

## **BI „Stop Südumgehung“ (Frau Eberharter)**

<p>Die prognostizierte Entlastungswirkung der Südumgehung beträgt am Marktplatz 25% aller Kfz ist davon auszugehen, dass diese Entlastungsprognose gleichermaßen für PKW und Schwerverkehr gilt?</p>	<p>Das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2010 – 2012 von Prof. Kurzak differenziert nicht in Schwerverkehr und Pkw-Verkehr sondern betrachtet lediglich die Gesamtverkehrsbelastung der betrachteten Straßen. Die Entlastungswirkung einer Umfahrung bezüglich des Schwerverkehrs ist jedoch erfahrungsgemäß höher als bei Pkws.</p>
<p>Weshalb bringt eine Umgehungsstraße bei 60 % reinem Durchgangsverkehr nicht auch 60 % Entlastung?</p>	<p>Wegen der unterschiedlichen Ziele des Durchgangsverkehrs ist die Nutzung der Umfahrung nicht für alle Verkehrsteilnehmer mit Reisezeitgewinnen verbunden.</p>
<p>Wieso heißt es jetzt, dass nur eine ortsnahe Variante Entlastung bringt? An den Zahlen für den Durchgangsverkehr ändert sich aufgrund eines anderen Trassenverlaufs nichts?</p>	<p>Die Entlastungswirkung einer ortsfernen Trasse liegt bei 3.700 – 4.000 Kfz/24h. Die Entlastungswirkung einer ortsnahen Trasse liegt bei 5.000 – 5.100 Kfz/24h.</p>

<p>Wie groß ist das Risiko, dass nur die OU Holzkirchen aufgrund einer positiveren Projektbewertung in den BVWP aufgenommen bzw. eine höhere Dringlichkeitseinstufung erhält als die OUn Hartpenning und Kurzenberg?</p>	<p>Der Bund bewertet die angemeldeten Projekte nach einem deutschlandweit einheitlichen Bewertungsverfahren. Maßgebende Kriterien sind neben einer Nutzen-Kosten-Analyse das Ergebnis einer strategischen Umweltprüfung sowie raumordnerische und städtebauliche Effekte. Bayernweit wurden knapp 400 Projekte zur Bewertung angemeldet, die zueinander in Konkurrenz treten. Eine belastbare Aussage hinsichtlich der Einstufung der Projekte ist derzeit nicht möglich.</p>
<p>Worin liegt der Vorteil für den Bund bei der OU Holzkirchen?</p>	<p>Der Vorteil liegt in der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Verkehr und Immissionen und in der Verkürzung der Reisezeiten.</p>
<p>Der Bund bewertet nicht nur jedes einzelne</p>	<p>Es handelt sich bei den beiden Umfahrungen</p>

<p>Projekt für sich, sondern auch in der Gesamtschau mit seinen raumordnerischen Auswirkungen. Welche Effekte sind denkbar, wenn die OU Holzkirchen im Zusammenhang mit der OU Bad Tölz gesehen wird, die planungsrechtlich schon weiter fortgeschritten ist? Kann es sein, dass sich dadurch eine neue Achse der Verkehrsströme gibt?</p>	<p>um eigenständige Projekte die voneinander unabhängig bewertete werden. Beide Projekte entlasten die jeweiligen Ortsdurchfahrten von Verkehr und Immissionen und verkürzen die Reisezeiten.</p> <p>Hinsichtlich der Gesamtwirkungen fließen bei der Bewertung jedoch auch Synergieeffekte durch Projekte ein, die in einem räumlichen Zusammenhang stehen und sich gegenseitig beeinflussen.</p>
<p>Soll die Südumfahrung den Verkehr für Gigaliner ermöglichen?</p>	<p>Gigaliner sind nur auf ausgewählten Bundesfernstraßen zugelassen. Im Landkreis Miesbach gehören die B 13 und die B 318 und die B 472 nicht zu diesem Netz. Es gibt auch derzeit keine Überlegungen, dies im Zuge des Baus einer Südumfahrung von Holzkirchen zu ändern.</p>
<p>Wie reagiert der Bund, wenn Holzkirchen die</p>	<p>Die Bewertung der angemeldeten Projekte und</p>

