



**Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.**

Bund Naturschutz in
Bayern e.V. (BN)
Fachabteilung München
Pettenkoferstraße 10a/
80336 München

Tel.: 089/548298-63
fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

An die
Regierung von Oberbayern
Herrn ORR Michael Deindl

80534 München

Ihr Zeichen 32-4354.3-St2080-004
Vom 10.10.2008
Unser Zeichen EBE-Grafiing-VE
Vom 07.11.2008

per Fax vorab: 089/2176-402726

**St 2080 Rosenheim – Erding, Ortsumfahrung Grafiing
Bau-km 0+000 bis + 2+700, Str.-km 23.350 bis Str.-km 26.050;
Planfeststellung nach Art. 36 ff BayStrWG i.V.m. Art. 72 ff BayVwVfg
- Anhörungsverfahren -**

hier: Einwendung und Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung als anerkannter Naturschutzverband an o.g. Verfahren und nehmen wie folgt Stellung. Die Unterlagen gingen bei uns am 14.10.2008 ein.

Unsere Stellungnahme gilt auch als eine Einwendung im Sinne des Umweltrechtsbehelfsgesetzes, der §§ 59 ff BNatSchG, der direkt anwendbaren EU-Richtlinie 2003/35 wegen mangelhafter Umsetzung dieser Richtlinie durch das Umweltrechtsbehelfsgesetz sowie im Sinne unserer Betroffenheit als direkt betroffener Grundstückseigentümer. Als Eigentümer des öko-pädagogischen Grundstücks mit der Flur-Nr. 310/1 in der Beeinträchtigungszone wenige Meter westlich der Plantrasse sehen wir uns in der Nutzung unseres Eigentums direkt beeinträchtigt.

Auch Positionen des Klimaschutzes sind damit nach unserer Auffassung rüge- und klagefähig. Denn auch aus Gründen des Klimaschutzes und des mit der Verlegung der St 2080 und der geplanten Schließung der Direktverbindung Grafiing – Ebersberg über den Kapser Berg verbundenen zusätzlichen CO₂-Ausstoßes ist dieses Projekt nicht genehmigungsfähig.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt das Vorhaben des Staatlichen Bauamtes Rosenheim strikt und entschieden ab. Das Vorhaben ist nicht ausreichend begründet, hat nicht den geforderten Nutzen einer erheblichen verkehrlichen Entlastung des Grafiinger Zentrums, stellt einen gravierenden, vermeidbaren, nicht ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft dar und ist nach Bayerischem Naturschutzgesetz deshalb nicht genehmigungsfähig.

1. Beurteilung der Verkehrswirkung:

1.1. Fehlende Entlastungswirkung

Das in der Planfeststellung befindliche Projekt „Ortsumfahrung Grafing St 2080“ basiert auf den Zahlen und Vorschlägen der „Verkehrsuntersuchung Ebersberg/Grafring“ vom März 1987, mit dem damals das Straßenbauamt München, die Städte Ebersberg und Grafring, sowie der Landkreis Ebersberg den Verkehrsgutachter Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak beauftragten. Ziel der Untersuchung sollte es sein, *„eine Netzkonzeption aufzuzeigen, die bei noch vertretbarem Eingriff in die Landschaft eine optimale Entlastung von Ebersberg und Grafring vom Durchgangsverkehr ermöglicht.“* Nachdem bei dieser Verkehrsuntersuchung als Ergebnis herauskam, dass in Grafring von dem gesamten Verkehrsaufkommen **lediglich 17 Prozent Durchgangsverkehr sind, aber 58 Prozent Ziel- und Quellverkehr und 25 Prozent Binnenverkehr** (s. Seite 62 des Gutachtens), ist deutlich, dass mit jedweder Umgehungsstraße **nur ein Bruchteil der Verkehrsbelastung im Grafringer Zentrum reduziert werden kann**. Dies wird in zunehmendem Maße auch einem immer größer werdenden Teil der Grafringer Bevölkerung bewußt.

