



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

Bund Naturschutz in Bayern e.V. Pettenkofenstr. 10 a/I 80336 München

Staatliches Bauamt Traunstein  
Postfach 1269  
83262 Traunstein

Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Fachabteilung München  
Pettenkofenstr. 10 a/I  
80336 München  
Tel.: 0 89 / 54 82 98-63  
Fax: 0 89 / 54 82 98-18

fa@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

Ihr Zeichen: P11-43532-390/08  
Datum: 18.06.2008  
Unser Zeichen: BGL-Laufen-VE/B20 (71/2008)  
Datum: 30.09.2008

## **B 20 Ortsumfahrung Laufen Linienfindungsverfahren**

### **Hier: Stellungnahme des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung am o. g. Verfahren gemäß § 60 BNatSchG und nehmen wie folgt Stellung:

Wegen den vielfältigen negativen Folgewirkungen von neuen Ortsumfahrungen bewertet der BN derartige Vorhaben grundsätzlich sehr kritisch bis ablehnend. Beispiele für die Nachteile neuer Ortsumfahrungen sind, neben den unmittelbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, u. a. die Induzierung von noch mehr Verkehr, Lärm und Schadstoffbelastungen als ohne die neue Straße entstehen würden. Außerdem kommt es durch Folgeprojekte (z.B. Gewerbegebiete) vielfach zur weiteren Landschaftszersiedelung und damit zur Zunahme des Flächenverbrauchs weit über das eigentliche Projekt hinaus. Weiterhin werden, auch durch den Neubau von Ortsumfahrungen, die dringend gebotenen Maßnahmen zur Vermeidung des Kfz-Verkehrs, zur Förderung des ÖPNV und zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene erschwert.

Die hohe Verkehrsbelastung der Stadt Laufen insgesamt, speziell aber durch die B 20, ist dem BN durchaus bekannt und die damit verbundene Belastung der Bevölkerung bzw. die schwierigen Verkehrsverhältnisse innerorts sind uns bewusst. In den Unterlagen wird beispielsweise ein Gesamtverkehrsaufkommen von 24.217 Kfz-Fahrten/24h (werktags) angegeben, mit einem Durchgangsverkehrsanteil von 11.570 Kfz. Die höchsten Belastungen an der B 20 betragen laut Verkehrsanalyse

Spendenkonto:  
Bank für Sozialwirt-  
schaft, München  
Kto. 88 44 000  
BLZ 700 205 00

rund 13.000 Kfz/24h (Poststraße) bzw. 11.900 Kfz/24h (Richtung Freilassing). Die Entlastungswirkung der unterschiedlichen Varianten schwankt für das Prognosejahr 2020 von 31 – 57 %, wobei die Varianten 2 (48 - 57%) und 2a ( 50 – 55%) am besten abschneiden.

Angesichts der Ausführungen in den Unterlagen bzw. den darin dargelegten Fakten und Zahlen, sowie unter Abwägung der Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter, **kann der BN im vorliegenden Fall nur die Variante 2a befürworten, und zwar nur dann, wenn zusätzlich die unter Begründung Punkt 1 genannten Maßnahmen zum Schutz der Anwohner getroffen werden. Alle anderen Linien werden vom BN entschieden abgelehnt. Diese grundsätzliche Zustimmung setzt aber auch voraus, dass die nachfolgend genannten Aspekte und Forderungen im Verlauf der weiteren Planungen insgesamt berücksichtigt und umgesetzt werden.**

