

25. Juni 2021: Hier versuchen wir (ein breites Bündnis verschiedener Verbände mit dem BUND Naturschutz in Bayern e.V.), einige Fakten und Forderungen für einen Bürgerdialog aufzuschreiben und auf dem neuesten Stand zu halten. Damit werden andere Texte, die sich zu diesem Thema auf dieser Webseite befinden, u.U. hinfällig. Für kritische Bemerkungen danken wir im Voraus (z.B. an ernst-josef.spindler(at)web.de). Die verschiedenen Links und Literaturhinweise werden in Kapitel 9 zusammengefasst.

Hier einige der im Folgenden angesprochenen Punkte:

1. „Bundesverkehrswegeplan“ (BVWP) 2030 des BMVI und Kritik an ihm.
2. Warum ist die Einordnung der „Ortsumfahrung Burghausen“ (OUB) in den „vordringlichen Bedarf“ (VB) falsch?
3. Tatsächliche infrastrukturelle Verkehrsprobleme in Burghausen.
4. Geringen Effizienz der OUB.
5. Hohe Kosten finanzieller und sonstiger Art und ihre zeitliche Entwicklung.
6. Ökologische Probleme, die auch für die hohen Baukosten verantwortlich sind.
7. Jüngere Änderungen im gesetzlichen Bereich.
8. Wie lässt sich der Lärm in der Burgkirchnerstraße schnell, kostengünstig und wirksam verringern?
9. Instrumente des BVWP 2030, mit denen wir diese OUB verhindern möchten: die (fünfjährige) Bedarfsplanüberprüfung und das Planfeststellungsverfahren.
10. Literatur und Links

1. Ziel des BVWP 2030 und Kritik

1.1 Das Ziel des BVWP 2030 ist eine Optimierung der Verkehrswege, keine nachhaltige Verkehrswende!

Der vom BMVI (Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur) in Auftrag gegebene „Bundesverkehrswegeplan 2030“ dient der mittelfristigen Optimierung der drei Hauptverkehrswege in Deutschland, der Straße, der Schiene und der Wasserwege (siehe etwa den [Wikipedia-Artikel](#) zum BVWP). In der [Zusammenfassung](#) des BVWP 2030 wird in den Überschriften der beiden ersten Absätze „Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für reibungslose Mobilität im Personen- und Güterverkehr“ und „Starkes Verkehrswachstum steigert Erhaltungs- und Ausbaubedarf“ genannt. Auch Aspekte der Verkehrssicherheit, des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes werden genannt. Laut einer Verkehrsprognose, die den Klimawandel und Instrumente dagegen explizit nicht berücksichtigt, nimmt im Vergleich zu 2010 der Personenverkehr bis 2030 um 12,2% zu, der Güterverkehr sogar um 38%!! Und wie verträgt sich ein Verkehrswachstum mit dem Ziel, den Klimawandel auf 1,5 ° C zu begrenzen? Von einer Begrenzung des Klimawandels durch den Straßenverkehr distanziert sich der BVWP 2030 explizit, dafür seien andere Programme [1](#) zuständig, die diese Verkehrssteigerung verhindern würden!

Interessant ist, dass der Erhaltungsbedarf an erster Stelle vor Neu- und Ausbau genannt ist! Ergebnisse etwa zu den CO₂-Emissionen bestätigen den ungebrochen steigenden Beitrag der „Straße“, den Vorteil von Schiene und Wasserstraße; der Flächenbedarf für „Neubau Straße“ wird 10% des Zieles von 30 ha/Tag ausmachen, d.h. 3 ha/Tag (auch hier ist der Flächenbedarf pro eingesetzter Geldmenge für die Straße fünfmal höher als für die Schiene)! Ähnliche Verhältnisse für die Zerschneidungswirkung. Der BVWP 2030 betrachtet den Straßen-, Schienen- und Wasserwegeverkehr.

Neben der Zusammenfassung des BVWP 2030 gibt es das [Projektinformationssystem](#) (PRINS, hier zuerst zwischen Straße, Schiene oder Wasserweg und dann das entsprechende Projekt suchen), ein [Methodenhandbuch](#), den [Umweltbericht](#), eine „[Strategische](#)

Umweltprüfung“ (SUP), einen Bericht zur „Öffentlichkeitsbeteiligung beim BVWP 2030“ und weitere Schriften.

1.2 Eine allgemeine Kritik am BVWP 2030

„Selten fiel ein politisches Projekt so aus der Zeit wie der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, ...“, so beginnt der erste Satz einer allgemeinen Kritik des BUND am BVWP 2030. Gerade der individuelle Verkehr von PKW und LKW, der nach wie vor ansteigt und als einziger Sektor ungebremst den Klimaeffekt anheizt, wird auch künftig als ansteigend angenommen. Eine Studie speziell zu Autobahnen („Desaster im Dutzend“) zeigt den Wahnsinn auf diesem Sektor auf. Der Klimawandel ist nicht Thema im BVWP 2030, „da gibt es andere Instrumente“, sondern das Problem, wie dieser Mehrverkehr, der eigentlich zu vermeiden wäre, reibungsfrei, ohne Engpässe und Staus schneller als heute zum Ziel kommt. Dafür sollen bis 2030 270 Mrd € ausgegeben werden, 49,3% für Straßenprojekte, 41,6% für die Schiene und 9.1% für Wasserstraßen. Der BUND hat bei der EU-Kommission Beschwerde eingelegt und einen Fünf-Punkte-Plan zur Beseitigung der gravierendsten Defizite vorgestellt. Nicht berücksichtigt dabei ist der „kritische Nachholbedarf“ von ca. 39 Milliarden € 2, die deutlich über der Summe von 4,5 Milliarden € liegen, die dafür bis 2029 zur Verfügung stehen. Derzeit stehen Gelder zur Verfügung für etwa ein Drittel der Straßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf (VB).

