

An
Regierung von Oberbayern

80534 München

Vorab per Fax: 089/2176-402806
Das Original folgt mit der heutigen Post

Ihr Zeichen: 24.1-8250-1-09
Datum: 20.07.2009
Unser Zeichen: AÖ-Burghausen-VE/B20
Datum: 02.10.2009

**Umfahrung Burghausen vom Knoten Wegscheid (B 20/St 2108) zur Burgkirchener Straße
Einleitung des Raumordnungsverfahrens**

Hier: Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Sehr geehrter Herr Dr. Kraus,
Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung am o.g. Verfahren gemäß Art. 42 BayNatSchG sowie für die gewährte Fristverlängerung bis 02.10.2009 und nehmen wie folgt Stellung:

Der Bund Naturschutz (BN) lehnt die in den Unterlagen zur raumordnerischen Überprüfung dargestellten Varianten A, B und C für eine Westumfahrung von Burghausen, die fast vollständig im Gebiet der Gemeinde Mehring verlaufen, entschieden ab. Die damit verbundenen massiven Beeinträchtigungen der wertvollen Natur-, Kultur- und Erholungslandschaft westlich von Burghausen, sind mit den Belangen des Natur- und Umweltschutzes nicht zu vereinbaren und stehen in eindeutigen Widerspruch zu zahlreichen landes- bzw. regionalplanerischen Vorgaben. Auch auf Grund der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist kein zwingender Grund für das Projekt erkennbar. Darüber hinaus fehlt ein übergeordnetes Gesamtverkehrskonzept, das für eine raumordnerische Beurteilung notwendig ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass das gegenständliche Verfahren ja nur den nördlichen Abschnitt einer neuen Straßentrasse darstellt, die letztendlich zur bestehenden B 20 bei Hochöster führen soll.

Wir fordern daher die Einstellung des ROV, zumindest so lange, bis ein entsprechendes Gesamtverkehrskonzept vorliegt. Dieses muss auch die aktuellen Entwicklungen zum Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) berücksichtigen, sowie die derzeit laufenden Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung hinsichtlich des geplanten KV-Terminals im Raum Burghausen. Bis dahin soll die ernsthafte Untersuchung einer bestandsorientierten Alternative (Nullvariante) durchgeführt werden. Wir verweisen diesbezüglich auch auf die von der Gemeinde Mehring erarbeiteten Vorschläge. Ziel muss dabei die Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Reduzierung der Beeinträchtigungen im Bereich der Wohngebiete an der Burgkirchner Straße und an anderen vom Lkw-Durchgangsverkehr betroffenen Straßen in Burghausen sein.

Begründung:

1. Ziele der Raum- und Landesplanung

In der UVS (S. 13 ff) werden die im Regionalplan der Region Südostoberbayern enthaltenen Ziele und Grundsätze für den betroffenen Raum aufgeführt. Dabei stehen sich, wie immer, Aussagen zur Infrastrukturentwicklung und zur Sicherung der Natur- und Kulturlandschaft, wie immer, diametral entgegen. Es soll hier nicht im einzelnen auf all diese, anscheinend systemimmanenten Widersprüchlichkeiten eingegangen werden. Hinsichtlich der raumordnerischen Abwägung des gegenständlichen Projekts möchten wir aber betonen, dass der größte Teil des betroffenen Raums als landschaftliches Vorbehaltsgebiet festgelegt ist, in denen den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes eine besondere Bedeutung zukommt. Außerdem sind u.a. klare Vorgaben enthalten, hinsichtlich Erhaltung und Schutz von Lebensräumen naturraumtypischer und seltener Arten.

Das Lengtal, inklusive der funktional dazu gehörenden Höhenrücken, stellt zumindest für die gesamte Region etwas Einmaliges dar: Ein temporäres Gewässersystem das auf Grund seiner Besonderheiten, wie z.B. dem Vorkommen primärer Lebensraumtypen von streng und besonders geschützten Arten (insbesondere Amphibien) von besonderer Bedeutung ist. Wegen der herausragenden 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 erhebliche Beeinträchtigungen dieses Lebensraummosaiks und schlimmsten Falls sogar dessen Zerstörung zur Folge (s. auch Punkt V). So dass nicht nur für die bereits vorab ausgeschiedenen Varianten (z.B. Lengtaltrasse) sondern auch für die Varianten A, B und C die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG wahrscheinlich sind.

Ein weiterer, zentraler Punkt der landesplanerischen Bewertung 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 die Bewahrung des bisher nicht von größeren Straßen beeinträchtigten Naturraums „Hechenberg – Lengtal – Eschelberg“ von vorrangiger Priorität.

Der BN ist daher der Auffassung, dass ein Weiterverfolgen der zur Debatte stehenden Varianten für die Westumfahrung eine Fehlplanung wäre. Die naturschutzfachlichen Fakten, sowie die regionalplanerischen Ziele und Grundsätze hinsichtlich der Erhaltung naturnaher und typischer Kulturlandschaften, sowie zum Schutz wertvoller Böden für die landwirtschaftliche Produktion, was gerade im vorliegenden Fall von hoher Bedeutung ist, sind u.E. höher zu bewerten als die Aussagen im Regionalplan zur Verbesserung der Verkehrsanbindung von Burghausen oder der Entwicklungsachse B 20 in diesem Raum. Gerade in der heutigen Zeit, unter veränderten Rahmenbedingungen (z.B. Klimawandel), kann und muss dies durch natur- und umweltverträglichere Maßnahmen und Alternativen erfolgen. Im vorliegenden Fall wären dies beispielsweise die Verbesserung und der Ausbaus der Bahnstrecke München-Freilassing oder das geplante KV-Terminal im Raum Burghausen. Darüber hinaus ist der BN davon überzeugt, dass die vom Antragsteller genannten Ziele des Raumordnungsverfahrens grundsätzlich auch durch Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbeeinträchtigungen in Burghausen insbesondere im Bereich der Burgkirchner Straße (bestandsorientierte Alternative).

2. Verkehrsuntersuchungen

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen belegen keinen hinreichenden Bedarf für die Notwendigkeit einer neuen Umfahrung von Burghausen. Die Verkehrs- und Prognosezahlen sind nicht ausreichend um die massiven Eingriffe und die hohen Kosten zu rechtfertigen. Der BN fordert daher die ernsthafte Untersuchung einer bestandsorientierten Alternative (Nullvariante), die in Verbindung mit entsprechenden Maßnahmen (z.B. Einhausung im Bereich von direkt angrenzenden Wohngebieten an der Burgkirchnerer Straße, Lärmschutz, Verkehrslenkung, Verkehrsvermeidung) eine Reduzierung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen ermöglicht und zugleich eine den Verkehrsprognosen angemessene Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung im Zuge der B 20 bewirkt. Die prognostizierten Entlastungswirkungen bei Realisierung jeder der drei jetzigen Umgehungsvarianten stehen dagegen in keinem vertretbaren Verhältnis zu den erheblichen negativen Auswirkungen auf die verschiedenen Schützgüter gem. UVPG (s. UVS). Eine Weiterverfolgung der gegenständlichen Varianten wäre daher ohne eingehende Untersuchung der deutlich umweltverträglicheren Alternative (Nullvariante) fehlerhaft.