<p>ortsnahen Korridore ablehnt?</p>	<p>die Aufnahme in den künftigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erfolgt unabhängig vom Votum der Gemeinde. Jedoch werden in der Praxis nur Ortsumfahrungen geplant und gebaut, wenn die Gemeinde dies zur Entlastung ihrer Ortsdurchfahrt auch mehrheitlich wünscht.</p>
<p>Wer hat die Umweltverträglichkeitsstudie (Stand 31.01.2013) bereits in der Aufgabenstellung räumlich so stark beschränkt, dass die Gutachter vor „Einschränkungen in der Beurteilung der Schutzgüter bzw. deren Betroffenheit“ hinweisen?</p>	<p>Der Untersuchungsraum wurde entsprechend des mit dem Projekt verbundenen Planungsauftrages hinsichtlich aller raumwirksamen, verkehrlichen, raumordnerischen und umweltrelevanten Aspekte abgegrenzt. Er umfasst das Gebiet südlich des Ortsrandes von Holzkirchen und wird westlich von der B 13, östlich von der B 318 und südlich vom Waldgebiet Tannholz begrenzt zuzüglich einer Erweiterung um 500 m. Hinsichtlich der zu erwartenden Projektwirkungen ist dies ausreichend.</p>

<p>Welche Trasse bzw. welche Korridore der OU Holzkirchen waren auf der Projektliste enthalten, zu der man bis zum 14.12.12 beim bayerischen Innenministerium Stellung nehmen und Änderungsvorschläge einbringen konnte? Gab es welche?</p>	<p>Der Entwurf der Projektliste vom 16.11.2014 beinhaltet die namentliche Nennung der für die Anmeldung vorgesehenen Projekte. Auf dem Entwurf der Karte war die geplante Anmeldetrasse im Maßstab 1: 500.000 dargestellt. Dabei handelt es sich um eine ortsnahe Südumfahrung für Holzkirchen auf dem gemäß UVS von Holzkirchen weiter entfernten, konfliktarmen Korridor.</p> <p>Dem StBA Rosenheim sind keine Änderungsvorschläge bekannt, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegeben wurden.</p>
<p>Wieso konnte Bayerns Kabinett bei der Projektanmeldung für den Bund am 12.03.2013 über die neuen Korridore der OU Holzkirchen beschließen, obwohl die Regierung von Oberbayern erst später am 10.07.2013 den Planungs-</p>	<p>Mit der Anmeldung einer bestimmten Trasse ist noch keinerlei Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung verbunden. Für die BVWP-Anmeldung war es allerdings notwendig, dem Bund auch einen Trassenverlauf mitzuteilen.</p>

<p>stopp für die alte Trasse erklärt hat und obwohl die Öffentlichkeit in Holzkirchen erst noch später am 9.12.13 über die neuen Korridore informiert wurde?</p>	<p>Dies erfolgte bereits in Vorkenntnis der naturschutzrechtlichen Problemstellungen bei der VE-Trasse und der sich im Rahmen der UVS abzeichnenden konfliktarmen Korridore für eine mögliche OU Holzkirchen. Die so gefundene Anmeldetrasse dient insofern als „Platzhalter“ für die gegebenenfalls später konkret festzulegende Linienführung.</p>
<p>Ein Abstand zur Wohnbebauung ist bis auf 20 Meter zulässig. Inwieweit ist diese Regelung mit dem EU Emissionsrecht konform?</p>	<p>Bei den angesprochenen 20 m handelt es sich um die sogenannte Anbauverbotszone an Bundesstraßen gemäß §9 FStrG. Sie dient zur Sicherung künftiger Ausbauabsichten des Straßenbaulastträgers und steht in keinem Zusammenhang mit dem Immissionsschutzrecht. Hierzu gelten die Regelungen des BImSchG sowie der 16. und 39. BImSchV.</p>

**Schutzgemeinschaft gegen Verkehrsbelästigung in Holzkirchen e.V.**

<p>Weshalb wurde ein neues Gutachten erstellt?</p>	<p>Die Entwurfsunterlagen für die Wahllinie 2a wurden von der unteren und von der höheren Naturschutzbehörde geprüft. Im Ergebnis wurde von beiden Naturschutzbehörden festgestellt, dass bei einigen im Zuge der Wahltrasse 2a entlang des nördlichen Waldrandes des Tannholzes befindlichen streng geschützte Arten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.</p>
<p>Unter welchen Umständen hätte kein neues Gutachten erstellt werden müssen?</p>	<p>Falls mit der Wahltrasse 2a keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt worden wären, wäre auch kein weiteres Gutachten erforderlich geworden.</p>
<p>Weshalb kommt das neue Gutachten zu einem anderen Ergebnis als die Raumempfindlich-</p>	<p>Im Juli 2009 wurde das Bundesnaturschutzgesetz- BNatSchG - zuletzt neu gefasst. Darin wird</p>

keitsanalyse? Ein Zeitraum von ca. zehn Jahren ist eher kurz für signifikante Veränderungen der Situation.

