Der Bayerische Wald | 16 / 1+2 NF S. 33 - 36 | September 2002 | ISSN 0724 - 2131

©Bot. Arbeits- und Schutzgem. Bayer. Wald e.V. & Naturw. Ver. Passau e.V.;download www.biologiezentrum.at

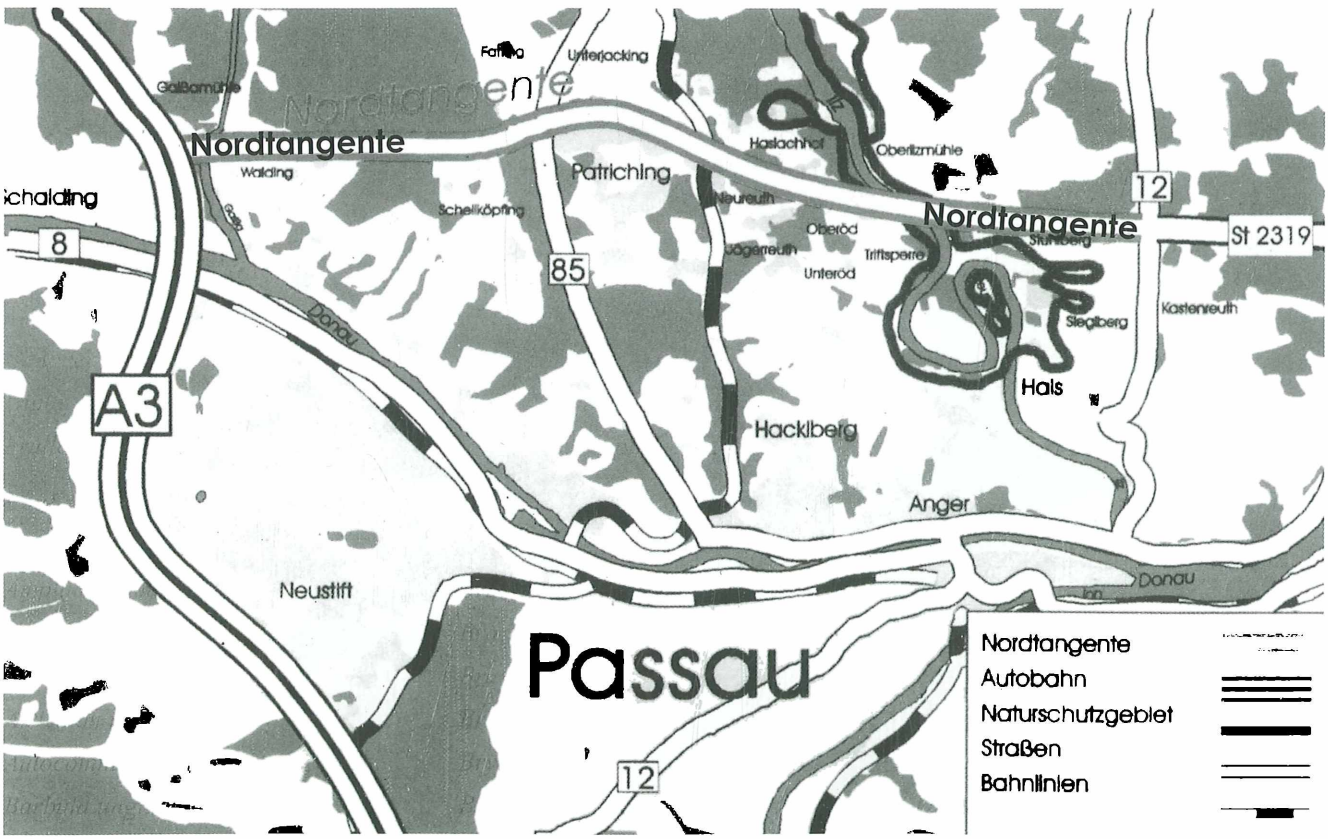
Damoklesschwert Nordtangente - Ein Straßenbauprojekt bedroht das NSG und FFH-Gebiet „Halser Ilzschleifen“

Alois Zechmann, Passau

Darf ich Sie - als Hinführung zum eigentlichen Thema - zu einer kleinen Wanderung durch das Passauer Ilztal, einem der schönsten Abschnitte der Flusslandschaft der Jahre 2002/2003 einladen? Start ist am Markplatz in Hals, einem mittelalterlich geprägten Ensemble des früheren Städtchens und heutigen Stadtteils von Passau. Beim Überqueren der Staumauer des Kraftwerks Hals bestaunen wir die malerische Burgruine Hals und ihre reizvolle Umgebung.

