

# Pressemitteilung



München, Burghausen  
25.09.2009  
PM 42/09/FA  
Verkehr

## Kein Bedarf für Westumgehung von Burghausen

### Bund Naturschutz (BN) fordert ernsthafte Untersuchung einer Nullvariante und keine neue Straßentrasse im Naturraum Eschlberg – Lengthal – Hechenberg



Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt alle drei Varianten, die im derzeit laufenden Raumordnungsverfahren zur Überprüfung vorgelegt wurden, entschieden ab. „Angesichts der Verkehrsprognosen und relativ geringen Entlastungswirkungen, sehen wir keine Notwendigkeit für eine neue Westumfahrung“, erklärte Regionalreferent Kurt Schmid. Die massive Beeinträchtigung und Zerstörung von überregional bedeutsamen Lebensräumen im Bereich der Lengthaler Gieß, insbesondere für Amphibien, ist daher nicht zu rechtfertigen. Es handelt sich hier um ein einmaliges Lebensraummosaik, das von der Dynamik eines temporären Gewässersystems geprägt ist. „Die bisher von größeren Straßen vorschonte Natur- und Kulturlandschaft im Gemeindegebiet Mehring darf deshalb nicht einem Straßenprojekt geopfert werden, dessen Notwendigkeit und Nutzen mehr als fraglich ist“, so Herbert Barthel, Vorstandsmitglied der BN-Kreisgruppe Altötting.

Der Vorsitzende der Kreisgruppe, Gerhard Merches, kritisierte insbesondere die Defizite und Unklarheiten des vorliegenden Verkehrsgutachtens. „Als Entscheidungsgrundlage ist es unzureichend. So ist beispielsweise nicht nachvollziehbar, warum der Gutachter noch im Dezember 2008 eine Entlastungswirkung der Variante B von 26 % prognostizierte und im Mai 2009 plötzlich von 37 % die Rede ist“, so Merches. Dennoch kommt auch im Gutachten der sehr hohe Anteil von Ziel- und Quellverkehr in der Burgkirchner Straße klar zum Ausdruck, was sich auch künftig nicht ändern wird. Auch die Tatsache, dass eine Umgehung keine Entlastung im übrigen Stadtgebiet zur Folge hätte, wird erneut bestätigt.

Nach Ansicht des BN wäre daher ein Weiterverfolgen der zur Debatte stehenden Varianten eine klare Fehlplanung. „Die naturschutzfachlichen

**Fakten und die regionalplanerischen Ziele hinsichtlich der Erhaltung naturnaher und typischer Kulturlandschaften, sowie zum Schutz wertvoller Böden sind im vorliegenden Fall höher zu bewerten als ein Straßenprojekt mit sehr geringer Verkehrswirksamkeit“, erklärte auch Ernst Spindler, der Vorsitzende der BN-Ortsgruppe Burghausen. Der BN fordert daher die ernsthafte Untersuchung einer bestandsorientierten Alternative (Nullvariante), die in Verbindung mit entsprechenden Maßnahmen an der Burgkirchner Straße eine Reduzierung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen ermöglicht und zugleich eine angemessene Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung bewirkt.**

### **Naturraum von herausragender Bedeutung gefährdet**

Das Lengthal, inklusive der funktional dazu gehörenden Höhenrücken, stellt in der gesamten Region etwas Einmaliges dar: Ein temporäres Gewässersystem (Lengthaler Gieß) das auf Grund seiner Besonderheiten, wie z.B. dem Vorkommen extrem seltener Primär-Biotope von streng und besonders geschützten Arten (Amphibien), von herausragender Bedeutung für den Artenschutz ist. Wegen der hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit hatte der BN dieses Gebiet seinerzeit als FFH-Gebiet vorgeschlagen. Warum dem damals nicht entsprochen wurde ist für den BN nach wie vor völlig unverständlich und fachlich nicht nachvollziehbar.

Jede der vorliegenden Varianten hätte massive Beeinträchtigungen dieses Lebensraummosaiks und, nach Ansicht des BN, sogar dessen Zerstörung zur Folge, beispielsweise durch negative Auswirkungen auf die spezifische Gewässerdynamik. Dies gilt auch für die Variante B (mit Tunnel am Hechenberg), die hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Fauna genauso schwerwiegend wäre wie die beiden anderen Varianten.

Ein weiterer, zentraler Punkt ist die Zerschneidung dieses Naturraums durch alle der gegenständlichen Varianten. Der Flächenverbrauch ist zusammen mit den von Straßen ausgehenden Zerschneidungseffekten unbestritten eine der Hauptursachen für die anhaltenden Artenverluste. Dies kommt u.a. auch in der Bayerischen Biodiversitätsstrategie klar zum Ausdruck. Um den Rückgang der Lebensraum- und Artenvielfalt zu stoppen ist daher die Bewahrung des bisher nicht von größeren Straßen beeinträchtigten Naturraums „Hechenberg – Lengthal – Eschelberg“ von vorrangiger Priorität.

