dürfen.

Zur Minimierung der Eingriffe sind verschiedene Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

„Zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft und zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch technische Überprägung sind landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen (G 1 – G 4) vorgesehen (siehe Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen, Unterlage 12.3). Ziel all dieser Maßnahmen ist es, die Strasse schnellstmöglich wieder in das Landschaftsbild einzubinden“ (S. 10).

Diese Maßnahmen umfassen (laut Planbeilage 12.3):

*„G 1: Böschungen ohne Oberbodenauftrag, ohne Bepflanzung
Ziele*

- Schaffung von offenen Bereichen im sonst großflächig geschlossenen Waldgebiet
- außerhalb der dauerhaft gepflegten Intensivbereiche Zulassen von natürlicher Sukzession. Verhindern von Fichtenbeständen
- Ansaat nur wenn techn. zwingend"

„G 2: Bankett

- ohne Oberboden
- ohne Ansaat"

„G3: Dammböschungen

- Oberbodenauftrag bis 10 cm
- ggf. Ansaat
- Sukzession"

„G 4: Gehölzpflanzungen

- Oberbodenandeckung bis 20 cm
- ggf. Ansaat
- Wenn Fels ansteht weder Oberbodenauftrag, noch Ansaat oder Pflanzung"

Die großen, entscheidenden Einschnittbereiche sind hierbei in den flächenmäßig weit überwiegenden unteren Teilen dem Maßnahmentyp G1 zugeordnet, bleiben also ohne weitere Bepflanzung mit Gehölzen und voraussichtlich – schon aufgrund der Steilheit der Böschungen und aufgrund der Verkehrssicherungspflichten – auch ohne natürliche Vegetationsentwicklung. Lediglich die oberen Böschungsteile (ab der obersten Berme) werden dem Maßnahmentyp G4 zugeordnet, sollen also zumindest in nicht im Fels erstellten Partien bepflanzt werden. Die Böschungen der aufgeschütteten Dämme bleiben im wesentlichen der Sukzession überlassen, hier dürfte sich im Laufe der Zeit Gehölzvegetation einstellen.

Wie und in welchem Maße das im Erläuterungsbericht genannte Ziel, „die Strasse schnellstmöglich wieder in das Landschaftsbild einzubinden“ (S. 10) erreicht wird bzw. überhaupt erreicht werden kann, wird nicht untersucht bzw. nicht dargestellt.

Zumindest für den größten Teil der hochaufragenden, steilen Böschungen kann aufgrund der vorgesehenen Gestaltungs- und aufgrund der notwendigen Verkehrssicherungsmaßnahmen ausgeschlossen werden, dass die technisch überprägten Landschaftselemente durch die Entwicklung von natürlicher Gehölzvegetation zumindest einen kleinen Teil des technischen Charakters verlieren werden.

Angesichts der Dimensionen der Einschnitte wie auch der Dammschüttungen würden auch weitergehende (auf den Steilböschungen im Fels ohnehin nicht mögliche und auch nicht sinnvolle) Bepflanzungsmaßnahmen keine nennenswerte Verbesserung der „Einbindung“ und erst recht keine „landschaftsgerechte Wiederherstellung“ des Landschaftsbildes (vgl. Art. 6a Abs. (1) BayNatSchG) bewirken.

Beschreibung der verbleibenden „Konfliktzonen“, Ausgleichsmaßnahmen

In der Beschreibung der „Konfliktzonen“, die unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleiben, werden die Einschnitte und die Dammhöhen genauer quantifiziert, erstere erreichen Höhen von 18 und 11 m und Breiten von 100 und 70 m, letztere erreichen talseitig Höhen von 7, 19 und 9 m sowie Breiten von 42, 70 und 45 m (Erläuterungsbericht, S. 17 ff). Außerdem wird hier als „Konflikt 12“ zumindest dem Kern nach richtigerweise festgestellt:

„Trotz der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen, die die Straße wieder in die Landschaft einbinden, erfolgen durch die Maßnahme Reliefveränderungen, die die naturnahe Waldlandschaft technisch überformen und die Erholungsvorsorge beeinträchtigen“ (Erläuterungsbericht, S. 23).

Eine anschauliche, auch für Laien nachvollziehbare Darstellung – z.B. in Form von Quer- und Längsschnitten oder in Form von dreidimensionalen Darstellungen – wurde jedoch, soweit ersichtlich bzw. bisher bekannt, nicht vorgelegt.