Laut Gutachten vom März 1987 sollte die Ortsumfahrung für den Prognosehorizont von 1995 lediglich eine Entlastung von 5,3 Prozent gegenüber dem Prognosenullfall am Grafringer Marktplatz erbringen – in Kombination mit der inzwischen in Bau befindlichen Ebersberger Südumgehung (B 304) 12,8 Prozent. In den zwischenzeitlich erfolgten Aktualisierungen der Verkehrsdaten und der Erweiterung des Prognosehorizontes auf das Jahr 2025 haben sich diese Relationen nur unwesentlich verändert. D.h. die Prognose 2025 (mit Ortsumfahrung) weist gegenüber dem Prognosenullfall (ohne Ortsumfahrung) eine Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens am Marktplatz von weniger als 11,5 Prozent aus (s. Planfeststellungsunterlagen Seite 15 Erläuterungsbericht = 17.0 Kfz/24h gegenüber Seite 14 = 19.2 Kfz/24h <11,5%).

Eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens am Grafringer Marktplatz ist also mit dem Bau der Ortsumfahrung nicht zu erwarten – einige Straßen im Stadtbereich werden zwangsläufig sogar weitaus stärker belastet, andere entlastet.

Voraussetzung für überhaupt einen Entlastungseffekt durch die Ortsumfahrung ist die Schließung der bestehenden Direktverbindung zwischen Grafring (Wasserburger Straße) und Ebersberg (Rosenheimer Straße) über den Kapser Berg. Das würde eine Wegführung für die Direktverbindung des Mittelzentrums Grafring-Ebersberg erzwingen über die Südumgehung Ebersberg (B 304 neu) und Reitgesing nach Ebersberg und ggfs. Richtung Forstinning/Hohenlinden mit einer Wegverlängerung von etwa 4-5 km oder über die Ortsumfahrung Grafring-Südumgehung Ebersberg (B304 neu) - Laufinger Moos - Langwied – Ebersberg (diese Wegverlängerung ist nicht befahrbar und konnte deshalb noch nicht nachgemessen werden). Dies stellt den volkswirtschaftlichen Nutzung in Frage (s.u.).

1.2. Zunahme Verkehr

In einer Anfrage an die Bayerische Staatsregierung vom 7.10.1991 wurde bereits die Befürchtung geäußert, dass durch die Ortsumgehung Grafring zusätzlicher Verkehr angezogen werde.

Die Frage des Landtagsabgeordneten Dr. Christian Magerl lautete:

„Soll die St 2080 künftig als Zubringer oder als Ausweichroute für den Verkehr von und zum Großflughafen München II dienen, wenn ja, welche (Auswirkung) auf das Verkehrsaufkommen wäre zu erwarten?“

Die Antwort von Staatsminister Dr. Edmund Stoiber:

„Die Staatsstraße 2080 bei Grafring ist weder als Zubringer noch als Ausweichroute für den Verkehr zum neuen Flughafen München konzipiert. Die Auswirkungen des neuen Flughafens

wurden im erwähnten Verkehrsgutachten mit untersucht. Die zu erwartende zusätzliche Belastung durch den Flughafen wird danach unmaßgeblich sein.“

Durch den Bau der OU werde kein zusätzliches Verkehrswachstum induziert oder von anderen Straßen angezogen – für den Prognosenullfall 2025 (ohne Ortsumgehung) und für die Prognose 2025 (mit Ortsumgehung) werden für den Beginn der Planfeststellungsstrasse im Süden Grafings jeweils 6.900 Kfz prognostiziert. Das widerspricht aller Erfahrung des Bund Naturschutz und anerkannter Verkehrswissenschaftler, wonach neue Straßen nahezu immer neuen Verkehr anziehen.

Eine Anfrage der SPD-Fraktion vom 3.2.2005 zum induzierten Verkehr wurde von Prof. Kurzak wie folgt beantwortet:

„Bei einer Maßnahme wie der Ostumfahrung Grafing ist ein sog. induziertes Verkehrsaufkommen – also neuer zusätzlicher Verkehr – nicht in maßgeblicher Größenordnung zu erwarten. Die im Gutachten ausgeführte Verkehrszunahme auf der St 2080 wird nicht von der Ostumfahrung ausgelöst, sondern ist bedingt durch die allgemeine Verkehrszunahme auf dieser Strecke. An der Zunahme beteiligt ist auch der großräumige Verkehr in Richtung A 94, der in den letzten Jahren deutlich zugenommen und zu entsprechenden Verkehrsverlagerungen geführt hat.“ (s. Niederschrift zur Stadtratsitzung vom 15.2.2005)

Diese Erklärung kann aus dem vorhandenen Zahlenmaterial nicht nachvollzogen werden:

In der Rosenheimer Str. wird in der „Projektvorstellung St 2080“ eine Steigerung des Verkehrsaufkommens in 1999 von 10% gegenüber 1986 ausgewiesen und von 2% in der Wasserburger Str. (Ausfahrtstraße der 2080 von Grafing nach Ebersberg). In der Prognose 2025 (ohne Ortsumgehung) sind es in den Planfeststellungsunterlagen (Seite 14) in der Rosenheimer Str 70% Steigerung gegenüber der IST-Zahlen von 1999. In der Wasserburger Str. ist es in der Prognose für 2025 sogar eine Minderung von – 3% gegenüber den IST-Zahlen von 1999. Selbst wenn ein Teil des Nord-Süd-Verkehrs über die Münchener Str (+ 11% in der Prognose 2025 gegenüber IST 1999) abfließen sollte, kann damit die Aussage des Verkehrsplaners im vorhergehenden Absatz nicht belegt werden.

Damit wäre die Entlastungswirkung durch den Bau der Ortsumgehung in der kritisch belasteten Rosenheimer Str für den Prognosehorizont 2025 mit – 27% tendenziell eher zu hoch ausgewiesen.

1.3. Fazit Verkehrswirkung

Der Bund Naturschutz möchte damit belegen, dass die Entlastungswirkung insbesondere in der Rosenheimer Straße zu positiv dargestellt wird und die zusätzliche Belastungswirkung für die Anwohner im Bereich der neuen Ortsumgehung wie auch die schädliche Auswirkung auf Natur und Landschaft als zu gering dargestellt wird. Erfahrungsgemäß werden durch den induzierten Verkehr nicht nur zusätzliche Kfz auf die neue Ortsumgehung gezogen, sondern auch auf die Straßen des angrenzenden Straßennetzes.

Durch die fehlende Berücksichtigung des induzierten Verkehrs auf der Ortsumgehung wird das Verkehrsaufkommen in der vorher unbelasteten Landschaft und im sonstigen Stadtgebiet also „schön“ gerechnet. Beides geht zu Lasten der Belange von Mensch und Natur.

2. Fehlende Alternativenprüfung (Nullvariante)

Es liegen Verfahrensfehler vor durch das Fehlen einer tatsächlichen ergebnisoffenen Alternativenprüfung, insbesondere die Prüfung einer Umfahrung des Marktplatzes auf vorhandenen Straßen, z.B. Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr am Marktplatz mit Ablenkung über Rosenheimer Str – Griesstraße – Glonner Str und über die jetzige Westumfahrung auf die Südumgehung Ebersberg (B 304 neu) als Alternative.

Das Fehlen dieser Alternativenprüfung ist auch im Hinblick auf die Vorgaben des Natur- und Artenschutzrechtes (s.u.) relevant und grob fehlerhaft.

3. Eingriffe in Natur und Landschaft

3.1. Zerstörung des Naherholungsgebietes

Der Bereich der geplanten Neutrassierung der St 2080 ist **das** Naherholungsgebiet Grafings. Es wird frequentiert von Joggern, Radfahrern und Spaziergängern mit und ohne Hunden. Die St 2080 (neu), die völlig unverständlicherweise ohne Fuß- und Radweg geplant ist, würde den Schlittenberg und den Beginn der Langlaufloipe durchschneiden, den Parkplatz an der Comeniusschule von dem Spazierweg Richtung Wasserreserve/Deuschlweiher abschneiden. Der bisherige Haupt-Schulweg vom Schönblick zum Schulzentrum über die Ahornallee wäre unbenutzbar. Die Fuß- und Radwegeverbindung vom Schul- und Sportzentrum (Eisstadion und Schwimmbad) über Gsprait nach Ebersberg wäre ersatzlos gestrichen. Auf Rückfrage hat das StBA Rosenheim dafür die St 2080 (alt) empfohlen, da diese ja als Direktverbindung zwischen Grafing und Ebersberg geschlossen werden soll und nur noch für den Rettungsverkehr und den öffentlichen Busverkehr offen gehalten werden soll. Mit der Zerstörung oder Unbrauchbarmachung dieses für Grafing so wichtigen Naherholungsgebietes in unmittelbarer Siedlungsnähe wird teilweise neuer Verkehr erzeugt. Man braucht also in Zukunft ein Auto, um woanders spazieren oder joggen zu können. Diese erzwungene „Auto“-Mobilität ist aus sozialen und auch aus ökologischen Gründen nicht wünschenswert.