aufgrund eines Urteils des EuGH aus dem Jahr 2006 dem besonderen Artenschutz (Abschnitt 3 BNatSchG) bundeseinheitlich und abweichungsfest gegenüber der Ländergesetzgebung eine gegenüber den früheren Regelungen vor 2006 weit höhere Rechtsbedeutung zugemessen. Es handelt sich um striktes Naturschutzrecht, das der Abwägung nicht mehr zugänglich ist.

Zwar ermöglicht der Gesetzgeber in § 45 Abs. 7 BNatSchG die Erteilung von Ausnahmen von dem grundsätzlichen Verbot, wenn andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art vorliegen, jedoch ist nach dem Gesetz eine solche Ausnahme nur zulässig, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Diese Alternativenprüfung unterliegt nicht - wie die „normale“ fachplanerische Alternativenprüfung - dem allgemeinen Abwä-



gungsgebot, sondern ist - wie oben angeführt striktes Naturschutzrecht und damit gerichtlich voll überprüfbar.

Eine Alternative ist im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG zumutbar, wenn auf der Alternativtrasse etwa keine Verbotstatbestände erfüllt werden, sie technisch machbar und rechtlich zulässig ist und sie nicht zu anderweitigen Nachteilen führt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen.

Zur Überprüfung, ob es zumutbare Alternativen gibt, wurde 2013 nochmals eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet. Sie basiert auf der im Jahre 2000 erarbeiteten Raumempfindlichkeitsanalyse und wurde mit Blick auf die erforderliche Untersuchung zumutbarer Alternativtrassen auf den Bereich zwischen Holzkirchen und dem Waldgebiet „Tannholz“ erweitert.

<p>Von welchem Ingenieurbüro wurde die Studie durchgeführt?</p> <p>Welche Interessen haben die Eigentümer des Ingenieurbüros und die durchführenden Ingenieure?</p> <p>Welche geschäftlichen oder persönlichen Verbindungen bestehen zwischen dem Büro und Beteiligten in Holzkirchen?</p>	<p>Sowohl die REA 2000 als auch die UVS 2013 wurden vom IB Dorsch Consult durchgeführt.</p> <p>?</p> <p>?</p>
<p>Wie kann ausgeschlossen werden, dass durch Interessengruppen in Holzkirchen Einfluss auf das Studienergebnis ausgeübt wurde?</p>	<p>Auftraggeber der Untersuchungen ist das StBA Rosenheim.</p>
<p>Wie wurde das Ergebnis der Studie überprüft?</p>	<p>Die Überprüfung erfolgte durch die ROB, insbesondere durch die HNB.</p>
<p>Weshalb wurden Ergebnis und die Studie so</p>	<p>Das Ergebnis der UVS vom 31.01.2013 wurde</p>

<p>lange nicht veröffentlicht?</p>	<p>am 27. 11.2013 in einer nichtöffentlichen Gemeinderatsitzung den Gemeinden Holzkirchen, Valley und Warngau und am 09.12.2013 in einer Bürgerversammlung der Öffentlichkeit vorgestellt. Die offizielle Nicht-Genehmigung des VE durch die ROB erfolgte am 04.07.2013.</p>
<p>Welche Art von „Entscheidung“ war dies?</p>	<p>Ergebnis der UVS ist, dass der gesamte Wandrandbereich nördlich des Tannholzes mit seinen vorgelagerten Flächen ein wertvolles und sensibles Randbiotop (Übergangsbereich zwischen zwei verschiedenen Ökosystemen) darstellt, der durch die geplante Straßentrasse erheblich beeinträchtigt bzw. seiner ökologischen Funktion beraubt würde. Aus Sicht des Artenschutzes konnte im geplanten Trassenbereich eine Reihe von geschützten, seltenen oder gefährdeten Arten in vitalen Populationen bzw. signifikante Vorkommen nachgewiesen werden (diverse streng geschützte Fledermausarten, streng ge-</p>

