

# UVA: „B 304 neu“ hat ihre Bauwürdigkeit verloren

## Gegner stellen mit Gutachen das „schön gerechnete“ Kosten-Nutzen-Verhältnis der Altenmarkter Ortsumfahrung in Frage



Neben dem enormen Landschaftsverbrauch hat der zweite Bauabschnitt der „B 304 neu“ in den Augen des Umweltschutzverbands Alztal und Umgebung seine Bauwürdigkeit auch noch aus anderen Gründen verloren. Ein vom UVA in Auftrag gegebenes Gutachten korrigiert das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis der als Altenmarkter Ortsumfahrung titulierten Trasse zwischen Mögling und St. Georgen um ein Vielfaches nach unten – etwa wenn es um Fahrzeit- und Emissionseinsparung geht. Unser Archiv-Luftbild zeigt den Blick auf Zieglstadt Richtung Nordwesten mit dem Piracher Wasserturm im Hintergrund. In diesem Bereich sieht die Streckenplanung einen großen Kreisverkehr vor, wie die Simulation des Staatlichen Bauamts – mit Blick in die entgegengesetzte Richtung – zeigt.

Von Thomas Thoiss

**Altenmarkt/Trostberg/Traunreut/Garching.** Es ist mit dem umstrittensten Straßenbauprojekt in der Region, und die Gegner des zweiten Bauabschnitts der „B 304 neu“ durch das Alz- und Trauntal lassen nichts unversucht, um das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren in ihrem Sinne zu beeinflussen.

Neue Hoffnung gibt dem Umweltschutzverband Alztal und Umgebung (UVA) jetzt das Ergebnis eines Fachgutachtens. Dieses kommt beim Nutzen-Kosten-Faktor der Trasse auf einen vielfach niedrigeren Wert, als ihn das Bundesverkehrsministerium ansetzt.

**Wirtschaftlichkeitswert nur noch 0,897 statt 4,9**

Statt dem von den Planern des Bundes sehr hoch eingestuftem Wirtschaftlichkeitswert von 4,9 für die Ortsumfahrung Altenmarkt errechnen die Fachleute der beauftragten Gutachterfirma RegioCon-

sult nur noch 0,897. „Dieses so genannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist eines der wichtigsten Entscheidungskriterien für die Priorisierung von Infrastrukturbaumaßnahmen“, weiß UVA-Vorsitzender Reinhold Schopf. „Fällt er unter 1,0, verlieren Projekte ihre Bauwürdigkeit.“

Gravierende Mängel habe die Marburger Fachfirma bei den Berechnungen des Bundes hinsichtlich Fahrzeiteinsparung und Emissionsverringerung festgestellt.

Die im Projekt-Informationssystem (PRINS) des Bundestags hinterlegten Daten zum zweiten B 304-Abschnitt auf der 6,3 Kilometer langen Strecke zwischen Mögling und St. Georgen weisen eine Fahrzeiteinsparung von 8,1 Minuten aus. RegioConsult kommt in seinem Gutachten auf einen um fast 50 Prozent geringeren Wert von 4,3 Minuten.

Auch der Kohlendioxid-Ausstoß durch die neue Trasse ist laut dem Gegengutachten deutlich zu niedrig angesetzt, vor allem weil Steigungsstrecken nicht berücksichtigt worden seien.

Ebenso wirkten sich die allgemeinen Kostensteigerungen bei Bauprojekten negativ auf das NKV aus, wobei die Fachfirma hier ihre Prognose – rund 108 statt der ursprünglich veranschlagten 84,7 Millionen Euro – noch als sehr konservative Schätzung einstufte.

**73 % Verkehrszuwachs nicht nachvollziehbar**

RegioConsult hat zudem die künftigen Verkehrszahlen, die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegen, durchleuchtet – mit dem Ergebnis, dass ein Verkehrszuwachs von 73 Prozent nicht nachvollziehbar sei. Die Dauerzählstelle Altenmarkt und die Verkehrszählungen belegen, dass sich das Fahrzeugaufkommen über Jahre hinweg sukzessive reduziert habe und es keine Grundlage gebe, die den prognostizierten Anstieg auch nur annähernd rechtfertige.