Vorbei am beliebten Badeplatz am Halser Stausee fällt etwa auf Höhe einer blau gestrichenen Einstiegstreppe am Ende der Liegewiese auf der gegenüberliegenden Uferseite eine beträchtliche Anhäufung von Ästen und Zweigen ins Auge. Richtig geraten! Es ist die Burg der vor ein paar Jahren nach Hals zugezogenen Biberfamilie. Nach dem letzten Fischteich tauchen wir in den Wald ein. Anfangs bestockt mit Buche, dominieren später Fichte und Tanne. Das Ilzufer prägt ein Galeriesaum aus Schwarzerle, Stieleiche, Hainbuche, Esche, Berg- und Spitzahorn sowie Linde. Hier und auch schon vorher, also kurz bevor uns der kühlende Wald aufnimmt, wird es links und rechts des Weges speziell für Botaniker hochinteressant. Eine Rarität folgt nun der anderen: die in ganz Deutschland nur hier vorkommende Zottige Wolfsmilch (*Euphorbia villosa*), die Rote-Liste-Art Weiches Lungenkraut (*Pulmonaria mollis*), ein Einzelexemplar des Weißen Germers (*Veratrum album*), die Alpen-Johannisbeere (*Ribes alpinum*), der Bunte Eisenhut (*Aconitum variegatum*), die Berg-Flockenblume (*Centaurea montana*) und schließlich die attraktiven Hochstauden der Österreichischen Gemswurz (*Doronicum austriacum*). Die Felswände am engen Wanderweg prägt das leuchtende Gelb der Schwefelflechte.

Kurz vor der Triftsperre hat der Schwarzspecht eindrucksvolle Hackspuren in einer Borkenkäfer-Fichte hinterlassen. Auf dem Triftsperrsteg genießen wir einen schönen Blick auf die Ilz und die hohen Steilwände am linken Flussufer. Regelmäßig kann hier die Wasseramsel und mit etwas Glück auch der Eisvogel beobachtet werden. Die vom gelbblühenden Schwarzwerdenden Geißklee (*Cytisus nigricans*) geprägte Felswand am Beginn des Triftsperr-Durchbruchs zeigt uns an, dass nun eher xerotherme Lebensräume

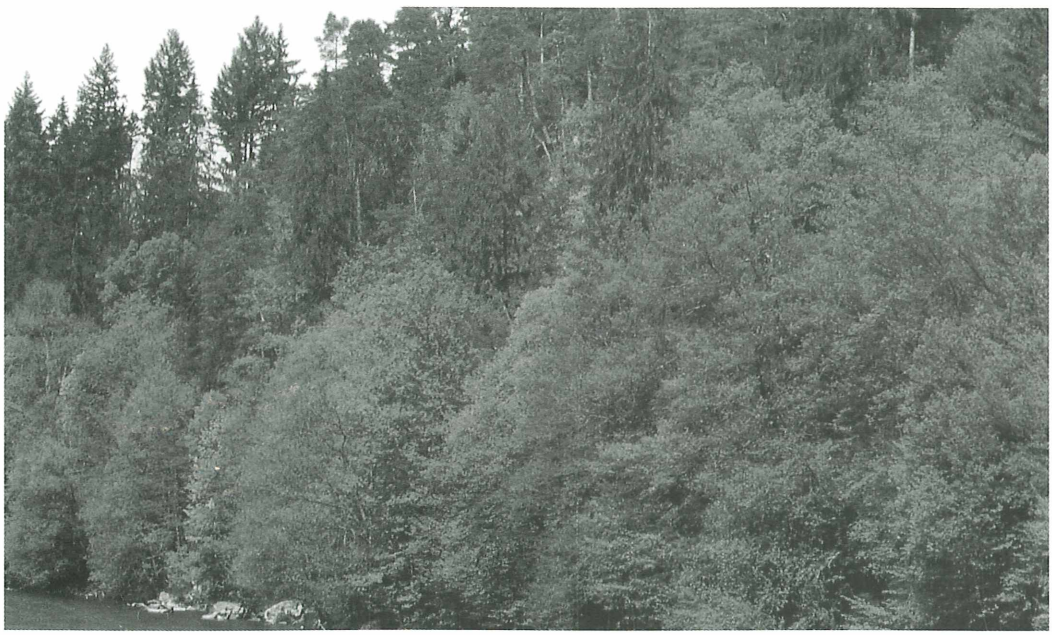


Wahrscheinlicher Trassenverlauf der Nordtangente
10 km nördlich verläuft der Autobahnzubringer von der B12 zur A3 (Hutthurm - Aicha v. Wald)