Die fünf wichtigsten Kritikpunkte der BUND-Analyse des „BVWP 2030“ betreffen

1. eine Studie, die den Einfluss des Verkehrssektors auf den Klimaeffekt völlig ignoriert,
2. den weiteren Verbrauch von 3 ha Fläche pro Tag allein für den Neubau von Fernstraßen,
3. die Beeinträchtigung von ca. 250 Natura-2000 Gebieten,
4. die fehlende Bewertung von Alternativen, die die BVWP-Methodik aber eigentlich einfordert,
5. die geringe Bedeutung der „Bestandssicherung“, obwohl die BVWP-Methode an erster Stelle „Bestandssicherung“ und dann erst „Aus- und Neubau“ fordert.

Auch das Umweltbundesamt (UBA) hat eine kritische Stellungnahme veröffentlicht.

1.3 Forderungen nach einer nachhaltigen Verkehrsstudie

Ein ungebremster Klimawandel bedroht alle Bereiche unserer Zukunft. Die „Fridays for Future“-Bewegung, die Wahlprogramme von Bündnis 90/Die Grünen und der Linken sind voll darauf ausgerichtet, der Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 24. 3. 2021 mit der schnellen Reaktion der Regierung, die das Thema aus dem Wahlkampf heraushalten möchte, lassen ein politisches Bündnis nach der Bundestagswahl 2021 zum Kampf gegen den Klimawandel erreichbar erscheinen.

Dann könnte ein Verkehrsprojekt „Verkehrswende im Zeichen des Klimawandels“, „Nachhaltige Mobilität“ oder ähnliches anstelle von „BVWP 2030“ möglich sein, mit einer Forderung nach dem vorläufigen Stop (Moratorium) aller Straßen-Neu- und Ausbau-Projekte bis dahin.

1.4 Einige Begriffe in dem BVWP 2030

Die folgenden Begriffe sind alphabetisch geordnet und werden kurz erklärt

Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ): Die fünfjährige BPÜ ist festgeschrieben und soll für Überprüfungen genutzt werden. Derzeit (2021) hat die erste BPÜ begonnen.

Bezugs(= „Ohne-“), **Plan**(= „Mit-“) **Fall**: diese beiden Wortpaare werden für die Fernstraßenprojekte **vor** und **nach** der Durchführung der Projekte benutzt.

Bewertungsmodule (BM): Es gibt vier BM: das zentrale BM ist die „Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“, die „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“, die „Raumordnerische Beurteilung (Modul C)“, die „Städtebauliche Bewertung (Modul D)“ und „ergänzende Betrachtungen“. Die einzelnen Module sind in dem Methodenhandbuch beschrieben.

Ergänzende Betrachtungen als fünftes Bewertungsmodul:

Erreichbarkeitsdefizit (ED): Im Schienenverkehr ist Burghausen einer von nur wenigen Bereichen in Deutschland mit der schlechtesten Erreichbarkeit („hohes Defizit“); trotz hoher wirtschaftlicher Bedeutung wirkt sich das aber nicht aus! Im Straßenverkehr spielen ED eine große Rolle; durch die Fertigstellung der Autobahn A94 im Jahre 2019 ist das ED für Burghausen auf der Straße deutlich verbessert.

Geräuschbelastung (GB): Es wird für die OUB eine innerörtliche und eine außerörtliche GB bewertet. Laut Kritik des UBA wird die vom UBA vorgeschlagene Monetarisierung für die außerörtliche GB zwar übernommen, aber durch eine fehlerhafte Verwendung durchwegs um ca. 2 Dezibel unterbewertet.

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV): Als zentrales Instrument wird mit dem NKV für möglichst viele Qualitäten über eine Monetarisierung ein NKV berechnet; damit lässt sich z.B. ein Straßenbauprojekt grob bewerten.

Projektdossier (PD): Dieser Ausdruck wird alternativ für Projektinformationssystem (PRINS) verwendet.

Raumordnerische Beurteilung (Modul C): Hier geht es um Anbindungs- und Verbindungsqualitäten (es geht um die obersten beiden Ebenen der Zentrenhierarchie, nämlich der Oberzentren und der Metropolregionen) und Erreichbarkeitsdefizite (von Autobahnanschlüssen, Flughäfen, Oberzentren und IC-Bahnhöfen).

Städtebauliche Bewertung (Modul D): Hier werden die Effekte der Verkehrsprojekte auf bebaute Bereiche und den Menschen bewertet, also z.B. Abnahme der Verkehrsbelastung durch den Bau einer Umgehungsstraße, z.B. eine andere Raumnutzung, etwa durch Umgestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität; oder eine notwendige Sanierung, weil die Wohnqualität durch die Straße verringert ist.

Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B): Hier werden einige Kriterien monetarisiert, andere qualitativ erfasst und gehen teils in die Nutzen-Kosten-Analyse ein (die monetarisierbaren) ein; die Strategische Umweltprüfung ist ein wesentlicher Teil dieser Beurteilung.

Verbindungsfunktionsstufe (VBFS): Die OUB verbindet die Metropolregion Nürnberg mit Oberzentren (z.B. Oberzentrum Alt-/Neu-Ötting, Burghausen), d.h. die VBFS ist für die OUB 0 bzw. 1. Damit werden „großräumig bedeutsame Projekte“ begründet.

„Vordringlicher“ und „weiterer Bedarf“ (VB, VB-E; WB, WB*): Durch die Bewertungen werden Projekte in diese und andere ("kein Bedarf") Bedarfsstufen eingeteilt. VB-E bzw. WB* bedeuten die entsprechenden Bedarfe mit Engpass-beseitigung bzw. Planrecht. VB und VB-E soll bis 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden. Derzeit ist nur ein Drittel des VB durch vorhandene Finanzen gedeckt.

2. Warum ist die Einstufung der Ortsumfahrung Burghausen (OUB) in den Vordringlichen Bedarf (VB) falsch?

2.1 Die OUB

[PRINS](#), das des BVWP 2030, **lichkeitseinstufung der [B020-G030-BY-T02-BY](#)** „Dringlichkeitsbegründung Verhältnis siehe Hauptprojekt stellt die die OU-Laufen gemeinsam die OUB nicht ersichtlich

Anmeldung zugrunde aus Sicht des Landes“ links), die sich auf die alte Strecke von Burghausen Berchtesgadenerstraße, Hl. Hochöster bezieht. Die laut Überprüfung einer scheidet für diese Trasse die belebteste durchquert und im Salzachteilweise sehr schmale, Steigungs- und Landschaftsschutzgebietes entlang zweier

durch eines hindurch führt; die Verhältnisse bei der Ortsumfahrung in Burghausen zeigen wir in einer [PDF-File](#) auf (wenn Sie eine animierte Power-Point-Datei zu diesem Punkt möchten, schicken wir diese Ihnen gerne zu).

D.h. dass der NK-Faktor wegen der Vermischung mit Daten der OU-Laufen ([B020-G030-BY-T01-BY](#)) nicht von uns beurteilbar ist! Die „zugrunde gelegte Notwendigkeit“ entspricht nicht den neuesten Gegebenheiten, da die im obigen Kasten diskutierten Unzulänglichkeiten der B20alt offensichtlich sind, aber für die B20neu-Burgkirchnerstraße (seit dem 1. 1. 2020) in keiner Weise zutreffen!

Zitat laut PRINS: „Situation in OD: OD 3 km lang, Sperre der B20 für den Gefahr-gut-Transport (wassergefährdende Stoffe, nördlich Burghausen bis Hochöster), viele Kurven, enger Straßenverlauf. Überreg. Verkehr benutzt nicht die bestehende B20, sondern ab Hochöster die L2107 über Pirach und die Burgkirchener Str. (GVS Pirach-Lindach-Burghausen-Nord). Innerorts in Burghausen weist die GVS beidseitige Bebauung, mehrere LSA, G+R und viele direkte Grundstücksanbindungen, insb. auch viele Privatanwesen auf. Im Bereich der OD Burghausen erscheint ein bundesstraßengerechter Ausbau der GVS nicht umsetzbar. Der Bestand hat in Teilbereichen eine Fahrbahnbreite von nur 5,5 m, kleine Radien, Steigungs- / Gefällestrrecken, hoher SV, hohe Immissionsbelastung. Die OD ist in vielen Bereichen direkt angebaut und hat viele Einmündungen und Grundstückszufahrten. Die OD ist eine deutliche Zäsur im Streckenverlauf der B20. Stauungen und geringe Durchschnittsgeschwindigkeit in OD. Ziele der Maßnahme: Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit, Verstetigung Streckenverlauf, Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs auf OU, Entlastung der Anwohner von Lärm- und Luftschadstoffen. Einbettung in das Gesamtkonzept: Die OU Burghausen trägt dazu bei, den Streckenzug der B20 so zu ertüchtigen, dass er dem erforderlichen Ausbauzustand einer Bundesfernstraße entspricht.

Projektinformationssystem begründet die **Dring-OUB** (Projekt-nummer: wie folgt: Zitat: und Nutzen-Kosten-Hauptprojekt“. Das Zahlen für die OUB und dar, sodass die Zahlen für sind.