geschützte Reptilien- und Amphibienarten sowie streng oder besonders geschützte Vogelarten). Die im Rahmen der UVS durchgeführten Erhebungen bestätigen die seitens der Naturschutzbehörden bei der Prüfung der Entwurfsunterlagen erhobenen Zweifel an der Genehmigungsfähigkeit der Wahllinie 2a - gerade auch vor dem Hintergrund, dass es nach der nun vorliegenden UVS in der Gesamtschau des Raumwiderstandes zwei wesentlich konfliktärmere jeweils 150 m bis 300 m breite Korridore für eine Straßenverbindung zwischen der B13 und der B318 im Bereich südlich von Holzkirchen gibt. Als Ergebnis ist daher festzuhalten, dass eine Wahltrasse nördlich des Wandrandes am Tannholz nur dann genehmigungsfähig sein könnte, wenn es tatsächlich keine zumutbare Alternative geben würde. Da die UVS aber zwei Korridore ermittelt hat, die signifikant konfliktärmer sind, halten wir die Wahltrasse 2a wei-

	terhin für nicht genehmigungsfähig.
Wer hat die Kompetenz, eine solche Entscheidung zu treffen?	Die Fachkompetenz liegt bei der ROB, hier im speziellen bei der HNB.
Wer hat die Entscheidung getroffen?	Die Feststellung der fehlenden Genehmigungsvoraussetzungen für die Wahllinie 2a hat die ROB getroffen.
Aufgrund welcher gesetzlichen Grundlage wurde von einer Verfolgung der ursprünglichen Trasse abgesehen?	Im Juli 2009 wurde das Bundesnaturschutzgesetz- BNatSchG - zuletzt neu gefasst. Darin wird aufgrund eines Urteils des EuGH aus dem Jahr 2006 dem besonderen Artenschutz (Abschnitt 3 BNatSchG) bundeseinheitlich und abweichungsfest gegenüber der Ländergesetzgebung eine gegenüber den früheren Regelungen vor 2006 weit höhere Rechtsbedeutung zugemessen.

War dies eine zwingende Entscheidung oder eine Abwägung von Wahrscheinlichkeiten und Ressourceneinsatz?	Es handelt sich um striktes Naturschutzrecht, das der Abwägung nicht mehr zugänglich ist.
Welcher technische oder administrative Weg müsste gegangen werden, um eine Realisierung der ursprünglichen Trasse weiterzuverfolgen?	Eine Realisierung der ursprünglichen Trasse ist aus planungsrechtlicher Sicht nicht möglich.
Wer könnte diesen Weg gehen?	Die Wahllinie 2a wird von der Straßenbauverwaltung nicht weiter verfolgt.
Wie lange würde ab heute eine Realisierung der ursprünglichen Trasse im Vergleich zur alternativen, sog. ortsnahen Trasse dauern?	Belastbare Angaben über Realisierungshorizonte möglicher Trassen sind derzeit nicht möglich. Die Einstufung des Projekts in den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet, ob die Planung für eine Umfahrung Holzkirchen weiter verfolgt wird.

Geht die Behörde davon aus, dass eine Umfahrung von Holzkirchen zusätzlichen Verkehr erzeugen würde und somit die Belastung für Grosshartpenning alleine durch die Existenz der Holzkirchner Umfahrung steigen würde?	Bei einer ortsnahen Umfahrung Holzkirchen auf einem der ermittelten konfliktarmen Korridore würde sich die Verkehrsbelastung in Großhartpenning gegenüber dem Prognosenullfall um ca. 1.500 Kfz/24h erhöhen.
Welchen Beitrag muss Holzkirchen (damit sind die offiziellen Organe gemeint) leisten, damit das Vorhaben in den Verkehrswegeplan aufgenommen und mit hoher Priorität weiterverfolgt wird?	Über die vordringliche Aufnahme des Projekts in den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Deutsche Bundestag auf der Basis des bundesweit einheitlichen Bewertungsverfahrens. Eine Unterstützung des Projekts durch die höhere Politik wäre angesichts der zu erwartenden hohen Konkurrenz durch andere Projekte hilfreich.
Wer sonst muss dazu tätig werden?	Niemand

Wer entscheidet über die Aufnahme und Einstufung von Vorhaben in den Verkehrswegeplan? Anhand welcher Kriterien?

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 ist eine Kabinettsentscheidung der Bundesregierung und hat damit Programmcharakter. Der BVWP ist Grundlage für die Fortschreibung des Fernstraßenausbaugesetzes dessen Anhang der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist. Das Fernstraßenausbaugesetz wird durch den Deutschen Bundestag verabschiedet. Maßgebende Kriterien für die Einstufung der Projekte sind neben einer Nutzen-Kosten-Analyse das Ergebnis einer strategischen Umweltprüfung sowie raumordnerische und städtebauliche Effekte.