Aus finanziellen Gründen hat der UVA nur die Altenmarkter Ortsumfahrung von den Spezialis-

ten auf den Prüfstand stellen lassen. „Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit müssten aber eigentlich alle Einzelumfahrungen im Zuge der B 299 und B 304 berücksichtigt werden“, betont Reinhold Schopf. Denn laut den eigenen Berechnungen des UVA weisen auch diese „gravierende Fehler in der Nutzen-Kosten-Berechnung“ auf. Allein schon, weil die 32,3 Kilometer von Garching bis Matzing Kosten von fast einer halben Milliarde Euro verursachen würden, wie der Umweltverband bereits vergangenes Jahr gegenüber dem Bundesrechnungshof moniert hat.

Für eine relativ geringe Verkehrsbelastung werde ein viel zu höher Preis bezahlt und viel zu viel wertvolle Natur geopfert, und man locke mit einer Fernstraßenverbindung zwischen den Autobahnen A 8 und A 94 noch zusätzlichen überregionalen Schwerlastverkehr an, so die grundsätzliche Beurteilung des UVA.

Konkret weist der Umweltverband zur Ortsumfahrung im Bereich Trostberg nochmals auf die technischen Probleme bei der Überwindung des Hangaufstiegs

bei Mögling hin. Was das B 299-Umfahrungsstück Tacherting/Trostberg angehe, so falle auch hier auf, dass die PRINS-Angaben bei einer Fahrzeit auf der Bestandsstrecke von elf Minuten die Zeiteinsparung mit neun Minuten ungewöhnlich hoch ansetzen.

Dasselbe gelte für die B 304-Umfahrung Matzing. „Auf dem bisherigen Streckenabschnitt laut Google-Routenplaner bei fünf Minuten liege, in den Daten des Verkehrsministeriums aber von einer wenig plausibel erscheinenden Zeitersparnis von 4,4 Minuten die Rede sei. Auch die hinterlegte CO<sub>2</sub>-Einsparung sei unrealistisch, weil die Umfahrungstrasse fast ausschließlich parallel zur bisherigen Strecke über offenes Gelände führe. Dazu komme auch hier eine Verdrehung der Kosten.“

Auf ähnliche Weise getrübt werde das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der Ortsumfahrung Garching im Landkreis Altötting, bei der das Bauamt Traunstein mit 94,6 Millionen Euro und einen schon sehr niedrigen NKV von 1,3 kalkuliere. Dieser Wert liege in den Augen des

UVA sogar noch auf mindestens 0,88, würde man exakt nach den Vorgaben des Methodenhandbuchs rechnen und die seit 2022 gestiegenen Baupreise berücksichtigen. Als „mit hoher Wahrscheinlichkeit unwirtschaftlich“ stuft der UVA deshalb den Garching Abschnitt ein.

**UVA: Auch Garching wohl unwirtschaftlich**

Als Gesamtfazit formuliert es Reinhold Schopf wie folgt: „Bereits in der Raumordnung wurde die Trassenführung des Gesamtprojekts von den Städten abgelehnt. Dennoch versucht man vehement, an dieser Lösung festzuhalten, auch durch geschönte Wirtschaftlichkeitsberechnungen.“ Deshalb bitte man den Bundesrechnungshof um „Sperrung des weiteren Projektvorgangs aufgrund ungenügendem Nutzen-Kosten-Verhältnis.“

### Bauamt: „Keine Grundlage, um die Bauwürdigkeit zu erschüttern“

Wie das Staatliche Bauamt Traunstein mit dem Gegengutachten zum Nutzen-Kosten-Verhältnis der „B 304 neu“ umgeht, wollte die Heimatzeitung von der Durchführungsbehörde wissen. Leiter Christian Rehm schreibt dazu: „Gutachten anderer Büros, deren Ansätze den Vorgaben des bundesweit einheitlichen Bewertungsverfahrens nicht entsprechen bzw. nicht bekannt oder nicht nachvollziehbar sind, stellen keine ausreichende Grundlage dar, um die Bauwürdigkeit eines Projekts zu erschüttern.“ Das Ergebnis der Überprüfung durch das Bundesverkehrsministerium sei maßgebend und bleibe daher abzuwarten.