2.1. Ziel- und Quellverkehr in der Burgkirchner Straße

Laut Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak (S.3 f) hat die Belastung der Burgkirchnerer Straße südlich des Anschlusses an die B 20 im Jahr 2008 (12.000 Kfz/Tag) gegenüber 1998 (10.400 Kfz/Tag) um 15 % zugenommen, während der Verkehr auf der Burgkirchnerer Straße südlich von Burghausen im gleichen Zeitraum um rund 11% abnahm (10.800 bzw. 9.600 Kfz/Tag). Der Gutachter stellt fest: „Das bedeutet, dass der Durchgangsverkehr auf der Burgkirchnerer Straße nicht zugenommen sondern leicht abgenommen hat wegen des Zielverkehrs zu den neuen Märkten im

Südwesten von Burghausen. Die gesamte Verkehrszunahme von Norden nach Burghausen ist somit im Wesentlichen eine Zunahme des Quell-/Zielverkehrs von Burghausen und den Werken.“ Diese Zahlen und die Aussage belegen klar, dass in den vergangenen 10 Jahren keine Verkehrszunahme auf der Burgkirchener Straße stattfand, die durch eine zusätzliche Umgehung nennenswert hätte reduziert werden können. Warum dies in Zukunft deutlich anders sein soll, ist unverständlich und im Verkehrsgutachten nicht nachvollziehbar begründet.

2.2 Entlastungsprognosen zweifelhaft

Die Stadt Burghausen hat bis 2008 drei Verkehrsuntersuchungen bei Prof. Dr. Kurzak in Auftrag gegeben. Das „Verkehrsgutachten Burghausen“ (1991) und ein Verkehrsgutachten zur „B20 Lengaltrasse – Variantenuntersuchung“ (1999) prognostizieren bis 2015 durch eine Umfahrung für den Stadtbereich Burghausen keine Entlastung und für die Burgkirchner Straße eine Entlastung von ca. 25%. Praktisch zum gleichen Ergebnis kommt auch die „Verkehrsuntersuchung B20 – Knoten Wegscheid und Umfahrung Burghausen“ vom Dezember 2008, die auf einer Verkehrszählung vom 22.10.2008 beruht. Darin wird im Stadtbereich für das Jahr 2025 durch eine Umfahrung ebenfalls keine nennenswerte Entlastung prognostiziert und für die Burgkirchner Straße eine Entlastung von 18 – 26%.

Das nun für des Raumordnungsverfahren überarbeitete Gutachten von Prof. Dr. Kurzak vom Mai 2009, mit dem gleichnamigen Titel und den Verkehrszählungsdaten vom 22.10.2008, ist fast völlig identisch mit dem Gutachten von 2008. Allerdings mit dem Unterschied, dass als Prognose bis 2025 jetzt plötzlich bei den verschiedenen Varianten eine Entlastung der Burgkirchener Straße von 25 – 37 % angegeben wird. Wenn man die beiden Texte vergleicht ist fest zu stellen, dass bei der Fassung 2008 auf Seite 8 steht, dass die in den bisherigen Prognosen enthaltene Entwicklung eines großen Gewerbegebiets im Bereich Badhöring nicht mehr angesetzt wurde, während es bei den Prognosen im Gutachten von 2009 wieder enthalten ist (S. 8, oben). Hierzu ist anzumerken, dass im Rahmen der Planungen für des KV-Terminal mit Industrie-Service-Bereich wiederholt behauptet wurde, dass diese Flächen als Alternative für den vorgesehenen Standort im Bannwald nicht in Frage kämen, weil die Grundstückspreise extrem hoch seien und die Landwirte auch keinen Grund hergeben würden. Warum dies jetzt anscheinend trotzdem möglich ist und ein neues Gewerbegebiet bei Badhöring in der Verkehrsprognose berücksichtigt wird, erschließt sich dem BN nicht. Und wenn die Flächen nun doch zur Verfügung stehen, dann würde das Ergebnis des ROV für das Güterterminal mit Industriegebiet in erheblichem Umfang in Frage gestellt. Wir halten diese Widersprüche für einen zentralen Aspekt hinsichtlich der erforderlichen Abstimmung der beiden Raumordnungsverfahren „KV-Terminal“ und „Westumgehung“, und fordern eine Aufklärung des Sachverhalts und entsprechende Konsequenzen bei der Beurteilung der beiden Projekte.

Der zweite Unterschied, der uns aufgefallen ist, ist die Angabe auf S. 10 (Gutachten 2009), wo es heißt, dass für die Entlastung der Burgkirchner Straße von 25 bis 37% beruhigende Maßnahmen im Zuge der Burgkirchner Straße vorausgesetzt werden, um einen Teil des Verkehrs von Wacker-Chemie auf die Umfahrung zu führen. Diese Passage ist im Gutachten vom Dezember 2008 nicht enthalten. Warum diese „Voraussetzung“ allerdings konkret zu einer Steigerung der

Entlastungswirkung von 18 -26 % auf 25 – 37 % führen soll, wird nicht genauer begründet und ist deshalb nicht nachvollziehbar.

Im Stadtbereich von Burghausen sind aber auch bei der vorliegenden Prognose keine wesentlichen Entlastungen erkennbar. Sie belaufen sich, im Vergleich zum Nullfall, bei allen Varianten in der Größenordnung von 100 bis 500 Kfz/Tag, bei gleichzeitiger Verkehrszunahme an anderen Straßen in Burghausen von 100 bis 500 Kfz/Tag. Selbst bei der angeblich am besten abschneidenden Variante B wird beispielsweise für die Marktler Straße im Vergleich zum Nullfall, also ohne Umgehung, eine Zunahme von 200 Kfz/Tag prognostiziert. Für die Stadt Burghausen bedeutet das, dass sich die Verkehrsbelastungen und die Verkehrszunahmen durch eine Westumgehung praktisch aufheben, oder, vereinfacht gesagt, die Umgehung bringt unterm Strich gar nichts.

2.3 Gesamtverkehrsprognosen

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.

2.4. Einstufung im Bundesverkehrswegeplan

Bei der letzten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (2005) wurde die Umfahrung von Burghausen aus dem „vordringlichen“ in den „weiteren“ Bedarf herabgestuft. Der Bund, als grundsätzlich zuständiger Bauträger, sieht demnach keinen Bedarf, bzw. keine vordringliche Notwendigkeit für den Bau einer Ortsumfahrung von Burghausen im Zuge der B 20. Wie auch im Erläuterungsbericht (S. 13) erwähnt, ist das Projekt im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen unter dem Titel „B 20 – Ortsumfahrung Burghausen“ im weiteren Bedarf ohne Planungsrecht enthalten. Dass die Regierung von Oberbayern angesichts dieser Fakten überhaupt ein Raumordnungsverfahren eingeleitet hat, ist unverständlich auch wenn, laut Presseberichten, für die Finanzierung der Maßnahme keine Bundesmittel direkt in Anspruch genommen werden sollen, sondern der Freistaat Bayern, der Landkreis Altötting und die Stadt Burghausen die Kosten übernehmen würden.