Wie ist die Einschätzung der Behörde hinsichtlich der Erfüllung der Kriterien, absolute Erfüllung und Erfüllung im Vergleich zu anderen Vorhaben in Diskussion?

Bayernweit wurden knapp 400 Projekte zur Bewertung angemeldet, die zueinander in Konkurrenz treten. Eine belastbare Aussage hinsichtlich der Einstufung der Projekte ist derzeit nicht möglich.



<p>Von welchem Verkehrswachstum gehen Sie in den nächsten Jahren aus und welche Wirkung hat dies auf Holzkirchen und seine Bürger ohne Umfahrungsmöglichkeit?</p>	<p>Ausgehend von den Ergebnissen der VU von Herrn Prof. Kurzak von 2013 wird der Verkehr im Raum Holzkirchen von 2010 bis 2025 zwischen 15 und 20 % auf den Bundesstraßen zunehmen.</p>
<p>Die Wahrnehmung zur „alten“ Trasse ist, dass diese schon lange als die umzusetzende Lösung galt. Warum wurde nicht schon wesentlich früher geprüft und abgelehnt?</p>	<p>Die späte Entscheidung ist der Entwicklung und rechtlichen Umsetzung des europäischen Naturschutzrechts geschuldet.</p>
<p>Wer hat die Studie/das Gutachten angestoßen?</p>	<p>Die UVS wurde nach den sich abzeichnenden, naturschutzfachlichen Problemen der Wahltrasse 2a (Vorentwurf) zwingend erforderlich, um die Alternativenprüfung belastbar durchführen zu können. Sie wurde im Einvernehmen mit den vorgesetzten Dienststellen vom StBA Rosenheim beauftragt.</p>

<p>Wer ist der Nutznießer dieser Ablehnung?</p>	<p>„Nutznießer“ sind wir alle, da keine Trasse weiter verfolgt wird, die im Genehmigungsverfahren bzw. Klageverfahren scheitert und den Planungsstand auf „Null“ zurücksetzt.</p>
<p>Im Isental gab es nachweislich Biotop, die schutzbedürftig waren, trotzdem wird die Trasse umgesetzt. Was unterscheidet das Isental von der „alten“ Holzkirchner Trasse?</p>	<p>Im Fall der Isentaltrasse ist es gelungen durch sehr kostenaufwändige Maßnahmen die Eingriffe in die zu querenden FFH-Gebiete unter die sog. Erheblichkeitsschwelle zu drücken und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden. Damit konnten unüberwindbare planungsrechtliche Hürden vermieden werden. Darüber hinaus gab es bei der Trasse Dorfen keine echte Alternative im planungsrechtlichen Sinn, weil durch die Trasse Haag wesentliche, mit dem Neubau der A94 verbunden Planungsziele nicht erreicht werden konnten.</p>
<p>Die neue Trasse ist um ca. 70% kürzer als die</p>	<p>Die VE-Trasse wurde ausschließlich aus natur-</p>

<p>Bevölkerungsverträgliche. Sind nicht finanzielle Aspekte der Planung der eigentliche Antreiber der Ablehnung?</p>	<p>schutzfachlichen Gründen verworfen. Gleichwohl verbessern sich die Chancen der OU Holzkirchen Süd auf eine vordringliche Einstufung im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch die mit der ortsnahen Trassenführung verbundenen geringeren Investitionskosten, welche ein günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten lässt.</p>
<p>Welche wissenschaftlich fundierte Grundlage stützt die Studie/das Gutachten? Gibt es schriftlich nachprüfbar Beweise die öffentlich einsehbar sind?</p>	<p>Das IB Dorsch Consult ist ein anerkanntes Fachbüro für naturschutzfachliche Fragestellungen. Das Ergebnis des Gutachtens muss der Prüfung der Naturschutzbehörden in den nachfolgenden Planungsschritten standhalten.</p>
<p>Sind Teillösungen möglich? D.h. lässt sich bei der neuen, geprüften Trasse z.B. Hartpenning östlich oder Thann südlich umfahren?</p>	<p>Mit der Anmeldung einer bestimmten Trasse ist noch keinerlei Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung verbunden. Für die BVWP-Anmeldung war es allerdings notwendig, dem</p>

	<p>Bund auch einen Trassenverlauf mitzuteilen. Dies erfolgte bereits in Vorkenntnis der naturschutzrechtlichen Problemstellungen bei der VE-Trasse und der sich im Rahmen der UVS abzeichnenden konfliktarmen Korridore für eine mögliche OU Holzkirchen. Die so gefundene Anmeldetrasse dient insofern als „Platzhalter“ für die gegebenenfalls später konkret festzulegende Linienführung.</p>
--	--