hinzukommen. Wir durchqueren jetzt nicht den Durchbruch, sondern wandern über eine kleine Treppe (Wanderweg 23) bergauf Richtung Unter- und Oberilzmühle, also nach Norden. Nach wenigen hundert Metern werden wir für die Mühen des Aufstiegs reichlich belohnt. Bei einem mit Eichen und vor allem Kiefern bewachsenen Felssporn mit fast 50 m steil abfallender Felswand bietet sich uns ein grandioser Blick. Wir sehen an dieser engsten Stelle des Passauer Ilztals auf die tief unten gelegene Triftsperre und nach Norden auf das aus dem Bayerischen Wald kommende Flusstal. Welch eine Bellevue in der preisgekrönten Flusslandschaft!

Doch mit der Idylle könnte es bald vorbei sein. Denn genau an dieser Stelle oder zumindest in unmittelbarer Umgebung soll nach den Vorstellungen einiger örtlicher Politiker und nach den Plänen des Straßenbauamts Passau als Nordumfahrung der Stadt eine Brücke über die Ilz geschlagen werden. Diese sog. „Nordtangente" soll die B12 mit der B85 und der A3 verbinden und würde als besonders gravierende Einschnitte in das Landschaftsbild zwei gigantische Brücken über das Gaißatal (LSG) und das Ilztal (LSG, NSG, FFH-Gebiet) zur Folge haben. Weiterführende Planungen sehen eine Verbindungsstraße durch das künftige FFH-Gebiet Scharbachtal und eine weitere Donaubrücke bei Achleiten vor. Besagte Nordtangente stand schon vor Jahrzehnten immer wieder einmal in der Diskussion, ohne dass die Planungen je konkreter wurden. Ernst wurde es Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts. Presseartikel um Presseartikel erschien mit der Forderung nach der Nordtangente, da sonst Passau im Stau ersticken werde. Hauptbefürworter des Straßenbauprojekts waren von allem CSU-Politiker, aber auch einige Mandatsträger der SPD.

Da es offensichtlich ernst zu werden begann, gründete sich 1991 auf Initiative von Bund Naturschutz, Bündnis



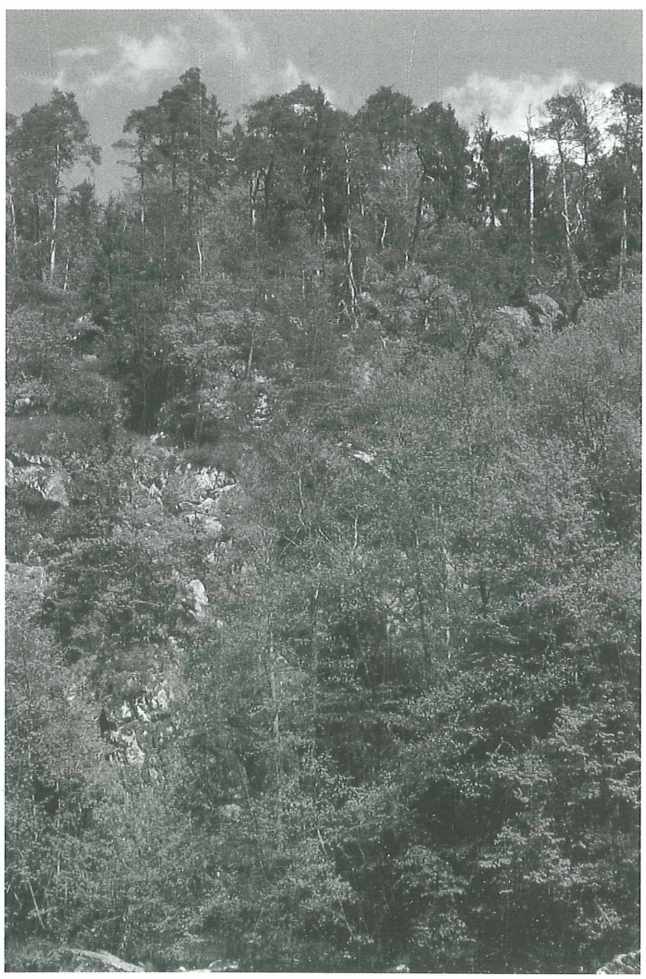
Hier, nördlich der Triftsperre soll die sog. Nordtangente das Ilztal überqueren