Danach folgt die „**Der gelegte Notwendigkeit** (Zitat hier im Kasten (bis Ende 2019) B20-Nord über Marktler-, Kreuz, ... bis nach BVWP 2030 notwendige optimierten Nullvariante von vorneherein aus, da sie Einkaufstraße Burghausens tal über eine kurvige, unübersichtliche Straße mit Gefällestrrecken entlang des „Unteres Salzachtal“, Wasserschutzgebiete und

Ergebnisse aller BVWP 2030 Bewertungsmodule (unter 1.4 kurz erklärt):

Modul A (Nutzen-Kosten-Analyse; zentrales Bewertungsmodul!): Nicht von uns bewertbar, siehe oben. Das Gesamtprojekt „Ausbau der B20“ ([B020-G030-BY](#)) wurde wegen eines hohen NK-Faktors (>10) als sehr günstig bewertet und landete im Vordringlichen Bedarf (VB); eine Engpassbeseitigung ist damit nicht verbunden, also nicht VB-E, da keine regelmäßigen Staus- und Engpässe auftreten.

Modul B (Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung): **Bewertungsergebnis laut PRINS (Zitat):** „Gesamtwirtschaftliche Bewertungsdaten liegen nur für das Gesamtprojekt vor (d.h., auch hier können wir die gemischten Daten nicht entmischen!). Für dieses Teilprojekt ist deshalb der Umweltbeitrag Teil 1 nicht bewertungsrelevant.“

Modul C (Raumordnerische Beurteilung): **Bewertungsergebnis laut PRINS (Zitat):**

„Nicht bewertungsrelevant.“ D.h., die geplante OUB ist für eine verbesserte Netzfunktion und Erreichbarkeit nicht relevant!

Modul D

Bewertung):

Begründung dafür laut D.h., die geplante OUB Entlastungswirkungen Sanierungseffekte, Flächen-dreimal mit „Die keinem Fall zu signifikanten

ergänzenden

ein weiteres Modul bewertungsrelevant“. Der Inhalt dieser ergänzenden Betrachtungen ist uns unbekannt.

Gesamtergebnis

Das Projekt besitzt **keine städtebauliche Bedeutung**.

Begründung

Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren.

(Städtebauliche

Gesamtergebnis und die PRINS im Kasten links. bewertet die drei (Straßenraumeffekte, und Erschließungseffekte) Entlastungen führen in Wirkungen.“

Laut PRINS ergeben die **Betrachtungen** (wird wie aufgeführt): „Nicht

2.2 Die geplante OUB wurde fälschlich in den „Vordringlichen Bedarf“ (VB) eingeordnet!

Leider können wir wegen der Vermischung der Burghauser mit den Laufener Daten weder die Bewertung im zentralen Bewertungsmodul A noch im Modul B überprüfen; dies ist ein ungünstiger Ausgangspunkt für eine Klage gegen das Planfeststellungsverfahren, die für die Kläger ja nur während eines Monats möglich ist. Bei allen übrigen Modulen (C, D) ergeben sich keine relevanten Auswirkungen auf die dort dargestellten Themen, was auf die extreme Ineffizienz der OUB hinweist: Sie kann nur einen derart geringen Anteil des jetzigen Verkehrs auf der Burgkirchnerstraße ableiten, dass der verbliebene Verkehr (hoher Quell- und Zielverkehr!) bezüglich beider Module weder Verbesserungen noch Verschlechterungen erwarten lässt. Dies gilt auch für den meistens beklagten Lärm in der Burgkirchnerstraße.

3. Welche infrastrukturellen Probleme werden im BVWP 2030 für Burghausen quantifiziert?

Interessanterweise werden für den Straßensektor (mit seinem gleichbleibend hohen und sogar zunehmenden Einfluss auf den Klimaeffekt) an keiner Stelle infrastrukturelle Probleme in Burghausen quantifiziert oder auch nur genannt.

Im Bereich des Schienenverkehrs, der bei seinem Einfluss auf den Klimaeffekt anerkanntermaßen deutlich günstiger als der Straßenverkehr abschneidet, befindet sich Burghausen aufgrund von Erreichbarkeitsindikatoren in der schlechtesten von vier Bereichen („hohes Defizit“) zusammen mit geschätzt weiteren 5% der Fläche in Deutschland; dieses infrastrukturelle Problem ist nicht neu, dass es aber als einziges infrastrukturelles Problem für Burghausen im BVWP 2030 genannt wird, spricht Bände! An keiner Stelle werden für diesen Missstand Abhilfen diskutiert, etwa engere Taktzahlen, Schnellverbindungen, Elektrifizierung oder ähnliches!

In einer [PDF-File](#) haben wir versucht, dieses „hohe Defizit“ in der Erreichbarkeit mit der Bahn zusammenzufassen (wenn Sie eine animierte Power-Point-Datei zu diesem Punkt möchten, schicken wir diese Ihnen gerne zu).

4. Die geringe Effizienz der OUB

In der Burgkirchnerstraße gibt es einen schon seit langem bekannten hohen Anteil an Quell- und Zielverkehr, sodass die Entlastung durch die OUB gering ist und sich nicht auf den von uns schon 2010 mit dem VCD zusammen gemessenen Lärm in der Burgkirchnerstraße auswirkt; dieser Lärm wird aber durch die geplante OUB nicht verschwinden, siehe die Bewertungsergebnisse des Moduls D unter 2.1. Die OUB bewirkt also keine Lärmreduzierung auf der Burgkirchnerstraße, noch irgendwo sonst in Burghausen. Dies zeigt sich auch in einer Information des Stadtrates (vom 10. 2. 2021, Anlage 5) zu Aussagen des Straßenbauamtes Traunstein (StBA TS) für die Einschleifung bei Lindach

„Höhengleiche Einmündung mit Ampellösung (Grund: nach wie vor hohe Verkehrsfrequenz Burgkirchnerstraße)“

und bei Niederholz

„Kreisverkehr mit Overfly; St 2801 bevorrechtigt; B20neu über Kreisverkehr“, „St2801 nach wie vor hohe Verkehrsbelastung“.