Das geplante Vorhaben ist damit bezüglich des Schutzgutes Mensch, Erholung und Landschaftsbild entgegen der Darstellung der Planungsunterlagen **nicht ausgleichbar**.

3.2. Bodenschutz, Flächenversiegelung

Der Bau der Ortsumfahrung einschließlich der Anschlüsse bzw. Über-/Unterführungen des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes wird **ca. 8,6 ha Fläche** in Anspruch nehmen (s. Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan Seite 26).

Die Wirkungen der Flächenumwandlung umfassen:

- **Bodenversiegelung auf ca. 3,8 ha Fläche** (Asphalt und wassergebundene Decken), davon 2,7 ha neu versiegelte Fläche
- **Ca. 5,0 ha weiterer Flächenbedarf für Straßennebenflächen** (Bankette, Böschungen, Entwässerungsmulden, Verkehrsinseln und Kreisverkehrsplätze)

Der Bund Naturschutz hält diesen Flächenverbrauch in Anbetracht der geringen Entlastungswirkung für das Grafinger Zentrum und des nicht erkennbaren volkswirtschaftlichen Nutzens (s.u.) der geplanten Ortsumfahrung für völlig inakzeptabel.

Der hohe Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad widerspricht dem Grundsatz und den Gesetzesvorgaben für einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Es ist nicht erkennbar, dass es sich hier um eine „*flächensparende Planung*“ (UVS 10-74) handelt. Hier wurde keinerlei Minimierungsmaßnahme vorgenommen. Die Entsiegelung von 0,10 ha ist allein schon rechnerisch keinerlei Ausgleich für die Neuversiegelung von 2,67 ha! Und die Aufwertung von nicht-versiegelten Böden durch Nutzungsänderungen ist grundsätzlich kein Ausgleich für eine Neuversiegelung. Es verbleibt eine Zerstörung sämtlicher Bodenfunktionen ohne Ausgleich auf 2,57 ha. Dies ist ein erheblicher und dauerhafter Eingriff. Das geplante Vorhaben ist damit bezüglich des Schutzgutes Boden entgegen der Darstellung der Planungsunterlagen **nicht ausgleichbar**.

Damit verstößt diese Planung auch gegen die Leitlinien und das Aktionsprogramm Ebersberg 2030: „*Wir werden schonend mit den endlichen Gütern Grund und Boden umgehen*“.

Die Planung verstößt damit ebenso gegen die Zielsetzung des bayerischen Bündnisses für Flächensparen. Auch der Umweltbericht Bayerns 2007 zeigt deutlich, dass gerade die Reduzierung des Flächenverbrauchs eine der großen Herausforderungen ist und sich hier die Bilanz aktuell sogar wieder verschlechtert hat.

Die Ortsumfahrung Grafing würde also durch Neuversiegelung/Asphaltierung, Abgas- und Lärmemissionen und im Winter durch den Einsatz von Streusalz wertvolle Landschaftsteile beeinträchtigen und zerstören. Eine bisher weitgehend ruhige und durch Straßenverkehr unverlärnte, ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Landschaft und ein bisher ruhiges Wohn- und Erholungsgebiet würde durch diesen Eingriff massiv verändert.

3.3. Beeinträchtigung von Arten und Lebensräumen

In den Unterlagen werden der Bestand von Arten und Lebensräumen sowie deren Beeinträchtigungen durch die Planung grundsätzlich umfassend dargestellt. Es zeigt sich, dass das betroffene Gebiet durchaus für etliche Arten (Fledermäuse, Fische, Edelkrebs, Kiebitz, Dunkler Moorbläuling u.a.) eine nicht nur lokale Bedeutung hat. Darunter sind auch etliche Arten der „Roten Liste“, d.h. gefährdete Arten, sowie europäisch geschützte Arten (s.u.). Insbesondere die *„Bäche und Kleingewässer im Untersuchungsgebiet sind ... fast alle schutzwürdig“* (LBP S. 15).