3. Notwendigkeit eines übergeordneten Verkehrskonzeptes

Die Entscheidung über eine Umfahrung von Burghausen erfordert ein übergeordnetes Verkehrskonzept für die gesamte Region um Burghausen. Ein solches überregionales Verkehrskonzept liegt jedoch nicht vor, bzw. wurde nie in der Öffentlichkeit vorgestellt. Ein derartiges Verkehrskonzept muss folgende Punkte berücksichtigen:

3.1. LKW-Verkehr in Burghausen

Ein wesentliches Verkehrsproblem für Burghausen sind LKWs, die von Norden kommend durch Burghausen über die Salzach-Brücke fahren, um ins österreichische Straßennetz in Richtung Linz oder Salzburg zu wechseln. Belastet sind hierdurch v.a. die Marktler Straße, die Berchtesgardner Straße und die Tittmoninger Straße. Gemäß den Verkehrsuntersuchungen des Büros Prof. Dr. Kurzak (1991, 1999, 2008 und 2009) bringt eine Ortsumfahrung von Burghausen für die o.g. genannten Straßen keine wesentliche Entlastung. Um diesen Durchgangsverkehr zu reduzieren, halten wir überregionale verkehrslenkende Maßnahmen für sinnvoll und ausreichend. Eine Ortsumfahrung von Burghausen ist dafür nicht erforderlich.

3.2. Fernverkehrsstraßen im Landkreis Altötting

Der Landkreis Altötting verfügt mit der A 94 über eine sehr gute Ost-West-Straßenverbindung. Auch in Nord-Süd-Richtung existiert mit der B299 bereits eine großzügig ausgebaute Straße. Die Notwendigkeit des vorgesehenen Ausbaus der B20, als eine zweite, parallele Nord-Süd-Achse im Abstand von nur 10 km ist zu bezweifeln.

3.3. Parallele Ortsumfahrungen Burghausen und Burgkirchen

Neben der Ortsumfahrung von Burghausen gibt es auch in Burgkirchen Planungen für eine neue Ortsumgehung. Beide Straßenprojekte würden den Naturraum Hechenberg-Lengtal-Eschlberg betreffen und dürfen daher nicht isoliert betrachtet werden.

3.4. Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing

Die chemische Industrie im Landkreis Altötting, die zu den bedeutendsten in Bayern gehört, fordert seit langem einer bessere Bahnanbindung, insbesondere für den Güterverkehr. Vor einigen Wochen wurde bekannt dass die Deutsche Bahn AG jetzt den Beschluss gefasst hat, die Vorplanung für die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Markt Schwaben-Tüßling-Freilassing zu finanzieren. Ein wichtiger Schritt zum längst überfälligen Ausbau dieser europäischen Bahn-Magistrale, die in weiten Teilen nur eingleisig und nicht elektrifiziert ist. Den Medien war außerdem zu entnehmen, dass auch die Finanzierung der Planung für den zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Mühldorf-Tüßling sowie für das elektronische Stellwerk in Burghausen gesichert ist.

Diese Entwicklungen müssen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Straßenverkehr in einem übergeordneten Verkehrskonzept für den Südostbayerischen Raum geprüft und bei den Prognosen für Straßenbauvorhaben entsprechend berücksichtigt werden. Dies gilt auch für das gegenständliche Projekt bezüglich seiner Funktion als Teil einer überregionalen Nord-Süd-Verbindung.

3.5. Güterverkehrsterminal (KV-Terminal)

Im Verkehrsgutachten (Mai 2009) wird ein potentiell zunehmender LKW Verkehr durch das geplante Umschlag-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. Sie ist dem BN zumindest nicht bekannt und im jetzigen Verkehrsgutachten finden sich dazu keine konkreten Aussagen. Ohne diese Analyse sind Prognosen zum künftigen LKW-Verkehr nicht möglich.

Darüber hinaus hat das Eisenbahnbundesamt im Bescheid vom Juni 2009 die Fördersumme für das Terminal auf 70 % verringert und zugleich eine deutliche Reduzierung der Umschlagsmenge, der Gleise und der Abstellfläche festgelegt. Nach den uns vorliegenden Informationen wird das KV-Terminal auch zu einem wesentlichen Teil direkt von der Fa. Wacker ausgelastet. Der BN ist auf Grund der derzeit vorliegenden Informationen daher der Auffassung, dass das geplante KV-Terminal zu keiner Zunahme des LKW-Verkehrs im Raum Burghausen, sondern zu einer Abnahme führen wird.

4. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und vorläufige artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

4.1. Raumwiderstand

Die vorliegende UVS stellt fest, dass im Lengtal ein durchgängig hoher bis sehr hoher Raumwiderstand besteht und es insgesamt keinen durchgängig relativ konfliktarmen Korridor für das geplante Vorhaben gibt. Dies gilt für alle drei der untersuchten Varianten, wobei in den einzelnen Konfliktschwerpunkten die Schutzgüter in unterschiedlichem Ausmaß betroffen sind.

Beim Konfliktschwerpunkt 2 (Lengtal, nördlicher Bereich, s. Karte Unterlage 7) wird der etwa 700 m lange Abschnitt in dem die Trasse der Variante B am Rande des Talbodens verlaufen soll, „nur“ mit einem hohen Raumwiderstand belegt. Auf Grund der sehr hohen Bedeutung hinsichtlich der faunistischen Austauschbeziehungen zwischen Lengtal und Hechenberg, sowie der hohen Bedeutung für Landschaftsbild und Erholung, müsste dieser Abschnitt, wie die nördlich und südlich angrenzenden Bereiche, ebenfalls mit einem sehr hohen Raumwiderstand ausgewiesen und entsprechend beurteilt werden. Dies wird auch dadurch bekräftigt, dass dieses Areal innerhalb des geplanten LSG „Lengtal-Hechenberg“ liegt. Auch wenn bisher keine entsprechende Rechtsverordnung vorliegt (UVS, S. 33), ist die Bekanntmachung des Landratsamts vom September 1989, doch ein eindeutiger Indiz für die sehr hohe Wertigkeit dieses Raums. Die artenschutzfachliche Bedeutung des nördlichen Lengtals (sehr hoch bis hoch) und die diesbezüglichen Beeinträchtigungen durch die Trasse B (sehr hoch bis hoch) in diesem Abschnitt, kommt in den Unterlagen (UVS, Karte 9 b) ebenfalls klar zum Ausdruck. Die Variante B durchschneidet somit auf ca. 700 m Länge (ohne Tunnel) Landschaftsräume mit der höchsten Widerstandskategorie und höchster bis hoher Wertigkeit für die oben genannten Schutzgüter.