Wie sich diese Aus- und Einschleifungen auf die Durchfahrtszeit über die geplante B20neu auswirken, ist nicht bekannt; klar ist aber, dass all dies nicht für die Berechnung des NKF berücksichtigt worden ist.

War bis etwa 2015 noch der Lärm als größtes Problem gesehen bzw. gehört worden – und das ist er wahrscheinlich noch für die Anwohner, verlagerte sich das offizielle Ziel der OUB in Richtung „Durchgängigkeit der B20“; Staus oder Engpässe gab es aber auf der Burgkirchnerstraße nie. Ein Zeichen dafür ist die Eingliederung dieses Straßenprojektes in **VB** (und nicht in den **VB-E**, vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung).

Wie mit diesen Beurteilungen eine Eingliederung in den Vordringlichen Bedarf gerechtfertigt werden kann, ist uns schleierhaft!

5. Kosten der OUB

Die [derzeitigen Kosten](#) (auf der angeklickten Webseite unten rechts. Heute ist der 1. 7. 2021. Die ersten Kostenschätzungen in einem PNP-Artikel von 1987 etwa betragen 1 Mio DM (!), die jetzigen nach 34 Jahren sind um den Faktor 80 höher) betragen 43,9 Mio €; wobei in diesen Kosten die Umfahrung von Pirach eingeschlossen ist, inkl. Beseitigung des Bahnüberganges (Länge 4,5 km?).

In PRINS werden für die OUB Kosten von 21,7 Mio € (Stand etwa 2014) genannt, auch doppelt so hohe Kosten könnten stimmen, wenn man die PRINS-Kosten von 2014 für die OU-Laufen mit denen der Planfeststellung von Ende 2020 für die OU-Laufen vergleicht und damit die PRINS-Kosten für die OUB auf heute extrapoliert. In einem PNP-Artikel von 1987 waren die Kosten noch bei „ca. 1 Mio DM“. Grund für die immense Kostenexplosion (PRINS, 2014) ist sicherlich auch die 140 m lange Brücke durch das Lengthal, Priessenthal.

Natürlich ist zu befürchten, dass die Kosten für die OUB seit 2014 (21,7 Mio € laut PRINS) weiter auf über 36 Mio € ansteigen werden, wenn sich die Kosten ähnlich wie bei der OU-Laufen entwickeln. Dort sind laut PRINS die Kosten von 27,5 Mio € (Stand 2014) bis zur Planfeststellung vom Oktober 2020 auf 45,3 Mio € (d.h. um über 65%) angewachsen!

In jedem Fall müssen bei den OUB-Kosten auch Kosten für Optimierungen der Lärmsituation in der Burgkirchnerstraße dazugerechnet werden, die auch nach einem Bau der OUB notwendig sind, da der Entlastungseffekt für eine hörbare Lärmreduzierung zu gering ist. Falls die OUB gebaut wird, müssen diese Kosten (Tempo 30, intelligente Verkehrslenkung, ...) von der Stadt bezahlt werden, da die Burgkirchnerstraße dann ja eine Gemeindestraße ist. Ohne eine OUB muss nach u.M. das Verkehrsministerium für die B20-Optimierungskosten aufkommen, eigentlich schon jetzt.

Noch keine Kosteninformationen gibt es

- für die kurvige und enge Straße nach Nonnreit Richtung Tittmoning und
- für die Ortsdurchfahrt mit Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 kmh durch Tittmoning, durch zwei Tore (hier gibt es eine LKW-Umfahrungsstrecke); in Tittmoning wird wohl nichts geändert werden.

(Die extrem angestiegenen Kosten im Bereich von 40 Mio € lassen übrigens eine frühere Variante als möglich erscheinen, die früher außerhalb jeder Vorstellung lag: die Untertunnelung des Hechenberges. Während die jetzige OUB vollständig auf dem Gemeindegebiet Mehring liegt, wo der Gemeinderat die OUB ablehnt, wäre eine Hechenberg-Untertunnelung teilweise auf Burghauser Gebiet realisierbar, wo der Stadtrat mit großer Mehrheit für die OUB ist. Als Neubausstrecke wird diese Variante aber deutlich größere Klimaeffekte erzeugen und dies ist nicht das Ziel einer Ablehnung des Neubaus Ortsumfahrung Burghausen).

6. Einige ökologische Punkte:

Die Zerschneidung von Natur- oder verkehrswarmen Räumen wird im BVWP 2030 als wichtiges nicht monetarisierbares Kriterium angesehen: Die bisher verkehrsmäßig wenig belastete Fläche (zwischen (nördlich) Burghausen – Emmerting; (westlich) Hohenwart – Burgkirchen; südlich Burgkirchen – Pirach – Burghausen) wird mit der OUB zerschnitten. Dass hier auch ein wichtiger Naturraum zerschnitten wird, zeigen die beiden mindeleiszeitlichen Endmoränen Eschel- und Hechenberg; der Hechenberg war von 1967 bis 1987 ein auf 20 Jahre befristetes Landschaftsschutzgebiet (LSG), das aber 1987 nicht verlängert wurde, weil die Behörden wohl befürchtet haben, dass dieses LSG den Bau einer schon damals diskutierten OUB behindern könnte [5](#).