Es zeigt sich auch, dass die Planung erhebliche Beeinträchtigungen mit sich bringt (direkter Verlust von Lebensräumen durch Überbauung, Barrierewirkungen/ Zerschneidung/ Isolierung, Verlärmung, Schadstoffeintrag, Funktionsverluste von Lebensräumen, Störung der akustischen Kommunikation, erhöhte Gefahr der Tötung von Arten im Straßenverkehr, zudem Störungen während Bauphase etc.). Dies wird in den Unterlagen zunächst grundsätzlich dargestellt, worauf wir verweisen. Deutlich widersprechen müssen wir jedoch einigen Bewertungen hinsichtlich der konkreten Schwere des Eingriffes und der angeblich möglichen Ausgleichbarkeit.

Einige Beispiele sollen dies erläutern:

- **Kiebitz:** für die wiesenbrütenden Arten wird in den Planungsunterlagen zunächst korrekt dargestellt, dass sie „erheblich betroffen“ (LBP S. 30) sind und v.a. der Kiebitz ein Brutrevier verlieren wird (Überbauung 0,225 ha Wiese + Minderung Lebensraumqualität durch Verlärmung). Der Kiebitz ist eine besonders störanfällige Art, die in Bayern und Deutschland stark zurückgeht und auf der Roten Liste als stark bedroht (RL 2) eingestuft ist. Der Kiebitz wird hier mit hoher Wahrscheinlichkeit 1 Brutrevier aufgeben, was 50% der lokalen „Population“ bedeuten würde (2 Brutpaare 2008). Da der Kiebitz zudem ein Koloniebrüter ist, ist der Verlust des gesamten Brutreviers wahrscheinlich. Es wäre *„eine Verschlechterung des Zustandes der Population im Naturraum zu erwarten.“* (LBP S. 39) und *„Durch die Trasse werden Nahrungshabitate und Brutplatzbereiche so zerschnitten, dass mit dem künftigen Verlust des Vorkommens zu rechnen ist.“* (Faunistischer Fachbeitrag S. 22). Es ist völlig unklar und fachlich höchst unwahrscheinlich, wie bzw. ob dieser Brutrevierverlust durch Schaffung einer anderen Flächen von 1 ha zwischen Grafing und der B304 in den Grafinger Mooswiesen ersetzt werden könnte (ein Ausgleich wäre es sowieso nicht). 1 ha ist als Brutrevierersatz viel zu gering, es geht aus den Unterlagen nicht hervor, ob diese Fläche funktional in Verbindung mit anderen geeigneten Flächen steht. Zumindest im FINView ist den Bereich der geplanten Ersatzfläche kein Wiesenbrütergebiet erkennbar. Vielmehr ist erkennbar, dass auch diese Fläche nur 20 m von der B304 entfernt liegt. Es ist somit höchst unwahrscheinlich, dass der Kiebitz diese Fläche neu als geeignet annehmen würde. An der unzureichenden Eignung dieser Fläche als Ersatzfläche ändert auch die Aussage der UNB bezüglich der angeblichen Toleranz der lokalen Kiebitze gegenüber Straßen nichts.
- **Dunkler Moorbläuling** (*Maculinea nausithous*): Der Dunkle Moorbläuling verliert Lebensräume, Fortpflanzungshabitate werden verinselt und beeinträchtigt, das Tötungsrisiko erhöht sich (vgl. LBP S. 39). Nötig ist laut LBP „die Schaffung von neuen

Lebensräumen“. Hier ist darauf hinzuweisen, dass zum einen der Erfolg derartiger Maßnahmen stark von der Ausgangsfläche abhängt und dass zum anderen die Anlage von neuen Lebensräumen kein Ausgleich, sondern eine Ersatzmaßnahme ist.