**FWG - Freie Wähler Gemeinschaft Holzkirchen: Für Alle, die was vorhaben!**

<p>Welche Person bzw. welche Personen hat bzw. haben entschieden, die Planungen für die ortsferne Südumfahrung nicht mehr weiterzuverfolgen? Handelt es sich um Personen der Regierung von Obb. oder des Straßenbauamts Rosenheim oder einer anderen Behörde?</p>	<p>Die Feststellung der fehlenden Genehmigungsvoraussetzungen für die Wahllinie 2a hat die ROB getroffen.</p>
---	---

Warum wurde die Marktgemeinde in die Entscheidungsfindung nicht eingebunden?	Das Bauamt informiert die Gemeinde am 08.05.2013 über die Ergebnisse der Raumempfindlichkeitsanalyse aus dem Jahr 2012 dahingehend, dass der Vorentwurf für die bisher verfolgte Trasse aufgrund der Ergebnisse der Raumempfindlichkeitsanalyse vsl. von der ROB als nicht genehmigt zurückgegeben wird. Die Gemeinde konnte in diese Entscheidung wegen fehlender Zuständigkeit nicht eingreifen.
Die durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie schließt eine ortsferne Südumfahrung nicht grundsätzlich aus. Wieso wurde die Trasse dennoch ohne „Wenn und Aber“ fallen gelassen?	Eine Realisierung der ursprünglichen Trasse ist aus planungsrechtlicher Sicht nicht möglich.
Was sind die konkreten naturschutzfachlichen	Ergebnis der UVS ist, dass der gesamte Wand-

Bedenken (Pflanzen, Tiere,... ), um die ursprüngliche Variante aus der Planung zu nehmen?

randbereich nördlich des Tannholzes mit seinen vorgelagerten Flächen ein wertvolles und sensibles Randbiotop (Übergangsbereich zwischen zwei verschiedenen Ökosystemen) darstellt, der durch die geplante Straßentrasse erheblich beeinträchtigt bzw. seiner ökologischen Funktion beraubt würde. Aus Sicht des Artenschutzes konnte im geplanten Trassenbereich eine Reihe von geschützten, seltenen oder gefährdeten Arten in vitalen Populationen bzw. signifikante Vorkommen nachgewiesen werden (diverse streng geschützte Fledermausarten, streng geschützte Reptilien- und Amphibienarten sowie streng oder besonders geschützte Vogelarten).

Könnten die naturschutzfachlichen Vorbehalte durch Umsiedlungen oder andere Maßnahmen kompensiert werden?

Nein, denn in einem ersten Schritt gilt zwingend, Verbotstatbestände zu vermeiden und Lösungen in konfliktarmen Korridoren zu finden. Erst wenn das nicht gelingt kann in einem 2. Schritt der unumgängliche Eingriff durch

	<p>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – hierzu gehören auch mögliche Umsiedelungsmaßnahmen – kompensiert werden.</p>
<p>Warum kann eine naturschutzfachliche Untersuchung desselben Gebiets im Jahr 2000/2001 (Raumempfindlichkeitsanalyse) zu einer Unbedenklichkeit führen, während die UVS zu einem abweichenden Ergebnis kommt? (Anm. Bauliche Änderungen o.ä. liegen nicht vor!)</p>	<p>Im Juli 2009 wurde das Bundesnaturschutzgesetz- BNatSchG - zuletzt neu gefasst. Darin wird aufgrund eines Urteils des EuGH aus dem Jahr 2006 dem besonderen Artenschutz (Abschnitt 3 BNatSchG) bundeseinheitlich und abweichungsfest gegenüber der Ländergesetzgebung eine gegenüber den früheren Regelungen vor 2006 weit höhere Rechtsbedeutung zugemessen. Es handelt sich um striktes Naturschutzrecht, das der Abwägung nicht mehr zugänglich ist.</p>
<p>Warum stoppt die Regierung von Obb. ohne ausreichende rechtliche Prüfung die Verkehrsplanungen, die das damalige Bundesministeri-</p>	<p>Der Planungsauftrag des Bundes vom 01.12.2009 war nicht auf eine bestimmte Trassenführung ausgerichtet sondern wurde all-</p>