Die Giessstruktur des Priessen- und Lengthales ist geologisch und naturschutzrechtlich einzigartig: Das Lengthal-/Priessenthal – durch die Schmelzwässer der jüngeren eiszeitlichen Gletscher in den äußersten mindelzeitlichen Moränenring des Eschel- und Hechenberges hindurchgegraben - führt bei Starkregenereignissen für wenige Tage große Wassermengen (= Giess) ab, die im Marktler Forst nördlich des Alzkanals versickern. Ansonsten trocknet die Giess im gesamten Tal aus analog den Wadis in der Wüste. Nur einige im Giessverlauf tiefer eingegrabene Tümpel, in denen sich eine seltene Wasserfauna entwickelt hat, trocknen nicht aus. In diesen immer wieder durchgespülten „Gumpen“ sind z. B. einige der sehr seltenen Primärhabitats für die gefährdete Gelbbauchunke, da die Fische und Libellenlarven, Fressfeinde der Unken, weggespült werden. Diese Giessstruktur ist der Grund für eine ca. 140 m lange Brücke, auf der die OUB durch das Priessenthal geführt werden soll, die die Kosten der OUB nach oben treibt.

Eine Vielzahl seltener Arten (Fauna, Flora) konnte bei Zählungen, Begehungen etc. festgestellt werden,

Versiegelung großer Flächen: Die OUB versiegelt bei 4.2 km Länge ca. 5 ha fruchtbares Land. Dazu kommen noch die Böschungen, die nicht mehr land-wirtschaftlich bearbeitet werden können, schätzungsweise insgesamt ca. 10 ha. Diese Flächen sind zu einem großen Teil wertvolle Landwirtschaftsflächen. Auch Zerschneidungseffekte spielen bei der eh schon kleinräumigen heimischen Landwirtschaft eine große negative Rolle.

Den Energiebedarf und die Emissionen beim Neubau der OUB inkl. einer 50-jährigen Instandhaltung (nicht 45 jährigen wie in PRINS angenommen) berechnet man mit [Ökobilanzen](#). Wegen der großen Variabilität im Straßenbau können hier nur ungefähre Verbräuche und Emissionen angegeben werden. Pro m² Straße (hier geht es um insgesamt 5 ha) werden ca. 1 000 MJ Primärenergie benötigt und ca. 125 kg CO₂-Äquivalente emittiert; dies haben wir in einer **pdf-File** zusammengefasst (wenn Sie eine animierte Power-Point-Datei zu diesem Punkt möchten, schicken wir diese Ihnen gerne zu).

7. Jüngere Änderungen im gesetzlichen Bereich

In einer [PDF-File](#) haben wir versucht, einige Gesetze, die den Klimaschutz betreffen, zusammenzufassen (wenn Sie eine animierte Power-Point-Datei zu diesem Punkt möchten, schicken wir diese Ihnen gerne zu).

Klimaschutzgesetze bis 2021

Längst vergessen scheint das Jahr 2008, in dem Angela Merkel und Sigmar Gabriel in die Arktis flogen, um die Notwendigkeit von mehr Klimaschutz zu beschwören.

Genauso vergessen ist auch das Jahr 1990 als Bezugsjahr für die Klimaschutzgesetzgebung in Deutschland und in Europa.

Gewählt wurde dieses Jahr, weil noch auf einem hohen Niveau die Emissionen sehr schnell durch die Stilllegung der Industrien in der DDR und eine verstärkte Verlagerung der Produktion v.a. nach China oder Südostasien gesenkt werden konnten.

Seitdem werden in großen Abständen angeblich ambitionierte Ziele in Gesetzesform und in weltweite oder EU-weite Vereinbarungen gegossen, ob in Tokyo, Paris oder Berlin.

Zuletzt hatte die Große Koalition 2019 mit Bezug auf das Pariser Abkommen der Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf möglichst „nur“ 1,5 Grad Celsius ein Klimaschutzgesetz des Bundes verabschiedet. Darin waren Absenkungen bei Treibhausgasemissionen von zunächst 55% gegenüber 1990 festgelegt worden. Eine konkretere Bestimmung vereinbarte bereichsspezifische Reduktionen in einzelnen Sektoren mit verbindlichen Emissionszahlen. Allerdings hätten in der Auslegung des Gesetzes auch weiterhin erhöhte Zahlen von 2020 bis 2023 das eigentliche Ziel konterkarieren können.

Zudem wurde die höhere Verminderung der Emissionen auf die Zeit nach 2030 verschoben und zu wenig präzise formuliert.

Genau hier setzt das Bundesverfassungsgericht an, das in einem aufsehenerregenden Beschluss vom 24.3.2021 mit der Begründung der Verletzung von Grundrechten v.a. der jüngeren Generation diese Gesetzgebung für unzulässig einstuft. In den sogenannten Leitsätzen wird auf den Art. 20a Grundgesetz verwiesen, der den Staat zu einem ambitionierteren Klimaschutz verpflichtet, auch im Hinblick auf eine internationale Kooperation und Mitwirkung an globalen Zielen.