4.2. Anmerkungen zum Variantenvergleich

Die Auswirkungsprognosen für die Varianten A und C werden vom BN ähnlich beurteilt wie in der UVS dargelegt. Diese beiden Varianten, sind wegen den erheblichen negativen Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich der Schutzgüter Menschen (Teilschutzgut Wohnen Var. A, Teilschutzgut Erholung Var. C), Boden (beide Varianten) sowie Tiere und Pflanzen (beide Varianten), bereits jetzt endgültig auszuschließen und nicht weiter zu verfolgen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ im Bereich des Lengtals und die funktionalen Zusammenhänge mit den angrenzenden Waldbeständen sind jedoch nach Ansicht des BN schwerwiegender als in der UVS dargelegt (s. auch Punkt 4.4.). Dies gilt auch für die Variante B. Bei allen Varianten würde massiv in den Naturhaushalt des Lengtals eingegriffen. Nachfolgend werden daher die wesentlichen Beeinträchtigungen dieses Teilraums aufgeführt, bei denen der BN die Auswirkungen deutlich gravierender beurteilt als in den Unterlagen dargestellt:

Bei allen Varianten der geplanten Fernstraße (darum handelt es sich ja im Endeffekt) ist eine totale technische Überprägung mit massiven Eingriffen in das gewachsene, bisher nur relativ gering belastete ökologische Gefüge vorprogrammiert. Die geplanten Dämme und Troglagen, sowie die erforderlichen Abtragungen im Bereich der Tunnelportale am Hechenberg (Var. B), stellen dauerhafte Zerstörungen dar, die nicht ausgleichbar sind. Dies gilt auch für die geplanten Brückenbauwerke (Var. A und C), die wegen den immer wieder auftretenden flächigen Überschwemmungen der Lengthaler und Priessenthaler Gieß durch entsprechend massive Verbauungen gesichert werden müssten.

Der empfindliche Wasserhaushalt und das periodische Wasserregime im Bereich der Lengthaler und Priessenthaler Gieß würde bei allen Trassenvarianten erheblich beeinträchtigt (s. u., Punkt ..), dies gilt auch für die Varianten A und C, da die Trassen, unabhängig von den Brücken, die notwendigen Zusammenhänge mit den umgebenden Hängen ebenfalls unterbrechen, zumindest aber nachteilig verändern werden. In Folge dessen ist auch bei diesen Varianten der Fortbestand der hier vorkommenden, überregional bedeutsamen Amphibienpopulationen nicht gesichert, da auch die Varianten A und C das Lengtal in einem zentralen und sehr wichtigen Abschnitt zerschneiden.

Bei allen Varianten werden wertvolle Gehölzbestände, Hangleitenwälder oder Wald am Hechenberg direkt beansprucht und/oder bau-, anlage- sowie betriebsbedingt dauerhaft geschädigt, was generell natürlich für den gesamten Trassenverlauf gilt.. Angesichts der hohen Bedeutung der funktionalen Zusammenhänge zwischen dem Lengtal und den umliegenden Lebensräumen für viele der hier vorkommenden Tierarten, sind die Barriereeffekte der geplanten Straßentrassen in diesem Bereich deutlich schwerwiegender zu bewerten als in den Unterlagen dargestellt. Bei den Amphibien (insbesondere Gelbbauchunke, Kammmolch, Laubfrosch) ist dies am offensichtlichsten und die vorgesehenen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind nach Ansicht des BN nicht ausreichend bzw. hinsichtlich ihrer Funktionalität äußerst fraglich. Dies gilt beispielsweise für die Anlage von

Ersatzlaichgewässern im Lengtal (s. hierzu Punkt 4.4.) oder, als CEF-Maßnahme beim Laubfrosch und Kammmolch, die „Vermeidung von Zuwanderung in während der Bauphase entstehende Lebensräume“ (saP. S. 32, 33).

In den Unterlagen wird eine sehr artenreiche Fledermausfauna in dem betroffenen Raums festgestellt. Nach Ansicht des BN muss daher bereits jetzt davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen auf diese Tiergruppe schwerwiegender sein werden als es in den Unterlagen (saP) zum Ausdruck kommt.

Nicht nachvollziehbar ist die Feststellung, dass betriebsbedingte Schadstoffeinträge nur eine untergeordnete Rolle spielen (UVS, S. 78). Da von dem Vorhaben (alle Varianten) wertvolle Gewässerlebensräume betroffen sind, muss unseres Erachtens sogar davon ausgegangen werden, dass es beim Bau sowie betriebsbedingt (z.B. Unfälle, Salz, Reifenabrieb) zu Einträgen und entsprechenden Schädigungen kommt.

Offensichtlich wurde dieses Risiko aber nicht berücksichtigt.

4.3. Zerschneidungswirkungen

Unterbewertet sind außerdem die massiven Zerschneidungseffekte die durch die geplante Westumfahrung entstehen. Die bisher von größeren Straßen nicht beeinträchtigte Landschaft zwischen den Industriestandorten Burghausen und Burgkirchen stellt praktisch eine „Insel“ dar, die auf allen Seiten von stark befahrenen Straßen begrenzt ist (St 2108, B 20, GVS Burghausen-Burgkirchen, St 2107, St 2356, s. Abb.1). Die hohe Bedeutung derartiger Räume für den Natur- und Artenschutz ist hinreichend bekannt und durch zahlreiche Studien belegt. Auch in der Bayerischen Biodiversitätsstrategie kommt klar zum Ausdruck, dass der Flächenverbrauch und die Zerschneidungseffekte die von Straßen ausgehen eine der Hauptursachen der anhaltenden Artenverluste sind. Die historisch gewachsene, bäuerlich geprägte Kulturlandschaft mit dem Eschlberg und Hechenberg, sowie einem in der gesamten Region einmaligen temporären Gewässersystem, stellt weit über die naturschutzfachliche Bedeutung hinaus einen sehr hohen Wert dar, der nicht durch eine neue Straße zerstört werden darf. In den vorliegenden Unterlagen werden die dauerhaften Zerschneidungswirkungen zwar an verschiedenen Stellen angesprochen im Hinblick auf die hohe Bedeutung dieses hochwertigen Raumes aber nicht angemessen bewertet.

Richtig ist beispielsweise der Hinweis auf S. 83 zur Variante B, dass sich die Zerschneidungs- und Barrierewirkung auch durch die Anlage von Amphibiendurchlässen nicht vollständig aufheben lässt. Allerdings wird die Umsetzbarkeit und Praktikabilität der daraus abgeleiteten Schlussfolgerung, dass zur Etablierung neuer stabiler Populationen deshalb beidseits der Trasse Ersatzlaichgewässer erforderlich sind, vom BN in Frage gestellt (s.u.).