90 / Die Grünen, ÖDP und anderen Organisationen die Bürgerinitiative „Natur ja - Nordtangente nein! - Verein zur Erhaltung von Ilz- und Gaißatal e. V.“, die sogleich reichlich Zulauf bei Naturfreunden und betroffenen Anwohnern fand. 1992 beauftragten Stadt und Landkreis Passau das renommierte Münchner Verkehrsinstitut GEVAS mit der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes für Passau und das Umland. Das Ergebnis war eine eindeutige Abfuhr für die Betreiber der Nordtangente. GEVAS empfahl nämlich „sich auf effektivere Maßnahmen zu konzentrieren und die Nordtangente nicht weiter zu verfolgen.“

Dennoch wollten die Befürworter des neuen Ilztal-Highways 1996 Nägel mit Köpfen machen. Ein Zweckverband sollte gegründet werden. Im Kreistag des Landkreises gab es eine deutliche Mehrheit dafür. Jetzt musste nur noch der Passauer Stadtrat dem vorliegenden Satzungsentwurf zustimmen und die erneute Verschandelung des Ilztals wäre kaum noch zu verhindern gewesen. Das Abstimmungsergebnis war äußerst knapp: Mit einer einzigen Stimme Mehrheit wurde der Entwurf abgelehnt. Der Zweckverband war damit gestorben. Bei der kurz darauf stattfindenden Stadtratswahl musste die CSU als offensivste Befürworterin der Nordtangente eine empfindliche Niederlage hinnehmen, was nicht zuletzt auf eine intensive Wahlkampagne der Bürgerinitiative zurückzuführen war. Um ein ähnliches Debakel bei der Kommunalwahl am 3. März 2002 zu vermeiden, ersann die Partei einen strategisch geschickten Schachzug, um das erneut immer wieder aufflackernde Thema aus dem Wahlkampf herauszuhalten. Das Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsministerium sollte urplötzlich eine „Machbarkeitsstudie“ bezüglich der Nordtangente in Auftrag geben was denn auch geschah. Ein Ergebnis der Studie war selbstverständlich vor der Stadtratswahl nicht mehr zu erwarten.

Die Bürgerinitiative und ihre Verbündeten in Politik und Verbänden stehen der Studie aus guten Gründen skeptisch gegenüber. Selbstverständlich wird eine Nordtangente machbar sein - rein technisch auf alle Fälle. Ob auch die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, bleibt abzuwarten. Aktuellen Angaben zufolge würde die Straße mindestens 80 Mio. Euro kosten - und das in einer Zeit, wo für wichtige soziale, bildungspolitische und kulturelle Investitionen das Geld fehlt. Die Stadt Passau ist ohnehin hoch verschuldet. Verkehrspolitisch würde eine Nordtangente nichts bringen, wie das erwähnte GEVAS-Gutachten beweist. Die gebetsmühlenartig vorgetragene Mär vom Dauerstau in Passau stimmt einfach nicht. Sicher gibt es Staus im Berufsverkehr in den betroffenen Stadtteilen Grubweg, Ilzstadt und Anger. Sie sind aber nicht schlimmer als in anderen vergleichbaren Städten. Abgesehen davon würde eine Nordtangente kaum etwas daran ändern, da diese Autofahrer in die Stadt hinein und nicht um sie herumfahren wollen. Dafür steht 10 km weiter nördlich ohnehin seit Jahren der Autobahnzubringer Hutthurm - Aicha vorm Wald zur Verfügung. Entlastungseffekte, die eine neuerliche Umfahrung der Stadt evtl. rechtfertigen würden, ergeben sich einfach nicht. (Eine detaillierte verkehrs- und naturschutzpolitische Argumentation der Bürgerinitiative kann beim Verfasser angefordert werden.)