Das neue Klimaschutzgesetz vom 24.6.2021 sieht nun vor, die Emissionen bis 2030 um 65% zu verringern, so dass ca. 125 Millionen Tonnen Kohlendioxid zusätzlich eingespart werden müssen.

Für jedes Jahr nach 2030 werden konkrete Klimaziele festgeschrieben, z.B. 2031 minus 67% im Jahr 2031 oder minus 88% in 2040.

Im Jahr 2045 soll Deutschland klimaneutral werden.

Mit negativen Emissionen werden die noch stattfindenden Schadstoffausstöße kompensiert, also etwa mit der Verbrennung von Biomasse und der anschließenden Abscheidung von dabei entstehendem CO₂, das extra eingelagert wird.

Die Budgets verschiedener Sektoren wurden gekürzt, so etwa der Verkehr mit zehn Millionen Tonnen weniger (85 Millionen Tonnen Kohlendioxid bis 2030). Demzufolge müssen mehr emissionsarme Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein, ein Ausbau des Schienenverkehrs stattfinden und weniger Flugzeuge starten. Generell kann Fahrrad- und Fußgänger-Verkehr positiv beitragen, wohin gegen der auto- und v.a. SUV-basierte Individualverkehr stark zurückgehen und durch Angebote etwa im ÖPNV v.a. innerorts ersetzt werden sollte.

Die Bundesregierung hält offiziell an der Ausstiegsregelung für Kohlekraftwerke fest, wodurch erst 2038 das letzte Kraftwerk vom Netz gehen würde.

Die zeitgleich stattfindende Entwicklung im europäischen Emissionszertifikatehandel könnte aber einen deutlich früheren Termin ergeben.

8. Wie lässt sich der Lärm in der Burgkirchnerstraße schnell verringern?

Schon 2010 haben wir bei Berechnungen und Messungen von Lärm in der Burgkirchnerstraße mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu hohe Werte nachgewiesen. Schon damals hatten wir vorgeschlagen, schnell verwirklichtbare und schnell wirkende Maßnahmen gegen diesen Lärm zu realisieren, wie Tempo 30, intelligente Verkehrslenkung, Flüsterasphalt. Flüsterasphalt hat sich in der Zwischenzeit als problematische Lösung gezeigt, Tempo 30 und eine intelligente Verkehrslenkung aber sind wirksame Maßnahmen

und können den Lärm hörbar verringern. Dazu kommen in zunehmendem Maße Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben, die die klimawirksamen Emissionen verringern.

9. Instrumente im BVWP 2030, den Bau der OUB zu überprüfen.

9.1 Bedarfsplanüberprüfung notwendig!

Schon in der Zusammenfassung zum BVWP 2030 wird die fünfjährige Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) angesprochen [6](#). Bei der jetzigen BPÜ werden z.B. 15 Straßenprojekte, die in der angemeldeten Form unwirtschaftlich sind, erneut überprüft [7](#). Wenn diese BPÜ dazu genutzt wird, bisher als unwirtschaftlich bewertete Projekte mit neuen Begründungen etc. doch noch besser bewerten zu können, muss die BPÜ auch dazu verwendet werden können, die Einstufung der OUB in den vordringlichen Bedarf bei einer genügend klaren Begründung ebenfalls zu überprüfen.

Wir haben mehrere Gründe für eine solche Überprüfung (dabei müssen alle Punkte für Burghausen einzeln und nicht wie in PRINS als Summe mit denen der OU-Laufen bewertet werden):

1. Die jetzige B20-Teilstrecke (Burgkirchnerstraße) erfüllt (teilweise natürlich erst in optimierter Form) alle Ansprüche einer Bundesstraße (breit, gerade, übersichtlich, ...); dennoch notwendige Maßnahmen zur Lärminderung müsste der Bund bezahlen; nach der mit dem Bau einer OUB verbundenen Umstufung in eine Gemeindestraße müsste die Stadt die notwendigen Optimierungen in der Burgkirchnerstraße selbst bezahlen; diese Kosten sind natürlich deutlich geringer als die für die OUB.
2. Wegen des hohen Quell- und Ziel-Verkehrs werden nur geringe Anteile des derzeitigen Verkehrs auf die bald ca. 40 Mio € (Stand 2021) teure OUB umgeleitet; zumindest für positive Auswirkungen auf die Bewertungsmodule C und D ist dies aber zu wenig, für hörbare Verbesserungen der Lärmsituation ist das aber irrelevant! Auch die Sicherheitssituation wird sich ohne Tempo 30 dort nicht wirklich verbessern.

Deshalb wollen wir auch für die OUB diese BPÜ mit dem Ziel anstoßen, die jetzige, optimierte B20 als Nullversion zu bewerten – was laut BVWP 2030 notwendig ist. Diese jetzige B20 wird seit Jahrzehnten als B20 faktisch genutzt.