Abbildung 1: Straßenübersicht, (Quelle: Bayern-Viewer)

4.4. Auswirkungen auf das Lengtal und die angrenzenden Moränenhügel

Der naturnahe Kulturlandschaftsraum Eschlberg-Lengtal-Hechenberg umfasst die Lengthaler Gieß mit einigen Nebentälern bzw. Gräben und die beiden Moränenhügel Hechenberg und Eschlberg. Bei der Lengthaler Gieß handelt es sich um ein temporäres Abflusssystem mit mehreren permanenten Wasserlöchern. Sie stellt eine intakte Klein-Aue und ein wertvolles Primärbiotop für verschiedene Amphibienarten dar (z.B. Gelbbauchunke, Kammmolch, Laubfrosch). Daneben kommen im Gesamttraum, insbesondere den Buchenwald-Hangleiten, zahlreiche weitere streng und besonders geschützte Arten vor. Wir verweisen diesbezüglich auf die vorliegende UVS bzw. die Unterlage 12 (Vorläufige spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, saP). Es fehlt darin jedoch die Haselmaus (FFH Anhang IV) und die Schmetterlingsart Spanische Flagge, (FFH Anhang II und IV) wird nur in der UVS (Tabelle S. 25) erwähnt. Dass diese Arten in der saP nicht berücksichtigt und entsprechend bewertet wurden ist nach Ansicht des BN ein erhebliches Defizit, auch wenn es sich nur um eine vorläufige Prüfung handelt.

Obwohl in der UVS die sehr hohe natur- und artenschutzfachliche Bedeutung des Lengtals grundsätzlich richtig erfasst wurde, sind die Auswirkungen und Beeinträchtigungen durch den Bau der Westumfahrung schwerwiegender als dargestellt. Der Hauptgrund hierfür ist, dass die hydrologischen bzw. hydrogeologischen Besonderheiten dieses Naturraums und deren Bedeutung für die vorkommenden europaweit geschützte Arten (insbesondere Gelbbauchunke, Kammmolch,

Laubfrosch) nicht entsprechend berücksichtigt wurden. So finden sich keinerlei Angaben hinsichtlich möglicher, nach Ansicht des BN aber sehr wahrscheinlicher, dauerhafter Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts und der Dynamik der Lengthaler Gieß durch den Bau einer Straßentrasse in diesem hochempfindlichen Raum. Die speziellen Standortfaktoren sind jedoch die zentrale Grundlage für die hier vorkommenden Populationen streng geschützter Amphibienarten. Dass auf diesen Aspekt in der UVS nicht eingegangen wird, ist nach Ansicht des BN ein schwerwiegendes Defizit. Dies gilt für alle untersuchten Varianten. Da diese entscheidende Frage ungeklärt ist, ist auch die Bewertung der Trasse B hinsichtlich des Schutzgutes „Tiere und Pflanzen“ als „erheblich günstiger“ als die beiden anderen Varianten, mehr als zweifelhaft. Der BN bewertet diese Aussage als unbegründet und fordert genauere hydrologische/ hydrogeologische Untersuchungen und Analysen zu den Auswirkungen aller Varianten auf die Dynamik und den Wasserhaushalt der Lengthaler Gieß.

Um dies zu erläutern, soll nachfolgend etwas ausführlicher auf die Besonderheiten der Lengthaler Gieß eingegangen werden.

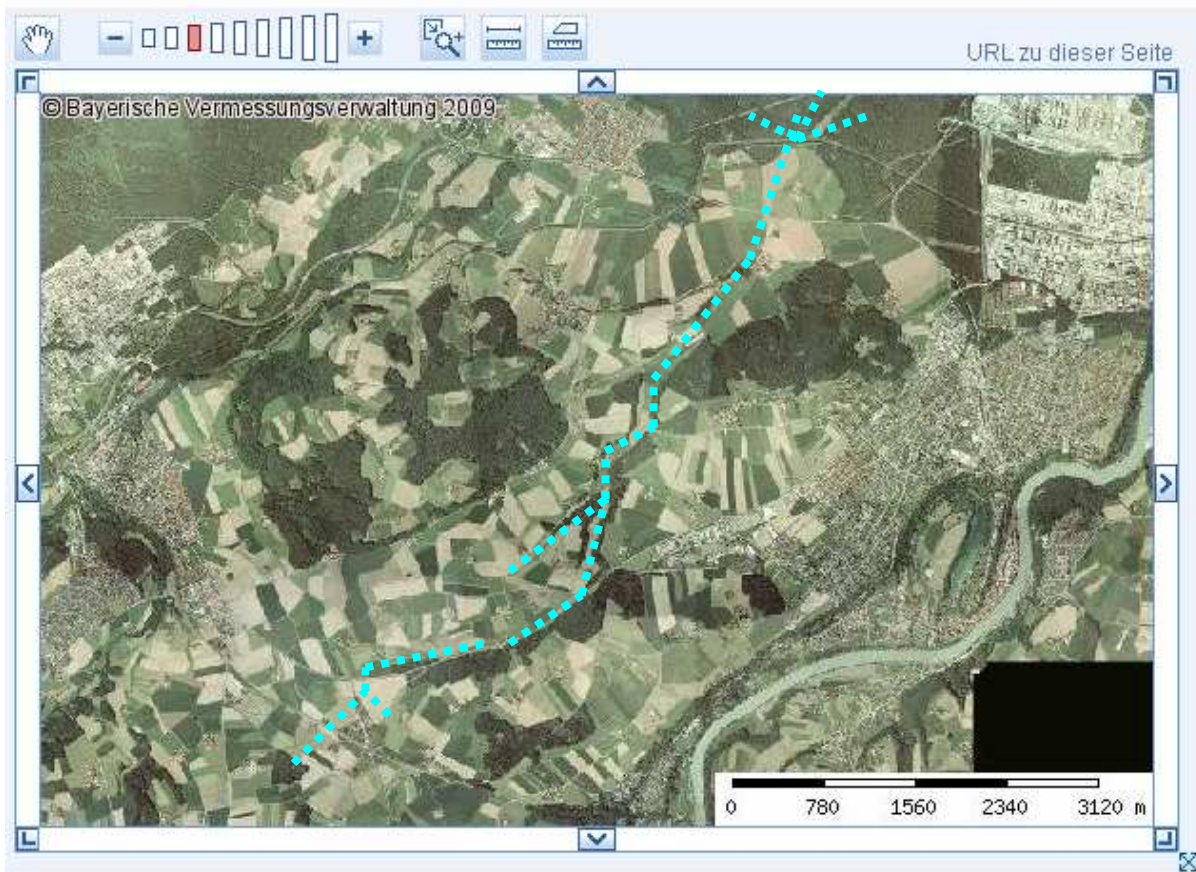


Abb. 2: Übersicht Lengthaler Gieß (hellblau gestrichelt) im Bereich Hechenberg-Lengtal-Eschlberg (Quelle Bayern-Viewer)

Die Lengthaler Gieß ist im Gewässerpflegeplan der Gemeinde Mehring von 1995. beschrieben (s. UVS, S. 42). Als temporäres, abflussloses Gewässersystem führt sie lediglich bei Starkregen oder Schneeschmelze Wasser, typischerweise 1 bis 5 mal im Jahr, davon 1 bis 3 mal mit starker Wasserführung und größeren Überschwemmungen des Talraums. Sie stellt eine herausragende Besonderheit der gesamten Region dar und ist, zusammen mit den umgebenden Wäldern, Lebensraum von streng geschützten Amphibienarten, wie Gelbbauchunke, Kammmolch und Laubfrosch. Auf Grund der speziellen Wasserdynamik ist das Lengtal ein überregional bedeutsamer Reproduktionsraum speziell für die Arten Gelbbauchunke und Laubfrosch.