<p>um für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angeregt hat, bzw. für die der Bundesverkehrsminister den Auftrag erteilt hatte?</p>	<p>gemein für das Projekt Umfahrung Holzkirchen erteilt.</p>
<p>Wurde ein Abwägungsprozess zwischen Naturschutzbedenken und der verkehrlichen Entlastungswirkung der betroffenen Bevölkerung durchgeführt? Falls ja, bitten wir um Erläuterung des Abwägungsprozesses.</p>	<p>Bei dem vorliegenden Sachverhalt handelt es sich um striktes Naturschutzrecht, das der Abwägung nicht mehr zugänglich ist.</p>
<p>Wurden die Kosten der abgelehnten ortsfernen Südumgehung mit den Kosten der ortsnahen Südumgehung nebst Westumfahrung von Großhartpenning und Kurzenberg gegenübergestellt? Falls ja, bitten wir um Mitteilung des Kostenvergleichs.</p>	<p>Die VE-Trasse wurde ausschließlich aus naturschutzfachlichen Gründen verworfen. Gleichwohl verbessern sich die Chancen der OU Holzkirchen Süd auf eine vordringliche Einstufung im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch die mit der ortsnahen Trassenführung verbundenen geringeren Investitionskosten. Sie stellen sich wie folgt dar:</p> <p>OU Holzkirchen VE-Trasse:            14,7 Mio. €</p>



	<p>OU Holzkirchen BVWP-Trasse: 11,0 Mio. €</p> <p>OU Großhartpenning: 10,1 Mio. €</p> <p>OU Kurzenberg: 3,7 Mio. €</p>
<p>Wie soll bei einer ortsnahen Umfahrung von Holzkirchen eine verträgliche Lösung für Großhartpenning aussehen? Gibt es entsprechende naturschutzrechtliche Untersuchungen dieses Gebiets?</p>	<p>Der Untersuchungskorridor der UVS schließt die Umfahrung für Großhartpenning zum Teil und die Umfahrung Kurzenberg vollständig mit ein. Weitergehende Untersuchungen für diese Umfahrungen sind erst sinnvoll, wenn eine vordringliche Einstufung im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erreicht wird.</p>
<p>Als Sofortmaßnahme für betroffene Anlieger könnten auch passive Maßnahmen gegen die Verkehrsbelästigung helfen. Werden die anfallenden Kosten (z.B. für Lärmschutzfenster) vom Staatlichen Bauamt Rosenheim übernommen?</p>	<p>Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesfernstraßen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanie-</p>

rungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden, im Bundeshaushalt festgelegten Grenzwert übersteigt. Die Grenzwerte stellen sich wie folgt dar:

- für Gewerbegebiete  
72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts
- für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sowie Wohngebäude im Außenbereich  
69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts
- für Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen und Kur- und Altenheime  
67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts

Sofern diese Voraussetzungen im Einzelfall erfüllt sind, ist das StBA Rosenheim grundsätzlich bereit, passive Lärmschutz anteilmäßig zu finanzieren.

<p>Der Verbindungsverkehr von Bad Tölz zur BAB - Anschlussstelle Holzkirchen ist ein überregionales Problem. Warum werden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim nicht auch andere Lösungsansätze in Erwägung gezogen?</p>	<p>Welche?</p> <p>Die Straßenbauverwaltungen der Länder haben im Auftrag des Bundes u.a. die Planungsaufgabe, die vordringlichen Projekte des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen voranzutreiben. Verkehrsträgerübergreifende Planungen gehören nicht zum Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung. Im Landkreis Miesbach gibt es derzeit keine Bedarfsplanmaßnahmen im Vordringlichen Bedarf. Für die Umfahrung Holzkirchen wurde außerhalb des Bedarfsplans auf Initiative der politischen Mandatsträger der Planungsauftrag erteilt.</p>
<p>Der Landkreis Miesbach hat eine große Verkehrsdichte. Wieso sind im Landkreis seit Jahrzehnten keine größeren Entlastungsmaßnahmen mehr durchgeführt worden?</p>	<p>Im Landkreis Miesbach laufen derzeit mehrere Planungen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf den bestehenden Bundesstraßen. Diese sind im Einzelnen:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B318, 4-str. Ausbau zw. Holzkirchen und A8</li> <li>• B318, Neubau der ÜF MB 19 in Warngau</li> <li>• B307, Verlegung BÜ Hausham Süd</li> </ul>
--	--

**Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Robert Wiechmann**

<p>Wir bitten um eine eindeutige Klarstellung, ob eine weitere Beplanung und die Realisierung der ortsfernen Trasse noch möglich sind, wie von manchen behauptet.</p>	<p>Eine Realisierung der ursprünglichen Trasse ist aus planungsrechtlicher Sicht nicht möglich.</p>
<p>Gibt es im Rahmen eines möglichen Planfeststellungsverfahrens weitere Trassen zur Abwägung (z.B. eine Variante von Sachsenkam über Piesenkam zur B318 bei Warngau, oder den Ausbau der B 472 mit OU Waakirchen)? Wenn nein, gibt es Möglichkeiten, diese in die Abwä-</p>	<p>Im Landkreis Miesbach bestehen mit den Bundesstraßen B 472, B 13 und B 318 3 leistungsfähige Verkehrsachsen zur Abwicklung des weiträumigen Verkehrs. Neue Straßenverbindungen sind nicht geplant (siehe geltender Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004). Ei-</p>

gung zu bringen? Oder ist diese Phase im Grundsatz bereits abgeschlossen und sowohl Gegner wie auch die Befürworter einer Umgehungsstraße sollten anerkennen, dass im Zusammenhang mit einer Südumfahrung Holzkirchen ausschließlich eine ortsnahe Variante im Bereich der definierten „Korridore“ zur Debatte steht?

ne sog. Piesenkam-Trasse wäre eine solche neue Verbindung für die es derzeit keinen Baulastträger gibt. Der Bund wird hierfür angesichts der genannten, bereits vorhandenen Bundesstraßen nicht in Frage kommen.

Gegen eine Trasse Piesenkam sprechen zudem fachliche Gründe:

- Sehr hohes vermeidbares Konfliktpotential
- Planungsrechtliche Durchsetzbarkeit vs. nicht gegeben (Alternativen vorhanden!)
- Zusätzliche Belastung des Ortes Warngau mit vermeidbaren Immissionen
- Verkehrszunahme auf der B 318 um ca. 5.000 auf 26.000 DTV
- 4-streifiger Ausbau der B 318 erforderlich

	<p>(mit dem Bau der AS Warngau mit Grünbrücke nicht vereinbar!)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zu erwartende ungünstige Bewertung bei der Fortschreibung des BVWP 2015</li></ul> <p>Die Trasse Piesenkam wird im Rahmen der folgenden Planungsschritte innerhalb des zu führenden Variantenvergleichs mit berücksichtigt.</p> <p>Die angesprochene OU Waakirchen ist ein von der OU Holzkirchen unabhängiges Projekt und wurde ebenfalls für die Fortschreibung des BVWP 2015 angemeldet.</p>
<p>Welche innerörtlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf den Durchgangsstraßen in Holzkirchen sind nur mit dem Bau einer Südumgehung Holzkirchen möglich? Welche Maßnahmen sind, auch und gerade im Ge-</p>	<p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf den klassifizierten Straßen innerhalb der Ortsdurchfahrt Holzkirchen sind in größerem Umfang nur nach dem Bau und der Inbetriebnahme einer Südumfahrung möglich. Erst dann kann das</p>

<p>meindebereich Hartpenning, unabhängig vom Bau von Umgehungsstraßen möglich?</p>	<p>Straßennetz neugeordnet und der weiträumige Verkehr über die Nordspange und die Südumfahrung geleitet werden. Dies würde eine Abstufung von Teilen der Ortsdurchfahrt zu Gemeindestraßen ermöglichen.</p>
<p>Was sind aus der Sicht des Bundes die wichtigsten Verkehrsprobleme in unserer Region? Wie kann im Sinne des Bundes eine überörtliche und überregionale Lösung der Verkehrsprobleme aussehen?</p>	<p>Die Straßenbauverwaltungen der Länder haben im Auftrag des Bundes u.a. die Planungsaufgabe, die vordringlichen Projekte des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen voranzutreiben. Verkehrsträgerübergreifende Planungen gehören nicht zum Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung. Im Landkreis Miesbach gibt es derzeit keine Bedarfsplanmaßnahmen im Vordringlichen Bedarf. Für die Umfahrung Holzkirchen wurde außerhalb des Bedarfsplans auf Initiative der politischen Mandatsträger der Planungsauftrag erteilt.</p> <p>Im Landkreis Miesbach laufen derzeit mehrere</p>

Planungen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf den bestehenden Bundesstraßen. Diese sind im Einzelnen:

- B318, 4-str. Ausbau zw. Holzkirchen und A8
- B318, Neubau der ÜF MB 19 in Warngau
- B307, Verlegung BÜ Hausham Süd