- Fledermäuse: auch wenn durch die geplanten Querungshilfen die Zunahme der Tötungsgefahr durch die Straße sicher für einige Arten reduziert werden kann, verbleibt doch ein gewisses artbezogen unterschiedlich hohes Restrisiko. Bezüglich der Heckensperrpflanzungen beidseits der Trasse ist darauf hinzuweisen, dass diese gerade auch einen Falleneffekt und damit ein erhöhtes Tötungsrisiko zur Folge haben können, wenn die Tiere erst einmal in den Straßenkorridor geraten sind.
- Auch der **Kleine Wasserfrosch** verliert ohne Zweifel Lebensraum (Konfliktbereich 4): „Der übrige Teil des Grabens ist für den kleinen Wasserfrosch zukünftig nicht mehr erreichbar ...“ (LBP S. 36). Ein Ausgleich ist daher nicht möglich, höchstens ein Ersatz durch Ersatz-Lebensräume. Der Darstellung im LBP, dass die Anlage von 3 neuen Laichplätzen für die Amphibien als Ausgleich zu werten wäre, wird widersprochen, da die Anlage von Ersatzgewässern ein Ersatz und kein Ausgleich ist.
- **Edelkrebs und andere Gewässer-Organismen**: es wird durchaus eingestanden, dass es v.a. baubedingt zu Habitat- und Individuenverlusten kommen kann (LBP S. 40), was aber angeblich im Umfeld kompensierbar wäre. Wir zweifeln stark an, dass ein ggf. starker Schadstoffeintrag, starke Verschlammung etc. während des Baus durch Habitatverbesserungen im Umfeld kompensiert werden können. Der dauerhafte Schadstoffeintrag im Betrieb der Straße kann dadurch ebenso nicht kompensiert werden. Der Edelkrebs ist immerhin bundesweit vom Aussterben bedroht (RL 1), in Bayern gefährdet (RL 3) und sollte daher strikt vor Beeinträchtigungen geschützt werden. Dies ist hier nicht erkennbar.

Wir verweisen zudem auf die weithin bekannten negativen Auswirkungen von neuen Straßen aus populationsbiologischer Sicht. Nicht ohne Grund wurde erst vor kurzem eine Studie für Bayern erstellt, wie die **Zerschneidung** der Landschaft reduziert werden kann. Jede neue Zerschneidung und damit auch das geplante Vorhaben widersprechen den Zielen des Freistaates Bayern, weitere Zerschneidungen zu vermeiden. Die Ortsumgehung Grafing führt auf insgesamt 2,7 km Länge zu neuen Barrierewirkungen für die Tierwelt: *„Es ist mit verkehrsbedingten Tierverlusten zu rechnen, die durch Minimierungsmaßnahmen nicht vollständig auszuschließen sein werden.“* (LBP S. 27). Diese sind auch durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (Querungshilfen, 2 Brücken (nur lichte Höhe von 1,8 m über Sohle Fließgewässer!) nicht vermeidbar. Auch die Schadstoffeinträge und die Verlärmung sind grundsätzlich nicht vermeidbar, da sie per se mit dem Verkehr verbunden sind. Sie sind an Ort und Stelle und damit für die lokal betroffenen Arten auch nicht ausgleichbar. Auch die Verrohrungen einiger Gräben und (z.T. auf 20 m Länge) ist grundsätzlich nicht ausgleichbar, da es hier zu einer Verinselung von Rest-Lebensräumen kommt.

Insofern ist auch besonders zu kritisieren, dass etliche der geplanten angeblichen Ausgleichsflächen selbst im Umfeld von Straßen liegen und damit in deren Beeinträchtigungszone. Damit ist die Eignung der Flächen nicht nur prozentual hinsichtlich der Anrechenbarkeit von Flächenanteilen reduziert, sondern auch grundsätzlich hinsichtlich der fachlichen Wertigkeit.

Insgesamt stellt sich besonders die Querung zahlreicher Gräben und Gewässer und ihrer teilweise sehr wertvollen Fauna als besonders konfliktträchtig heraus. Sie werden durch direkte Querung und das mit der Straße verbundene Lärm- und Schadstoffband auf großer Fläche entwertet.

Das geplante Vorhaben ist damit bezüglich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und Lebensräume entgegen der Darstellung der Planungsunterlagen **nicht ausgleichbar**.

3.4. Fazit Umweltverträglichkeit

Die Schutzgüter Mensch, Tiere, Vegetation, Biologische Vielfalt, Wasser, Boden, Luft und Landschaft werden unterbewertet. Die Belastung durch das Vorhaben ist in vielen Einzelpunkten und in der Gesamtbewertung als hoch bis sehr hoch zu werten. Das geplante Vorhaben ist entgegen der Darstellung der Planungsunterlagen in vielen Schützgütern **nicht ausgleichbar**.

Eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist nicht gegeben, dem Vorhaben stehen gewichtige und schwere Gründe der Umweltverträglichkeit entgegen. Es wird gegen das Gebot der Minimierung verstoßen.