Die Folgen des Straßenbaus für Naherholung, Tourismus und Naturschutz wären hingegen katastrophal. Das Ilztal ist neben dem Neuburger Wald ohne jeglichen Zweifel das wichtigste Naherholungsgebiet für Passau und die angrenzenden Gemeinden. Der Naturschutzwert der betroffenen Flusstäler ist hinreichend bekannt und belegt. Nicht umsonst sind die Halser Ilzschleifen seit 1993 als NSG ausgewiesen und für das europäische Schutzgebietssystem „Natura 2000“ als FFH-Gebiet gemeldet. Gerade der geplante Brückenstandort, ein Weißmoos-Kiefernwald, ist für den Passauer Raum äußerst selten und durch die FFH-Richtlinie geschützt. Hinzu kommt eine hohe geologische Wertigkeit. Der Felssporn ist markanter Teil des Aicha-Halser Nebenpfahles, einer geologischen Störungszone, auf die auch die Schleifenbildung der Ilz im Raum Hals zurückzuführen ist. An das NSG grenzt das Landschaftsschutzgebiet Ilztal. Das Gaißatal ist ebenfalls LSG.



Diese imposante Felswand soll beim Bau der Nordtangente mit einem gewaltigen Brückenbauwerk überspannt werden

Ganz wohl ist offensichtlich selbst manchen Befürwortern der Nordtangente nicht. Immer öfter hört man von ihrer Seite, dass die ursprünglich geplante Trasse wohl nicht zu halten sei. Nur weiter nördlich ist immer noch Naturschutz- und FFH-Gebiet. Zahlreich sind auch die Versprechungen. Ein Stadtrat berichtete begeistert, er habe in Italien wunderschöne Brückenbauten über ähnliche Flusstäler gesehen. Ein anderer Politiker gefiel sich in der Rolle des zum Vegetarier mutierten Wolfes und versprach den „ökologischen Straßenbau"

Wie geht`s nun weiter? Besteht Hoffnung auf Erhalt des Ilztals und des ebenfalls von einem Brückenbau bedrohten Gaißatals? Vorläufig bleibt nichts anderes übrig als auf das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zu warten. Sollte diese die Nordtangente befürworten, ist wieder politischer Kampf und evtl. sogar eine Klage in Brüssel (wegen Verstoßes gegen die FFH-Richtlinie) angesagt. Positiv stimmt die Tatsache, dass auch im neuen Passauer Stadtrat die Gegner der Nordtangente in der Mehrheit sind. Fraktionsvorsitzender der CSU ist nun mit Dr. Chrysanth Fischer der Mann, der 1996 als einziger seiner Partei mutig gegen die Satzung des Zweckverbandes Nordtangente gestimmt hatte und diesen damit zu Fall brachte. Ein weiterer Hoffnungsschimmer: Der Verkehr am Anger ist laut den letzten offiziellen Zählungen des Straßenbauamtes vom Jahr 2000 tatsächlich leicht zurückgegangen - entgegen aller Horrorprognosen der Nordtangenten-Befürworter. Andererseits sind in Bayern wohl in keinem anderen Bereich unsinnige und überflüssige Projekte derart leicht durchzusetzen wie in der Verkehrspolitik.

Schließlich noch ein kleines „Bonmot" am Rande: Im vom Straßenbau bedrohten NSG ist, um eventuelle Störfaktoren für Fauna und Flora zu minimieren, per Schutzgebietsverordnung sogar das Radfahren untersagt. Die Naturschutzwacht hat den Auftrag, Verstöße gegen dieses Verbot zu unterbinden. Ob sie wohl zum Schutze der Natur auch gegen Planierraupen und Bagger vorgeschickt wird???

Literatur

FÜRSCH, H. u. GÖTTHANS, A. - 1991- Die Ilz. Ein Natur- und Wanderführer. 104 S. Grafenau

LANDRATSAMT PASSAU (Hrsg.) - 2002 - Naturerlebnis Donautal. Ein Führer zur Natur, Kultur und Geschichte entlang der Donau von Hofkirchen bis zur Schlögener Schlinge. 304 S. Grafenau

STADT PASSAU (Hrsg.) - 2001 - Halser Ilzschleifen. Leben mit der Ilz. 44 S. Passau