### **Kein übergeordnetes Verkehrskonzept**

Für die Entscheidung über eine Umfahrung von Burghausen ist die Erstellung eines übergeordneten Verkehrskonzeptes für die gesamte Region um Burghausen erforderlich. Ein solches überregionales Verkehrskonzept, wie vom BN schon lange gefordert, liegt bisher jedoch nicht vor, bzw. wurde nie in der Öffentlichkeit vorgestellt. Der BN fordert daher eine entsprechende übergeordnete Untersuchung bevor das Raumordnungsverfahren

abgeschlossen wird. Darin müssen auch die Auswirkungen des geplanten KV-Terminals, die aktuellen Entwicklungen zum Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing, sowie weitere Straßenprojekt im direkten Umfeld (z.B. Ortsumfahrung Burgkirchen) berücksichtigt werden. Da eine Umfahrung von Burghausen im Zuge der B 20, und darum handelt es sich ja letztendlich, im gültigen Bundesverkehrswegeplan nur als „weiterer Bedarf“ eingestuft ist, ohne Planungsrecht, ist dafür auch genügend Zeit.

## **Zweifel am Verkehrsgutachten**

Im Verkehrsgutachten (Mai 2009) zum ROV Umfahrung Burghausen wird ein potentiell zunehmender LKW Verkehr durch das geplante Güter-Verlade-Terminal (KV-Terminal) als wesentliche Begründung für die zunehmende Belastung und damit für die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung angeführt. Dies erscheint nicht schlüssig. Bisher wurde in der Öffentlichkeit immer argumentiert, dass durch das Güter-Verlade-Terminal, ein wichtiges Potential zur Minderung des LKW-Verkehrs in Burghausen entsteht. Außerdem liegt die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für das KV-Terminal als Auflage vorgegebene Verkehrsuntersuchung noch nicht vor. Ohne diese Analyse sind Prognosen zum künftigen LKW-Verkehr nicht möglich.

Zum Jahreswechsel 2008/2009 erlebte die BRD die schwerste Wirtschaftskrise seit ihrem Bestehen. Es gibt Wirtschaftsprognosen, die ein Erreichen des Niveaus von 2007 erst wieder in 5 Jahren sehen. Dieser wirtschaftliche Einbruch ist im vorliegenden Verkehrsgutachten nicht ausreichend berücksichtigt. Zwar geht auch der Gutachter erst ab 2011 wieder von einer Zunahme der Fahrleistung aus. Ab 2015 dann von einer Sättigung, bzw. ab 2020/2025 sogar von Stagnation bzw. einer Verkehrsabnahme. Angesichts dieser relativ kurzen Zeiträume hält der BN die mit der Umgehung verbundenen Zerstörungen für nicht akzeptabel.

Die größte Verkehrsentlastung der Burgkirchner Straße wird laut Gutachten bei der favorisierten B-Variante (Tunnel am Hechenberg) mit 37% erreicht. Warum aber ein halbes Jahr vorher für diese Trasse nur 26% Entlastung prognostiziert wurden, ist nicht nachvollziehbar begründet. Erwähnt wird, dass im jetzigen Gutachten die ursprünglich von Burghausen geplante Entwicklung eines Gewerbegebietes bei Badhöring nun erneut in die Planung einbezogen ist. Der Bürgermeister von Burghausen hatte im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für das KV-Terminal, bzw. den ebenfalls im Bannwald geplanten Industrie-Service-Bereich immer erklärt, dass die Flächen bei Badhöring nicht als Alternativstandorte im Frage kämen, weil die Grundstückspreise extrem hoch sind. Warum dies jetzt plötzlich doch möglich sein soll, ist für den BN nicht ersichtlich.

## **Forderungen des Bund Naturschutz (BN)**

Der BN lehnt in seiner Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren für eine Westumfahrung von Burghausen die vorgelegten Varianten A, B und C ab, da ein Straßenbauprojekt in diesem hochwertigen Raum nicht mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes vereinbar ist und darüber hinaus wertvollste landwirtschaftliche Flächen zerstören und das Gemeindegebiet von Mehring zerschneiden würde. Für die landesplanerische Überprüfung ist außerdem die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzepts für den Raum Burghausen und die Region erforderlich. Diese Untersuchung muss unter anderem die Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing sowie des geplanten Güter-Verlade-Terminals umfassen. Bis zum Vorliegen der Ergebnisse dieses übergeordneten Verkehrskonzepts, fordert der BN die Einstellung des Verfahrens. Zugleich soll die Untersuchung einer bestandsorientierten Alternative erfolgen, die alle Möglichkeiten ausschöpft, um die Beeinträchtigungen von direkt an die Burgkirchner Straße angrenzenden Wohngebieten zu minimieren.

Für Rückfragen:

Kurt Schmid

Regionalreferent

Tel.: 089/548298-88

E-Mail: [kurt.schmid@bund-naturschutz.de](mailto:kurt.schmid@bund-naturschutz.de)