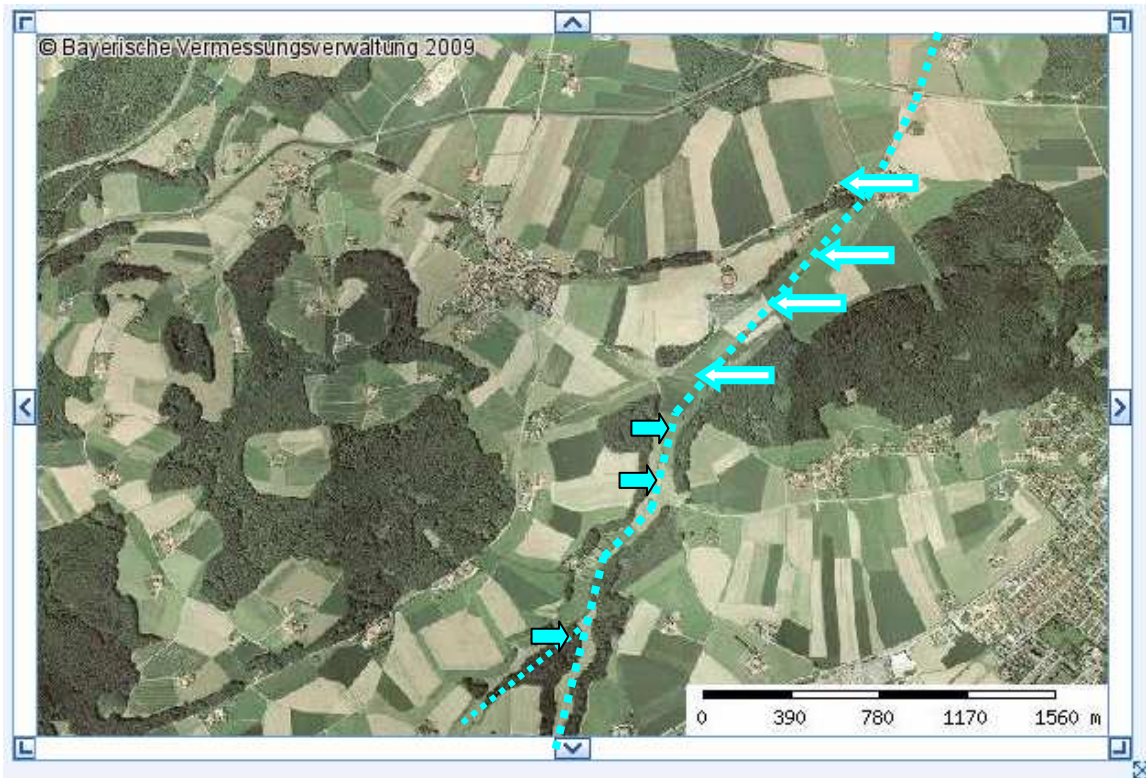


Abbildung 3. Lengthaler Gieß (Quelle: Bayern-Viewer)

| | |
|---|---|
| ➡ | Ganzjährig, auch in Trockenzeiten permanent wasserführende Wasserlöcher/Gumpen |
| ↔ | Meist wasserführende Wasserlöcher/Gumpen/Tümpel, in längeren Trockenzeiten austrocknend |

In Trockenperioden versiegt der Graben der Lengthaler Gieß weitgehend, es verbleiben jedoch ganzjährig einige Wasserlöcher (Gumpen) mit wechselndem Wasserstand. Von der lokalen Landwirtschaft akzeptiert, hat das temporäre Gewässer den Charakter einer Klein-Aue entwickelt, mit normalerweise jährlichen Überschwemmungen, Hochwasserdynamik, kleineren Wasserlöchern und Gumpen. Wie in der saP richtig dargestellt, entstehen durch das priodische Wasserregime die Kleingewässer immer wieder neu, wodurch der Feindruck für die Amphibien anhaltend gering bleibt.

Die Lenthaler Gieß stellt somit einen idealen Reproduktionsraum für Amphibien (Gelbbauchunke, Laubfrosch, Kammmolch, Erdkröte, Grasfrosch, Teich- und Bergmolch) dar, wobei insbesondere die Populationsgröße der Gelbbauchunke hervor zu heben ist.

Um die artenschutzfachliche Bedeutung des Lengtals zu belegen und die Auswirkungen von Eingriffsvorhaben in diesem Raum ab zu schätzen, hat die BN-Kreisgruppe Altötting ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben, das wir als Anlage beilegen (Englmaier I., 2006: *Die Lenthaler Gieß - Artenschutzrechtliche Prüfung der Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Amphibienfauna*). Dieses Gutachten ist als Bestandteil der vorliegenden Stellungnahme zu bewerten und entsprechend zu berücksichtigen.

Obwohl in diesem Gutachten die jetzt vorliegenden Trassenvarianten noch nicht konkret behandelt werden konnten, belegen die Ergebnisse u.E. dennoch, dass bei Realisierung der Varianten A, B und C erhebliche Beeinträchtigungen der Populationen der hier vorkommenden streng und besonders geschützten Arten zumindest sehr wahrscheinlich sind. Wir verweisen diesbezüglich insbesondere auf folgende Kapitel des Gutachtens: 5.1 Bedeutung des Lengtals für die streng geschützten Amphibienarten (S.10 ff), 5.2 Wahrscheinliche Auswirkungen des Bauvorhabens (S. 13/14) und 5.3 Grenzen der Ausgleichbarkeit (S. 14/15).