Die Ausgleichsmaßnahmen zum Landschaftsbild stellen ausschließlich darauf ab, dass die zugunsten des Arten- und Biotopschutzes geplanten Maßnahmen entlang der Flanitz (also weit abseits des Straßenbauvorhabens) auch für das Landschaftsbild positive Neben- und Doppelfeffekte abwerfen würden:

„Durch die Baumaßnahme erfolgen ausschließlich Eingriffe in Waldflächen. Außerdem erfolgt eine technische Überprägung der typischen Waldlandschaft. Durch die gewählte Ausgleichsfläche im Tal der Flanitz werden somit die gestörten Wertelemente des Naturhaushaltes als auch des Landschaftsbildes und der Erholungseignung in einer Doppelfunktion ausgeglichen“ (Erläuterungsbericht, S. 20).

Abgesehen davon, dass keine Aussagen darüber getroffen werden, ob, warum und wie sich die Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich positiv auf das Landschaftsbild auswirken (wobei gewisse positive Wirkungen grundsätzlich nicht völlig unmöglich erscheinen), ist nach wie vor festzustellen, dass keine landschaftsgerechte Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes am Eingriffsort erfolgt. Damit ist der Eingriff nach dem Bayerischen Naturschutzrecht primär unzulässig bzw. die Zulässigkeit davon abhängig, dass im Wege einer nachvollziehbaren Abwägung festgestellt wird, dass die Belange von Natur und Landschaft nicht im Rang vorgehen (vgl. Art. 6a Abs. (2) BayNatSchG).

Eine derartige Abwägung hat offensichtlich bisher nicht stattgefunden. Nach Art. 6a Abs. (5) BayNatSchG kann und sollte im vorliegenden Fall daher die Einstellung der Maßnahmen angeordnet werden.

Im Zuge einer Abwägung müssten nach meiner Auffassung die möglichen Alternativen – auch unter Inkaufnahme eines geringeren verkehrlichen Nutzens – geprüft bzw. die Planrechenfertigung insgesamt nachvollziehbar gemacht und ebenfalls überprüft werden.

Darstellungen und Bewertungen zur Sachlage II: Sonstige naturschutzrechtliche Belange

Soweit aus den Unterlagen ersichtlich, wurden die wesentlichen sonstigen naturschutzrechtlichen Themen zumindest nominell behandelt, wenn auch in einigen Details Lücken oder Ungenauigkeiten festzustellen sind.

Dies betrifft z.B.

- die Einschätzung zu „Wechselbeziehungen“, die der Bericht aufgrund der „Homogenität der Bestände“ (Erläuterungen, S. 3) nicht erkennen kann; dies ist nicht zutreffend, da gerade aufgrund der homogenen Bestände z.B. mit Wanderungsbewegungen und Wechselbeziehungen zwischen Individuen insbesondere von waldbewohnenden Tierarten zu rechnen ist und zudem eine Straße mit erheblich tieferen und breiteren Einschnitten und Dämmen und mit erheblich höheren Fahrgeschwindigkeiten als bisher verstärkte trennende Effekte bewirken wird;
- die irreführende Qualifizierung des Waldbestandes, in dem derzeit „ökonomisch bestimmte Bedingungen“ vorherrschen würden; dies verkennt, dass selbst im Hinblick auf den Holzertrag genutzte Wälder, soweit es sich nicht um reine Plantagen handelt, aufgrund ihrer

relativen Nähe zu den in Mitteleuropa natürlicherweise vorherrschenden Waldvegetation und aufgrund ihrer positiven Wirkungen auf das Klima und den Wasserhaushalt in den meisten Fällen von Haus aus eine höhere Wertigkeit besitzen, gemessen an den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Dies sollte auf jeden Fall für die Wälder des Staatsforstes gelten; und es gilt erst recht dann, wenn in diesen Beständen, wie hier zumindest zum Teil der Fall, besondere Bodenbedingungen (wie das mittlerweile illegal beseitigte Hangmoor) oder Habitatelemente wie Alt- und Totholz vorkommen (zu letzterem macht der Bericht keine vertieften Aussagen);

- die Ausführungen zur FFH- und Rote-Liste-1 - Art Fischotter (Erläuterungen S. 6): Zumindest nach dem Erläuterungsbericht wurden hierzu lediglich Angaben zu direkten Funden ausgewertet; Entgegen fachlich anerkannten Standards für die (Vor-)Prüfung der FFH-Verträglichkeit³ wurden jedoch die sonstigen Anforderungen und Habitatbestandteile dieser Art nicht weiter untersucht und berücksichtigt; maßgeblich wäre z.B. eine Einschätzung der Bedeutung der bachbegleitenden und weiterer betroffener Teillebensräume als Nahrungshabitat gewesen. Im Zusammenhang mit den möglichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes an der Flanitz wurden zudem wichtige indirekte Wirkungen (wie z.B. die mögliche Verfrachtung von abgeschwemmten Bodenteilchen während der Bauphase und deren Wirkung auf FFH-Arten wie Fische oder Muscheln im Gewässerunterlauf) nicht berücksichtigt, obwohl gerade im Straßenbauamt Deggendorf z.B. im Zusammenhang mit dem Perlbach bei Deggendorf erhebliche negative Erfahrungen vorliegen.