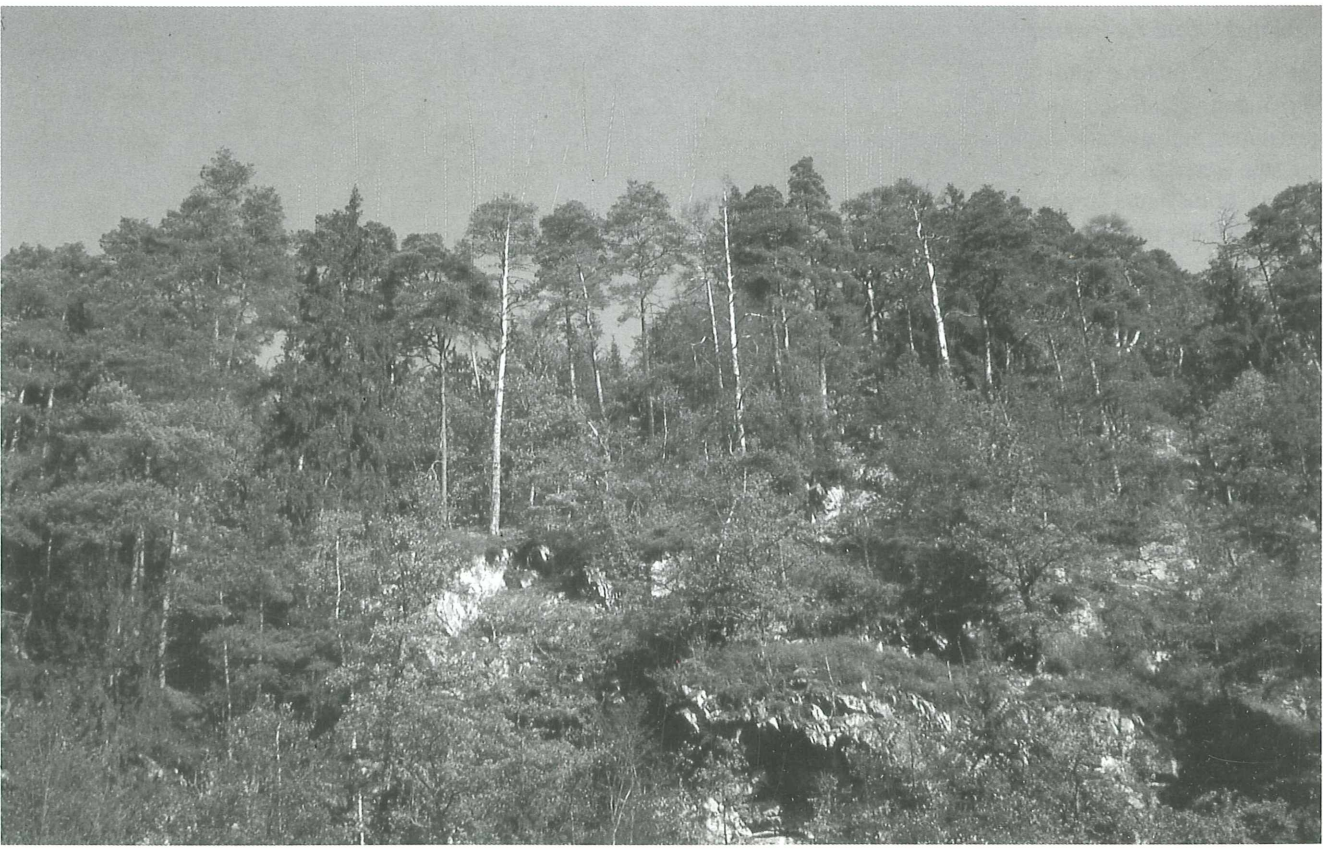
sowie diverse Broschüren und Faltblätter der Bürgerinitiative „Natur ja - Nordtangente nein!"

Dank für Engagement, Informationen und sonstige Unterstützung gebührt neben vielen anderen vor allem Herrn Dieter Listl, Passau.

Autor

Alois Zechmann
Unterer Sand 3
DE-94032 Passau

eMail: alois.zechmann@gmx.de



Auf einem besonders exponierten Felssporn des Aicha-Halser Nebenpfahles stockt - für die Passauer Region eine Besonderheit - ein Weißmoos-Kiefernwald

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Der Bayerische Wald

Jahr/Year: 2002

Band/Volume: 16_1-2

Autor(en)/Author(s): Zechmann Alois

Artikel/Article: Damoklesschwert Nordtangente - Ein Straßenbauprojekt bedroht das NSG und FFH-Gebiet "Halser Ilzschleifen" 33-36