#### **Begründung:**

**1.** Für den geplanten Bau der Ortsumfahrung Laufen muss nach Ansicht des BN die Verbesserung der Lebenssituation der Einwohner die gleiche Priorität haben wie die Schonung von Natur, Landschaft und Fläche. Effektive Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung des Lärm- und Immissionsschutzes für die Bereiche mit naher Wohnbebauung sind daher zwingend erforderlich. Zum Schutz der Bevölkerung sind dabei die Vorgaben der europäischen Umgebungslärm-Richtlinie ebenso zu berücksichtigen wie die EU-Feinstaub-Richtlinie. Durch die im Vergleich relativ kurze Streckenführung bei der Variante 2a und die dadurch bedingten relativ geringen Gesamtkosten, ist eine **Überdeckelung oder Tunnellösung in den Abschnitten mit Wohnbebauung erforderlich und gerechtfertigt**. Für die Stadt Laufen müssen die gleichen Maßstäbe angelegt werden wie bei vergleichbaren Projekten bei denen Tunnellösungen realisiert wurden (z.B. Ruhpolding, Traunstein, Starnberg). Die Maßnahmen zum Lärm- und Immissionsschutz sind außerdem mit den Planungen zum Ausbau der Bahnstrecke abzustimmen.

Der besonderen Situation der Stadt Laufen, mit der innerorts weiterhin verbleibenden Verkehrsbelastung aus Richtung Österreich, wäre mit dieser Lösung Rechnung getragen. Außerdem widerspräche ein offener Straßenbau dem Ziel und Zweck der Ortsumfahrung, weil dadurch die Zahl der Betroffenen erhöht würde.

**2.** Bei der alternativen Linie 2a können die Verkehrsträger Bahn und Schiene ideal gebündelt werden, wobei wir gemäß den Unterlagen davon ausgehen, dass die östlich entlang der Schiene verlaufenden Linien (1 und 5) derzeit ohnehin ausscheiden (s. z.B. Erläuterungsbericht S. 10). Der Flächenverbrauch der Trasse 2a ist deutlich geringer als bei den Linien 2, 3 und 4. Außerdem ist die Durchschneidung der Hangleitenwälder bei der Variante 2a am kürzesten und erfordert die geringsten Eingriffe in diese äußerst wertvollen Bereiche. Dennoch stellt natürlich auch sie eine massive Beeinträchtigung der zentralen Vernetzungslinie „Hangleitenwälder“ dar. Der BN fordert daher bereits jetzt eine Grünbrücke in diesem Bereich, um die Zerschneidungs- und Barriereeffekte weitestgehend auszugleichen bzw. zu minimieren.

**3.** Die kartierten Biotope und Lebensräume im Bereich der Bahnböschungen werden bei Realisierung der Linie 2a überbaut. Wie in den Unterlagen ausgeführt, würden aber auch die Trassenführungen östlich der Bahn diese Lebensräume

beeinträchtigen. Außerdem ist in der UVS dargelegt, dass die ortsnahe Trassen im Variantenvergleich günstiger abschneiden als in den vorliegenden Unterlagen dargestellt, wenn es zum Ausbau der Bahnstrecke kommt. Der BN hält die Verbesserung, d.h. den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing für dringend erforderlich und längst überfällig, auch hinsichtlich der notwendigen Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene. Es ist somit davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen der Biotope entlang der Bahntrasse unvermeidbar sind. Die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen konkret im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelt und festgelegt werden. Erforderlich ist daher im weiteren Verlauf der Planungen auf alle Fälle auch eine frühzeitige Abstimmung mit der Bahn, um in diesem Bereich die naturschutzfachlich beste Lösung zu finden und umzusetzen.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Hinweise und Forderungen, sowie um die Beteiligung im weiteren Verlauf des Verfahrens.

Abschließend weisen wir noch darauf hin, dass die grundsätzliche Befürwortung der Linienführung für die Variante 2a keine generelle Zustimmung für das gegenständliche Projekt bedeutet. Dies kann erst auf der Grundlage der detaillierten Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abschließend erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen,



Kurt Schmid  
Regionalreferent

gez. Rita Poser  
1. Vorsitzende Kreisgruppe Berchtesgadener Land

gez. Erich Prechtl  
Stellvertretender Vorsitzender  
Kreisgruppe Berchtesgadener Land