3.5. Betroffenheit des BN-Grundstückes

Der BN ist auch als Grundstückseigentümer des Grundstückes Flur-Nr 310/1 (Gmde. Grafing) von der Planung in seinen Rechten betroffen. Das Grundstück ist ein Graben, der teilweise in der Artenschutzkartierung erfasst ist (Teil des Objektes 79370244, „Wasserfurche östlich Grafing“, Artfund: Kleiner Wasserfrosch 1988). Als Gefährdungsfaktor wird in der ASK angegeben: „Zerschneidung durch Verkehrsflächen“. Nach Osten an die BN-Fläche und die ASK-Fläche schließt das Biotop Nr. 7937-0075-001 („Laubmischwald „Am Berg“ östlich von Grafing“) an. Insgesamt besteht von der BN-Fläche im Westen bis zum Biotop im Osten ein durchgängiger Verbund.

Die geplante Straße wird in geringem Abstand im Osten am BN-Grundstück vorbeiführen und den funktionalen Zusammenhang mit den östlich gelegenen Flächen völlig zerstören. Die BN-Fläche würde dann isoliert zwischen Ortrand von Grafing und der neuen Straße liegen und in ihrer Wertigkeit völlig entwertet. Die in der Planung vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen können diesen Wertverlust durch die Isolierung grundsätzlich nicht minimieren.

Zudem wird die BN-Fläche auch durch den Schadstoffeintrag und Lärmbelastung aus der angrenzenden Straße beeinträchtigt.

4. Spezieller europäischer Artenschutz

4.1. Verbotstatbestände vorliegend

Hinsichtlich der Kritik an der fehlerhaften Bewertung der Eingriffsschwere und der Defizite in der Ausgleichsplanung gelten die gleichen Ausführungen wie unter Punkt 3.3. dargestellt.

Insbesondere beim Kiebitz ergibt sich eindeutig, dass die lokale Population sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit verschlechtern wird, da ein lokales Vorkommen verloren gehen wird. Somit ist davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand verschlechtern wird. Deutlich zu widersprechen ist der Bewertung im LBP und Faunistischen Fachbeitrag, wonach *„ein günstiger Erhaltungszustand der Population im Naturraum ... durch die Bereitstellung von zusätzlichen optimalen Brutplatzbereichen erhalten bleiben [kann],“* (Faunistischer Fachbeitrag S. 26). Zum einen ist der Erhaltungszustand des Kiebitz angesichts seiner starken Gefährdung nicht als günstig zu betrachten (im Naturraum voralpines Hügel- und Moorland ist er sogar als „vom Aussterben bedroht“ eingestuft), zum anderen kommt es mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Verlust einer lokalen Population, deren Erhaltungszustand als mittel-schlecht zu bewerten ist, und damit auch zur Schwächung der Gesamtpopulation.

Auch beim Dunklen Moorbläuling ist nicht sicher, ob der Ersatz zu einer kontinuierlichen Fortführung der lokalen (Meta-)Population führen wird. Da der Erhaltungszustand der kontinentalen Region als ungünstig – unzureichend (U1) bewertet ist, kann ein günstiger Erhaltungszustand der Art per se nicht gesichert werden und eine Verschlechterung des

ungünstigen Erhaltungszustandes durch Verlust einer lokalen Metapopulation ist nicht sicher auszuschließen.

4.2. Rechtliche Kritik am Stellenwert der „CEF-Maßnahmen“:

Mit der BNatSchG-Novelle wird der Stellenwert der CEF-Maßnahmen erhöht durch den neuen **§ 42 (5)**, der nach der Eingriffsregelung zulässige Vorhaben und Bauleitpläne von den Verbotstatbeständen freistellt, wenn die *„ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.“*. Satz 3 läßt *„vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“* (=CEF-Maßnahmen) zur Erhaltung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität zu. Diese vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vor der Ausnahmeprüfung dienen klar der Umgehung der Alternativen- und Ausnahmeprüfung und widersprechen eindeutig der FFH-RL, wonach CEF-Maßnahmen nur im Ausnahmeverfahren angewandt werden können (Art. 16 FFH-RL), nicht bei Feststellung der Verbotstatbestände (Art. 12). Es ist abzuwarten, ob § 42 (5) vor dem EuGH haltbar sein wird. Bereits im Juli 2007 hatte die Kommission in einem Schreiben an die Bundesrepublik Deutschland deutlich gemacht, dass § 42 (5) jedenfalls im Hinblick auf die Tötung von Individuen mit Art. 12 (1) FFH-RL unvereinbar ist.