Hervorheben möchten wir hier nur das Fazit auf S. 15:

„Bei einer Realisierung des Bauvorhabens werden die lokalen Populationen aller stark gefährdeten und europarechtlich streng geschützten Amphibienarten mit größter Wahrscheinlichkeit aussterben. Die lokalen Vorkommen der übrigen hier heimischen Amphibien (s. Tab. 1) würden durch die Störungen der Wanderbeziehungen zumindest stark beeinträchtigt. Aus artenschutzfachlicher Sicht sind keine Erfolg versprechenden Ausgleichsmaßnahmen möglich. Durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße würde das Lengtal als existentiell notwendiger und hochbedeutsamer Lebensraum für seltene, gefährdete und geschützte Arten nahezu völlig entwertet werden.“

Als wichtiges Ergebnis dieser Untersuchung ist außerdem fest zu halten, dass das Lengtal auf Grund seiner Besonderheiten (sehr seltene Primärbiotope, Struktureichtum, Vernetzung der verschiedenen Habitate bzw. Biotopverbund) von überregionaler Bedeutung ist, speziell für die Arten Gelbbauchunke, Laubfrosch, Kammmolch und Spanische Flagge (s. Gutachten S. 12/13).

Als Grundvoraussetzung für die Erhaltung der Lebensraumqualität wird im Gutachten an mehreren Stellen die Aufrechterhaltung der Wasserdynamik bzw. das spezielle Wasserregime der Lenthaler Gieß klar benannt. Diese komplexen funktionalen Zusammenhänge sind nicht künstlich herstellbar, so dass zum Erhalt der lokalen Amphibienpopulationen keine CEF-Maßnahmen ergriffen werden können. Die Behauptung (z.B. saP S.31), dass bei Variante B die Gewässerdynamik nicht verändert wird, ist nicht nachvollziehbar belegt und wird vom BN bezweifelt. Die Beeinträchtigung des Lebensraumes für die Gelbbauchunke, aber auch für andere Arten, wäre somit erheblich und nicht ausgleichbar.

Als Beleg hierfür können ca. 10 Tümpel herangezogen werden, die in den vergangenen Jahren im Bereich der Lengthaler bzw. Priessenthaler Gieß künstlich angelegt wurden. Von diesen fielen 6 auch nach Auffüllung (Hochwasser) bereits nach einer Woche trocken, 2 hielten das Wasser nur selten über längere Zeit und 2 weitere manchmal über mehrere Wochen. Die in der saP bei den Amphibienarten (z.B. Gelbbauchunke) genannte Anlage von Ersatzbiotopen (CEF-Maßnahme) ist daher äußerst unsicher und ein Erfolg mehr als zweifelhaft.

Die natürlichen Gewässer entlang der Lengthaler Gieß, die grundsätzlich als Reproduktionsräume für Amphibien geeignet sind, weisen eine sehr unterschiedliche Wasserführung auf. Es gibt etliche temporäre Wasserlöcher, die nur in regenreichen Sommern (z.B. 2009) mehrere Wochen Wasser enthalten, einige die normalerweise länger mit Wasser gefüllt sind (z.B. im Bereich der 3 Durchfahrten/Furten östlich von Kobl) und mehrere Gumpen die permanent Wasser enthalten (z.B. an der Brücke der GVS Mehring-Unghausen, s. Karte Abb 3). Die permanenten Tümpel trockneten nicht einmal im Jahrhundert-Sommer 2003 aus, und auch nicht im extrem trockenen Frühjahr 2007 (kein Niederschlag über 7 Wochen), als sogar der Lengthaler Weiher und alle künstlichen und temporären Tümpel kein Wasser hatten. Ebenso verhielt es sich in den letzten 2 Jahren, als in der Lengthaler Gieß kein Wasser floss.

Auch bei Priessenthal fallen künstliche Tümpel neben der Gieß binnen einer Woche trocken. Nur Gumpen, die am untersten Talgrund vom Wasser der Gieß selbst geschürft wurden, halten es über mehr als 4 Wochen – auch bei Hitze und Trockenheit. Es ist daher anzunehmen dass diese Wasserlöcher von Grundwasser aus dem südöstlichen Hang gespeist werden.

Diese Beobachtungen sind nach Ansicht des BN ein klarer Hinweis darauf, dass die Gumpen der Lengthaler Gieß von Grundwasser aus dem Hechenberg, möglicherweise auch aus dem Eschlberg und den umliegenden Hängen gespeist bzw. unterirdisch gestützt werden. Ein Indiz für die komplexen Zusammenhänge des Wasserhaushalts in diesem Raum sind weiterhin sumpfige Quellaustritte am Hechenberg bei Unghausen und an anderen Stellen.

Die massiven Eingriffe, die mit dem Bau der Trasse B entlang der Hänge des Hechenbergs und den 460 m langen Tunnel im südwestlichen Bereich des Hechenbergs unvermeidbar sind, stellen ein sehr hohes Risiko für den Wasserhaushalt (Grundwasserströme) in diesem Bereich und damit auch für die Gewässerdynamik der Lengthaler Gieß bzw. die o.g. permanenten Gumpen und länger Wasser haltenden Tümpel dar. Bevor diese zentralen Grundlagen fachlich nicht zweifelsfrei geklärt sind, ist daher auch bei der Trasse B von schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Amphibienpopulationen bzw. entsprechenden Verbotstatbeständen aus zu gehen. Diese Problematik gilt natürlich genau so, bzw. in noch stärkerem Maße, für die „Lengtal-Trasse“ und die Variante „Grünbrücke“ (ohne Tunnel). Obwohl diese Varianten bereits ausgeschieden und im vorliegenden Fall eigentlich nicht mehr zu beurteilen sind, möchten wir der Vollständigkeit halber betonen, dass sie auch vom BN entschieden abgelehnt werden und wir uns den vorliegenden Bewertungen anschließen. Dies gilt insgesamt, d.h. für alle der abgehandelten Schützgüter.

In diesem Zusammenhang wiesen wir noch darauf hin, dass auf Grund geologischer/hydrogeologischer Instabilitäten des Möränenhügels Hechenberg beim Bau eines Tunnels Probleme auftreten könnten, die sich auch auf die dortigen Lebensräume negativ

auswirken. Ein Indiz hierfür ist, dass das Bauerngehöft „Holzhäusl“, das sich in diesem Bereich befand, 1956 bei Starkregen durch einen Hangrutsch zerstört wurde.

5. Überregionale Bedeutung des Lengtals für den Naturschutz

Das geplante LSG Hechenberg-Lengthal-Priessenthal wurde 2001 vom BN, wegen der überregionalen Bedeutung dieses Raums für europarechtlich geschützte Amphibienarten als FFH-Gebiet vorgeschlagen. Obwohl dies von der Unteren Naturschutzbehörde Altötting fachlich befürwortet wurde, erfolgte letztendlich keine offizielle Meldung. Ob dabei die schon damals existierenden Planungen für eine Westumfahrung von Burghausen eine Rolle spielten, ist uns nicht bekannt. Dies ändert aber nichts an der Tatsache, dass dieses Gebiet nach wie vor grundsätzlich die entsprechenden Kriterien erfüllen würde, was nach dem Bau einer Straße sehr wahrscheinlich nicht mehr der Fall wäre.