Rehm erinnert daran, dass sich die Ortsumfahrung Altenmarkt im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf, also in der höchsten Dringlichkeit befinde. Ende vergangenen Jahres habe das Verkehrsministerium die Bedarfsplanüberprüfung fer-

tiggestellt und die Ergebnisse an den Bundestag übermittelt. Dabei seien Angemessenheit und Erforderlichkeit der Bedarfspläne bestätigt worden. „Für uns als Vertreter des Bundes bedeutet das zunächst, dass wir die Planung weiter verfolgen.“

Derzeit, so Rehm, würden auf Bundesebene im Rahmen der Aufstellung des Investitionsrahmens 2025 bis 2029 die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sämtlicher Bedarfsplanprojekte, die in den nächsten vier Jahren für einen Baubeginn grundsätzlich in Frage kommen, aktualisiert. „Wir haben vorsorglich unter anderem die Ortsumfahrung Altenmarkt für eine solche Überprüfung angemeldet.“ Das Ministerium wende dabei ein bundesweit einheitlichen Bewertungsverfahren an und bediene sich der Ingenieurgruppe IVV Aachen. „Dabei fließen nicht nur etwaige geänderte Kosten ein, sondern auch ein sich ändernder Nutzen.“ – tt

### KOMPLIZIERTE MATERIE: Nutzen-Kosten-Gutachten des UVA liegt beim Bundesrechnungshof

Leon Eckert, Verkehrsexperte der Grünen im Bundestag, hatte dem Umweltschutzverband Alztal und Umgebung (UVA) bei seinem Vor-Ort-Besuch im Juli den Hinweis gegeben, die Nutzen-Kosten-Berechnungen für die „B 299/304 neu“ genauer unter die Lupe zu nehmen. Die Trassengegner arbeiten sich intensiv in die extrem komplexe Materie ein. Mithilfe eines 500-seitigen Methodenhandbuchs zum Bundesverkehrswegeplan 2030 durchleuchteten Vorsitzender Reinhold Schopf und seine Mitspreiter die zugrundeliegenden Daten aus dem Projekt-Informationssystem des Bundestags – und hegten schnell Zweifel, dass die Verkehrsplaner hier ein neutrales, und kein schön gerechnetes Ergebnis vorgelegt haben.

„Weil man unsere eigenen Berechnungen aber sicher als laienhaft und unqualifiziert abtun würde, haben wir Ende 2024 be-

schlossen, ein Fachgutachten zu beauftragen“, berichtet Schopf. Mit der Firma RegioConsult (Verkehrs- und Umweltmanagement) in Marburg habe man anerkannte Fachleute gefunden, die ihren Tätigkeitsschwerpunkt in der Stadt- und Verkehrsplanung haben und auch schon von der Regierung von Oberbayern und dem Bund mit Aufträgen zur Verkehrsentwicklung betraut worden sind.

**Rund 4000 Euro Kosten aus Spenden finanziert**

Aus Spendengeldern finanzierte man die rund 4000 Euro für die gutachterliche Überprüfung der Nutzen-Kosten-Rechnung des Bundes zur Ortsumfahrung Altenmarkt. „Objektiv, eher noch konservativ und vorsichtig berechnet und sicher kein Gefälligkeitsgutachten“ – so bewertet

Schopf das Resultat, das den Nutzen-Kosten-Faktor der Trasse von 4,9 auf 0,897 extrem weit herunterkorrigiert. „Sicher ein wichtiger und schlagkräftiger neuer Einwand im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens“, findet der UVA-Sprecher.

Man habe den gesamten Vorgang an den Bundesrechnungshof zur Prüfung weitergeleitet. Nun sei man gespannt, wie dessen Rückmeldung an das Staatliche Bauamt Traunstein als Durchführungsbehörde ausfalle. Als es um den neuralgischen Kreuzungspunkt der Trasse mit der Bahnstrecke in St. Georgen ging, habe der Bundesrechnungshof auf die Einwände des UVA hin ja auch schon die amtliche Planung durchkreuzt.

„Wir hoffen, dass unser vorgelegtes Gutachten etwas ausreicht, wobei die Behörden unserer Forderung nach Einstellung des Altenmarkter Umfahrungspro-

jekts sicher wieder ihre Version der Wirtschaftlichkeitsberechnung entgegenstellen werden“, vermutet Schopf mit Blick auf das laufende Planfeststellungsverfahren. Für dieses erwarte man noch heuer einen Termin zur mündlichen Erörterung der Stellungnahmen. Sollte es trotz aller Einwände mit einem Beschluss pro 2. Bauabschnitt enden, werde man auf jeden Fall den Klageweg beschreiten.

Auch wolle man alle Bedenken beim noch zu bestimmenden Verkehrsminister der künftigen neuen Bundesregierung vorbringen. Dass durch den Regierungswechsel und die Sondervermögen die Wahrscheinlichkeit steigt, dass die Umfahrung grünes Licht bekommt, glaubt Reinhold Schopf nicht. Der Investitionsstau an maroden Brücken und Autobahnen im ganzen Land sei zu groß, als dass man ein so fragwürdiges Neubauprojekt durchwinkt. – tt