Weitgehend unverständlich und am Begriff und der Sache vorbei gehen die Ausführungen zur „Kohärenz“ des FFH-Schutzgebietes (S. 12).

- Im Zusammenhang mit den Zuflüssen zur Flanitz und dem Schutz des FFH-Gebietes zeigt die Tatsache, dass selbst mehrere Wochen nach Baubeginn der vorgesehene Schutz gegen Einträge (Erläuterungen S. 9) nicht errichtet wurde, dass offensichtlich weder von Seiten der Baufirma noch von Seiten der Bauüberwachung die relevanten Schutzmaßnahmen ernst genommen und umgesetzt werden; dies passt zum „Übersehen“ und zur rücksichtslosen Beseitigung eines nach Art. 13d geschützten Hangmoores, obwohl auf die Existenz dieses Bestandes bereits weit vor Baubeginn hingewiesen wurde.

Soweit auf die sonstigen naturschutzrechtlichen Aspekte nicht bereits von anderer Seite ausreichend detailliert hingewiesen wurde, bin ich gerne bereit, diese Aspekte weiter zu vertiefen.

Darstellungen und Bewertungen zur Sachlage III: Völlig unzulängliche Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Bereits aus der Entwicklung der Proteste gegen das Bauvorhaben wird ersichtlich, dass das im konkreten Fall gewählte Zulassungsverfahren in keiner Weise geeignet ist, die bestehenden Belange und Interessen (und sei es nur das Interesse der Öffentlichkeit an einer ausreichenden Information) zu berücksichtigen.

3 Vgl. z.B. Lambrecht, H., Trautner, J., Kaule, G., Gassner, E. (2004): Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung. - FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz - FKZ 801 82 130. - Unter Mitarbeit von Rahde, M., Bräunicke, M., Brinkmann, R., Colling, M., Hermann, G., Kockelke, K., Kramer, M., Mayer, J., Steiner, R. - Hannover, Filderstadt, Stuttgart, Bonn, April 2004; Endbericht, 316 S. - verfügbar unter http://www.tieroekologie.de/downloads/FuE-Vorhaben_FFH-VU_Endbericht-2004.pdf

Nicht hinnehmbar finde ich es als Staatsbürger, dass es offensichtlich selbst für interessierte Bürger und Bürgerinnen unmöglich ist, innerhalb zumutbarer Zeiträume qualifizierte und vollständige Auskünfte etwa zu den Gründen für das Projekt zu erhalten. Und auch wenn z.B. mit angeblich hohen Unfallzahlen argumentiert wird (etwa im Rahmen einer Aufzeichnung für die Abendschau), so wird hierbei durch das Verschweigen der Strecke, auf die sich diese Zahlen beziehen (und die offensichtlich erheblich größer als die Ausbaustrecke ist !) ein völlig falscher Eindruck erweckt.

Der vollständige Verzicht auf eine Planfeststellung, ja selbst auf eine Plangenehmigung wie in diesem Fall, macht es interessierten Bürgern und Bürgerinnen, die es gerade im vorliegenden Fall offensichtlich in größerer Zahl gibt, wie auch z.B. den einschlägigen Fachverbänden völlig unmöglich, sich rechtzeitig und qualifiziert in die Diskussion einzubringen. Zudem besteht, wie eine entsprechende juristische Prüfung ergeben hat, in diesem Fall offensichtlich keine Möglichkeit, eine fehlerhafte, unvollständige oder falsche Abwägungsentscheidung gegebenenfalls gerichtlich überprüfen zu lassen.

Auch wenn aus Behördensicht „aufwändige“ oder erst recht gerichtliche Verfahren unangenehm sein mögen, so tragen diese Verfahren nach meiner Auffassung doch ganz erheblich zur Entwicklung angemessener Lösungen, zur Rechtssicherheit, und auf dieser Basis auch zu einem möglichst ungehinderten Bauablauf bei: schließlich hat in einem geregelten Verfahren mit öffentlicher Auslegung jedermann im Vorfeld ausreichend Gelegenheit, sich zu äußern; umgekehrt müssen im vorliegenden nicht-öffentlichen Verfahren Bürger und Bürgerinnen bei bereits laufenden Baumaschinen und drohenden Schadenersatzforderungen für bereits vergebene Bauaufträge versuchen, Informationen zu erhalten und Änderungen der Planung zu erreichen.

Enttäuschend finde ich, dass selbst angesichts aufkommender massiver Proteste die zuständigen Behörden von sich aus bisher offensichtlich keine qualifizierte und umfassende Informationsveranstaltung (inhaltlich vergleichbar z.B. der Vorstellung eines Projektes in einem Erörterungstermin) organisiert haben; dies verstärkt den ungunstigen (und hoffentlich unzutreffenden) Eindruck, dass im Zusammenhang mit diesem Projekt „etwas verheimlicht“ werden soll.