Das vom BN in Auftrag gegebene Gutachten enthält diesbezüglich folgende Aussagen (s. Anlage, S. 12):

„Aufgrund dieser überregional hohen Bedeutung als Lebensraum für drei Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie (Kammolch, Gelbbauchunke, Spanische Flagge), also Arten von gemeinschaftlichem Interesse, für die Schutzgebiete auszuweisen sind, und von denen überdies die Insektenart als „prioritär“ eingestuft ist, sowie als Lebensraum einer europarechtlich streng geschützten Art (Laubfrosch) hätte aus fachlicher Sicht das Lengtal spätestens 2004 bei den Nachmeldungen als FFH-Gebiet ausgewiesen werden müssen.

Zur Ausweisung eines FFH-Gebietes für eine Art des Anhangs II sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- 1. Populationsgröße und Dichte der betreffenden Art in diesem Gebiet im Vergleich zu den Populationen im ganzen Land.*
- 2. Erhaltungsgrad der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente und Wiederherstellungsmöglichkeit.*
- 3. Isolierungsgrad der in diesem Gebiet vorkommenden Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art.*
- 4. Gesamtbeurteilung des Wertes des Gebietes für die Erhaltung der betreffenden Art.*

Dass das Lengthal in jedem Fall die Punkte 2 bis 4 erfüllt, wurde oben ausführlich dargelegt. Zu Punkt 1 ist anzumerken: Die Schwierigkeiten der Abschätzung von Bestandsgrößen bei Gelbbauchunke und insbesondere beim Kammolch sind in Fachkreisen wohl bekannt (Heimbucher 1986, Beebe 1990). Bei den Nachkartierungen, die das Landesamt für Umweltschutz 2004 speziell für Kammolch-Vorkommen in Auftrag gab, hätte die Chance bestanden, das lang bekannte Vorkommen der Molchart im Lengthal noch einmal gezielt auf ihre Bestandsgröße zu untersuchen. Außerdem wurden zu der Zeit wegen der Dringlichkeit von Nachmeldungen auch Weiher, wo nur vereinzelte Individuen erfasst wurden, dennoch nach Brüssel gemeldet (z. B. Nr. 7842-371:

Kammolch-Habitate in den Landkreisen Mühldorf und Altötting). Auch wurde die Spanische Flagge bereits 2001 in die Artenschutzkartierung (ASK) aufgenommen, so dass den zuständigen Behörden hätte bekannt sein müssen, dass es sich hier um eines der Hauptvorkommen handelt, für dessen Erhalt der Freistaat eine besonders hohe Verantwortung trägt. Aber auch wenn das Lengthal nicht zum FFH-Gebiet ernannt wurde, bleibt die Verantwortung des Mitgliedsstaates Deutschland bzw. des Freistaates Bayern für die Erhaltung der Arten der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie (STEINICKE et al. 2002).“

Mit diesen Hinweisen wollen wir die sehr hohe naturschutzfachliche Bedeutung des Naturraums Eschberg-Lengtal-Hechenberg noch einmal betonen. Der BN ist der Überzeugung dass alle derzeit zur Diskussion stehenden Varianten für eine Westumfahrung von Burghausen dieses Gebiet erheblich und dauerhaft beeinträchtigen würde. Wir bitten die Regierung von Oberbayern darum, diese Gesichtspunkte, d.h. dass dieser Raum die fachliche Qualität eines FFH-Gebiets aufweist, entsprechend zu berücksichtigen und keiner der geplanten Straßentrassen eine positive landesplanerische Beurteilung zu erteilen.

6. Zusammenfassung

Der Bund Naturschutz (BN) lehnt die zur Überprüfung vorgelegten Varianten A, B und C entschieden ab. Dies gilt auch für die teilweise dargestellten, aber bereits ausgeschiedenen Varianten „Grünbrücke“ und „Lengtal“. Jede neue Straßentrasse durch den Naturraum „Eschberg-Lengtal-Hechenberg“ würde diesen massiv und ganz erheblich beeinträchtigen und die noch vorhandenen Qualitäten dieses Landschaftsraums hinsichtlich aller Umweltschutzgüter zerstören. Aus naturschutzfachlicher Sicht gilt dies insbesondere für das Lengtal mit den anschließenden Hügeln, sowie die hier vorkommenden Populationen streng und besonders geschützter Arten. Die Trasse B ist nach Ansicht des BN diesbezüglich nicht besser zu bewerten.

Unabhängig von dieser grundsätzlichen Ablehnung, wären für eine fundierte Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens folgende Untersuchungen erforderlich:

- Ein hydrologisches Gutachten zur Dynamik der Lengthaler Gieß.
- Ein hydrogeologisches Gutachten zur Grund- und Quellwasserausbreitung im Hechenberg, der Hänge südlich Gumpersberg, im Gebiet Stöckl-Harras-Hiering und der Hänge zwischen Priessenthal und Harras, insbesondere bezüglich Wasserspeisung der Wasserlöcher und Gumpen.
- Ein geologisches Gutachten zur Stabilität des Geländes und Untergrunds am Hechenberg.

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen belegen keinen hinreichenden Bedarf für eine Westumfahrung von Burghausen. Das Verkehrsgutachten weist zudem Defizite und Unklarheiten auf, so dass die Prognosen insgesamt zweifelhaft erscheinen.

Es fehlt ein übergeordnetes Verkehrskonzept, in dem die Auswirkungen anderer Verkehrsprojekte sowie die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung analysiert, prognostiziert und bewertet werden (z.B. Bahnausbau, KV-Terminal, andere Straßenprojekte). Nur auf dieser Grundlage sind Fehlplanungen hinsichtlich des gegenständlichen Vorhabens vermeidbar.

Angesichts des hohen Wertes, den von größeren Straßen unzerschnittene Räume für alle Umweltschutzgüter und die Menschen haben, muss eine ernsthafte Untersuchung verträglicherer Alternativen erfolgen. Wir halten dabei eine bestandsorientierte Lösung im Bereich der Burgkirchner Straße zur Entlastung der dortigen Wohngebiete für sinnvoll und machbar. Der dauerhafte Nutzen einer derartigen Alternative, d.h. die Bewahrung der naturnahen, bäuerlich geprägten Kulturlandschaft zwischen Burghausen und Burgkirchen, würde die dafür möglicherweise entstehenden Mehrkosten bei weitem überwiegen.

Mit freundlichen Grüßen,

Kurt Schmid
Regionalreferent

gez. Gerhard Merches
1. Vorsitzender
BN Kreisgruppe Altötting

gez. Dr. Hubert Barthel
Vorstandsmitglied
BN Kreisgruppe Altötting

gez. Ernst-Josef Spindler
1. Vorsitzender
BN Ortsgruppe Burghausen

Anlage:

ENGLMAIER, I. (2006): Die Lengthaler Gieß.- Artenschutzfachliche Beurteilung der Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Amphibienfauna.- Gutachten i.A. Bund Naturschutz e.V., KG Altötting, Burgkirchen