Die Ausgleichsmaßnahmen A1 und A2 (Neuanlage Kleingewässer, Einsaat Wiesenknopf und extensive Streifen entlang Gewässern für Kleinen Wasserfrosch und Dunklen Moorbläuling) und A3 (Neuanlage Grünland für Wiesenbrüter wie Kiebitz) werden in der vorgelegten Planung als CEF-Maßnahmen bezeichnet. Damit ist deutlich, dass bei korrekter Anwendung der FFH-RL Verbotstatbestände für diese Arten vorliegen und eine Ausnahmeprüfung nötig wäre (unabhängig von der dann zu prüfenden – von uns zumindest z.T. angezweifelten Eignung der Maßnahmen).

Die Planung ist in dieser Hinsicht rechtlich durch die Umgehung der Ausnahmeprüfung und damit der Prüfung des Vorliegens der Ausnahmeveraussetzungen nicht EU-konform.

Wären korrekterweise Ausnahmetatbestände festgestellt worden, hätte in der Ausnahmeprüfung auch das Vorliegen von überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und ggf. vorhandene Alternativen geprüft werden müssen. Hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen in Punkt 1, 2 und 5, die zeigen, dass das geplante Vorhaben in einer Ausnahmeprüfung **nicht genehmigungsfähig** wäre.

5. Fehlender volkswirtschaftliche Nutzen

Wegen der Verlängerung der Verkehrswege von Grafing Richtung Ebersberg (s.o.) und weiter Richtung Norden wird der volkswirtschaftliche Nutzen der OU in Frage gestellt. Im 6. Ausbauplan für die Bayerischen Staatsstraßen vom 01.01.2001 werden die Kosten für die Ortsumgehung Grafing mit 8,980 Mio DM (= 4,6 Mio Euro) angegeben. Eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnung (Nutzen-Kosten-Analyse) für die geplante Ortsumfahrung liegt beim Straßenbauamt nicht vor und konnte auf Anfrage der SPD-Fraktion im Grafinger Stadtrat auch nicht zur Verfügung gestellt werden (s. Niederschrift der Stadtratsitzung vom 15.2.2005).

Bei der nicht öffentlichen Präsentation des Projektes „St 2080“ am 30.9.2008 im Grafinger Stadtrat wurden die Gesamtkosten für die Ortsumgehung vom StBA nur mit etwa 3,7 Mio. Euro angegeben.

Wegen der fehlenden Entlastungswirkung für Grafing selbst und wegen der erforderlichen Umwege beim Nord-Süd-Verkehr stellt der Bund Naturschutz den volkswirtschaftlichen Nutzen der OU in Frage. Die erforderliche Abwägung der in 2008 deutlich zu niedrig angesetzten Kosten für den Bau der Ortsumgehung – selbst im Vergleich zu dem Planansatz von 2001 (s. oben), die immateriellen Kosten wie Landschaftszerstörung, Flächenverbrauch, Zerstörung der Naherholungsgebiete (Schlittenberg, Loipe, Spazierwege, Sportplätze), die

Neuverlärmung und Schadstoffemissionen in bisher nicht belasteten Wohnbereichen gegenüber dem zu hoch angesetzten fiktiven volkswirtschaftlichen Nutzen würde zu einer Fehlentscheidung zu Gunsten der Ortsumgebung führen.

6. Zusammenfassung der Stellungnahme

Eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist nicht gegeben, dem Vorhaben stehen gewichtige und schwere Gründe der Umweltverträglichkeit entgegen. Es wird gegen das Gebot der Minimierung verstoßen.

Gemäß Art. 6a BayNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen.

Das geplante Vorhaben ist aufgrund seiner geringen Verkehrsbelastung und des fraglichen volkswirtschaftlichen Nutzens vermeidbar und daher nach BayNatSchG zu unterlassen.

Gemäß Art. 6a sind zudem unvermeidbare Eingriffe auszugleichen. Abgesehen davon, dass der Eingriff nicht unvermeidbar ist, ist er weiterhin auch nicht ausgleichbar. Das geplante Vorhaben ist daher nach BayNatSchG nicht genehmigungsfähig.

Wegen des Vorliegens der Verbotstatbestände bei europarechtlich geschützten Arten ist das Vorhaben auch nach europäischem Artenschutzrecht nicht genehmigungsfähig.

Das Verfahren ist einzustellen bzw. negativ zu beenden.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Christine Margraf
Artenschutzreferentin

gez. Olaf Rautenberg
1. Vorsitzender BN-Kreisgruppe Ebersberg