Zu prüfen ist nach meiner Auffassung auch die Form und der Umfang, in der z.B. die involvierten Gemeindegremien über das Vorhaben informiert wurden. Nach meinem Eindruck wurde für die hierbei Informierten wohl in vielen Fällen nicht oder nicht klar genug sichtbar, welche Dimensionen die Baumaßnahmen erreichen würden; dies ist selbst für im Umgang mit Plänen geübtere Gemeinderäte zumindest nicht auf den ersten Blick aus Lageplandarstellungen ohne entsprechende Schnittzeichnungen und Ansichten ersichtlich.

Schlussfolgerungen und Petition zum Straßenbauprojekt St 2132 Frauenau - Klingnbrunn

Ich bitte angesichts der dargestellten Sachlage den bayerischen Landtag,

- zunächst einen Baustopp für das Bauvorhaben zu erwirken, um die Schaffung weiterer Sachzwänge bis zu einer endgültigen Entscheidung zu verhindern;
- eine ausreichende und angemessene Untersuchung und Bewertung der Auswirkungen der Maßnahmen auf Natur und Landschaft sicherzustellen; hierbei sind insbesondere die Effekte auf das Landschaftsbild zu ermitteln und sachgerecht zu bewerten; als Maßstab ist hierbei u.a. die Forderung des bayerischen Naturschutzgesetzes nach einer landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes anzusetzen;
- darauf hinzuwirken, dass im Zuge der Prüfung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft auch eine Variante einbezogen wird, die die bestehende „Serpentinenstrecke“ (etwa zwischen Bau-km 0+800 und 1+900) im Grundsatz beibehält (bei ggf. möglichen gewissen

Verbesserungen der Kurvenradien); zusätzlich soll eine „Null-Variante“ hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft, aber auch hinsichtlich der verkehrlichen Effekte bzw. „Nachteile“ vergleichend untersucht, dargestellt und bewertet werden;

- die vollständige Offenlegung der Begründungen, d.h. der „Planrechtfertigung“ für die Maßnahme sicherzustellen und für die Neuplanung die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu veranlassen.

Schlussfolgerungen und Petition zu vergleichbaren Eingriffsprojekten

Am hier behandelten konkreten Fall hat sich nach meiner Auffassung gezeigt, dass die nicht-öffentliche, behördeninterne Zulassung von erheblich in Natur und Landschaft eingreifenden Infrastrukturvorhaben keinen geeigneten Weg zu einer tragfähigen und angemessenen Planung darstellt; die „interne“ Zulassung führt darüber hinaus zu vermeidbarem Unfrieden in der betroffenen Region sowie (berechtigterweise oder nicht) bei Bürgern und Bürgerinnen zu dem ebenfalls vermeidbaren Gefühl, der „Arroganz der Macht“ bzw. einer gewissen „Behördenwillkür“ weitgehend machtlos ausgeliefert zu sein. Dies halte ich für bedenklich, da derartige Effekte auch geeignet sind, das Vertrauen in den demokratischen Rechtsstaat zu vermindern.

Ich bitte daher den bayerischen Landtag, allgemein für öffentliche Infrastrukturprojekte,

- zu prüfen, ob nicht nach einem ähnlichen Prinzip wie z.B. in der bayerischen Bauordnung für öffentliche Infrastrukturprojekte (relativ eng gefasste) Obergrenzen z.B. für die Dimension oder das Volumen von Erdmassenbewegungen festgelegt werden können, ab denen zwingend ein öffentliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist;
- die nach dem bayerischen Naturschutzgesetz vorgesehene Benehmensregelung mindestens für die im vorigen Spiegelstrich genannten Fälle in eine Einvernehmensregelung umzuwandeln, um den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege das nötige Gewicht zu verschaffen.

Ich bitte angesichts der bereits laufenden Baumaßnahme um eine baldige Behandlung meiner Petition zum konkreten Straßenbauprojekt.

Für Rückfragen oder auch ein Gespräch (in München, in Frauenau oder auch in Deggendorf) stehe ich gerne zur Verfügung. Zur Unterstützung der inhaltlichen Diskussion erlaube ich mir, den Text und die Anlagen zu dieser Petition auch Frau Sabine Macht zur Veröffentlichung auf der Webseite www.das-areal.de zukommen zu lassen.

Selbstverständlich sichere ich jedoch zu, dass ich Antworten auf diese Petition ohne explizite Einwilligung des oder der Verfasser nicht veröffentlichen werde.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Kestel
Landschaftsarchitekt

Anlage: Lageplanausschnitt, Schnitte und dreidimensionale Darstellungen zum geplanten Straßenbauprojekt zwischen Frauenau und Klingenbrunn