Unabhängig davon wird bei der jetzigen BPÜ die künftige Straßenverkehrsentwicklung überprüft, da bisher der Klimaeffekt und Klimagesetze und ihre weiteren Entwicklungen nicht berücksichtigt worden sind. Und zwar werden alle schon laufenden und künftig noch verstärkten Maßnahmen zur Verringerung des Individualverkehrs (CO₂-Bepreisung, Berücksichtigung der Verkehrsdämpfenden Auswirkungen des Home-Office und von Digitalkonferenzen etc.) berücksichtigt, die nicht mit der Pandemie verschwinden werden.

9.2 Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren ist ein öffentliches Verfahren, in dem „natürliche Personen“ Einwendungen gegen einen für einen Monat öffentlich aufgelegten Plan einreichen können; es endet mit einem Planfeststellungsbeschluss. Obige Gründe für eine BPÜ sind sicherlich auch gut für Einwendungen gegen die Planfeststellung.

Dass wir z.B. das wesentliche Bewertungskriterium NKV nicht prüfen konnten, weil die entsprechenden Zahlen mit den Laufener Zahlen vermischt sind, ist sicherlich bei der nur kurzen Einwendungsfrist ein klarer Nachteil.

10. Literatur und Links

10.1 Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) und Staatliche Straßenbauämter

Links zur Studie "Bundesverkehrswegeplan 2030" (BVWP) [Zusammenfassung](#), zu den einzelnen Projekten im [Projektinformationssystem](#) (PRINS); die OUB hat die Projektnummer: [B020-G030-BY-T02-BY](#) und ist zusammen mit der OU-Laufen ([B020-G030-BY-T01-BY](#)) als Teilprojekt für den Ausbau der B20 ([B020-G030-BY](#)) bewertet: Darüber hinaus gibt es ein [Methodenhandbuch](#), einen [Umweltbericht](#), eine „[Strategische Umweltprüfung](#)“ (SUP), eine Studie zur „[Öffentlichkeitsbeteiligung beim BVWP 2030](#)“ und weitere Schriften.

Das Staatliche Straßenbauamt Traunstein (StBA TS, zuständig für den Landkreis Altötting) gibt Informationen zur OUB inkl. OU-Pirach auf seiner [Webseite](#); dort kann man auch die beiden Präsentationen herunterladen, die am 14. 10. 2020 und am 1. 3. 2021 dem Stadtrat Burghausen und dem Gemeinderat Mehring gegeben wurden; eine weitere Information für den Stadtrat gab es am 20. 2. 2021.

Zur Bevorrechtigung der geplanten B20neu gegenüber der B20alt (Burgkirchnerstraße) gibt es eine Benachrichtigung des StBA TS vom 5. 2. 2021 an die Stadt Burghausen, die von Abt. 21 Tiefbauamt/Umweltangelegenheiten (H. Hennersperger) auszugsweise am 12. 2. 2021 wiedergegeben ist; es geht dabei um die Vorrangigkeit der B20alt (Burgkirchnerstraße) bei Lindach und der St2801 bei Niederholz, da sowohl die Burgkirchnerstraße als auch die St 2801 wegen des hohen Quell- und Zielverkehrs in Burghausen bevorzugt werden.

10.2 Kritik zum BVWP 2030

Links einer [allgemeinen Kritik des BUND](#), speziell zu Autobahnen „[Desaster im Dutzend](#)“, einer Beschwerde des BUND bei der EU-Kommission [Beschwerde](#).

Eine [kritische Stellungnahme](#) des Umweltbundesamtes (UBA).

¹ BVWP 2030, S. 5: „Für die Senkung der CO₂-Emissionen stehen z. B. effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen wie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bereit.“

² Diese Summe wird von Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) aufgrund einer Anfrage mehrerer Abgeordneter von Bündnis 90/Die Grünen für den Zeitraum bis 2029 aufgeschlüsselt. SZ vom 23. 2. 2021, S. 15.

³ Die Kosten für den Betrieb des gesamten Fernstraßennetzes durch den Bund sind vom Dezember 2020 bis April 2021 um 30% (400 Mio €) gestiegen, da sie im Dezember 2020 ev. wegen der nötigen Zustimmung im Bundestag zu gering berechnet wurden.

⁴ Autobahn GmbH 2020: Finanzierungs- und Realisierungsplan 2021 bis 2025, https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/Autobahn_Finanzierungs-und-Realisierungsplan_2020_11_V16_JB_final.pdf

⁵ Der Hechenberg wurde am 1. 12. 1966 vom Kreistag als LSG mit ca. 100 ha Fläche für 20 Jahre beschlossen und war von 1967 bis 1987 ein auf 20 Jahre befristetes LSG, das aber wegen der OUB nicht verlängert wurde.

⁶ Vorwort zum BVWP 2030, S. IV: Zitat „Alle fünf Jahre werden diese dann im Rahmen von Bedarfsplanüberprüfungen auf Aktualität hin überprüft.“

⁷ Siehe BVWP 2030 S. 37 im Text und die einzelnen Projekte auf S. 152.

Dr. Ernst-Josef Spindler
BUND Naturschutz in Bayern e.V.
Kreisgruppe AÖ, Ortsgruppe Burghausen
E-Mail: ernst-josef.spindler@web.de
Am Pulverturm 19
84489 Burghausen