



**Aktenzeichen: Pet 1-20-12-9110-004322**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 10.07.2025 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, keine weiteren Planungsschritte für den zweiten Bauabschnitt der Ortsumfahrung Altenmarkt im Zuge der Bundesstraßen B 299/B 304 (B299-G130-BY-T03-BY) vorzunehmen und bei der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf aufzuheben. Zu dieser Eingabe, die auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht wurde, liegen 1.162 Mitzeichnungen und 28 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, das Vorhaben sei aufgrund einer veränderten Sach- und Rechtslage überholt, schädige die Umwelt, verschlechtere die Lebenssituation vor Ort und habe eine unkalkulierbare Hochwassergefährdung zur Folge.

Das Projekt sei im Jahr 2001 mit der Lage in einer überregionalen Entwicklungsachse und mit der zunehmenden Verkehrsbedeutung infolge des Baus der A 94 sowie der B 15-neu begründet worden. Zwischenzeitlich sei die Entwicklungsachse im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern entfallen. Zudem sei der Bau der B 15-neu zurückgestuft worden. Ferner hätten sich die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens maßgeblichen Rechtsvorschriften durch das Klimaschutzgesetz von 2021 und das im selben Jahr novellierte Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die 43. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) von 2018 wesentlich geändert. Wegen der parallel zur B 299/B 304



verlaufenden Bahnlinie Traunstein-Trost sei das Vorhaben überdies unvereinbar mit dem angestrebten Vorrang des Schienen- vor dem Straßenverkehr.

Die für Ortsumfahrung (OU) Altenmarkt vorgesehene Querung des 70 m tiefen Alztals müsse daher unter heutigen Umweltschutzgesichtspunkten neu geprüft werden. Die bisher unberücksichtigte Schadstoffmehrbelastung durch die Steigungsstrecken mit einer CO<sub>2</sub>-Freisetzung von zusätzlich 4.200 bis 6.200 Tonnen pro Jahr und dem Mehrausstoß anderer Schadstoffe sei in die bisher unzureichende Kosten-Nutzen-Ermittlung einzubeziehen. Außerdem würden durch die Querung wertvolle Biotop durchschnitten oder unmittelbar tangiert und wertvoller Auenwald mit bedeutendem Artenvorkommen werde zerstört.

Ferner sei die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme im Jahr 2001 mit der steigenden Verkehrsbelastung in Altenmarkt begründet worden. So sei für das Jahr 2015 eine Belastung mit 25.000 Kfz/24 Stunden prognostiziert worden, während die Dauerzählstelle Altenmarkt seit 20 Jahren konstant nur durchschnittlich 15.000 Kfz/24 Stunden registriere. Auch seien Trinkwasserschutzgebiete unzureichend berücksichtigt worden. In den vergangenen 20 Jahren seien mehrere – damals für den Trassenverlauf maßgebliche – Trinkwasserschutzgebiete geändert, Einzugsbereiche neu ermittelt und Vorranggebiete im Regionalplan festgesetzt worden.

Die geplante dammartige Abriegelung des Alztals stelle für die Ortschaften Trostberg und Altenmarkt eine unkalkulierbare Hochwasser-Gefahrenquelle dar. Wie die Unwetterkatastrophe im Ahrtal gezeigt habe, sei dem Hochwasserschutz heute eine erhöhte Bedeutung beizumessen, zumal das Einzugsgebiet von Alz und Traun um ein Vielfaches größer sei als das der Ahr.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sei die OU Altenmarkt bei der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung fälschlicherweise als bereits planfestgestellt dargestellt und deshalb in ihrer Umweltbetroffenheit als positiv bewertet worden. Dieser schwerwiegende Fehler erfordere eine völlig neue Prüfung des Projekts.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Am 14. Juni 2023 hat der Petitionsausschuss beschlossen, einen Ortstermin in Altenmarkt an der Alz durchzuführen. Dieser fand am 19. April 2024 statt. Anwesend



waren Mitglieder des Deutschen Bundestages, der Petent, kommunale Entscheidungsträger, Vertreterinnen und Vertreter von Umweltschutzverbänden sowie amtierende und ehemalige Abgeordnete des Bayerischen Landtags. Nach einem internen Vorgespräch erhielten der Petent sowie die anwesenden Interessenvertreterinnen und -vertreter die Möglichkeit, ihren Standpunkt darzulegen. Im Anschluss machten sich alle Beteiligten an unterschiedlichen Orten, die von einer möglichen Ortsumfahrung betroffen wären, ein Bild vor Ort. Der Petitionsausschuss hat zudem der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der Eindrücke aus dem Ortstermin und seitens der Bundesregierung angeführten Aspekten wie folgt zusammenfassen:

Zunächst betont der Petitionsausschuss, dass er Befürchtungen aus der Bevölkerung heraus vor Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zugunsten von Infrastrukturmaßnahmen nachvollziehen kann und daher ernst nimmt. Allerdings stellt der Petitionsausschuss auch fest, dass die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner, die entlang der bestehenden Ortsdurchfahrung leben, aufgrund von Lärm und Schadstoffen enorm ist. Ebenso merkt der Petitionsausschuss an, dass die gegenständliche Ortsumfahrung in den Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten ist. Mit dieser Einstufung ist gleichzeitig der gesetzliche Planungsauftrag verbunden. Die nach Landesrecht zuständige Behörde war daher angehalten, ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten. In diesem Rechtsverfahren werden aller Voraussicht nach auch alle in der Eingabe vorgebrachten Punkte behandelt.

Der gegenständliche Bauabschnitt 2 (BA 2) der OU Altenmarkt im Zuge der Bundesstraße 304 ist Teil eines Gesamtkonzepts zur Ertüchtigung des Streckenzugs der B 299/B 304 zwischen den Autobahnen A 94 und A 8, der sogenannten Traun-Alz Achse. Die B 304 und die B 299 sind für die Region 18 Südostoberbayern mit einer Gesamtlänge von rund 50 km die Hauptschlagadern für die Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft. Die OU Altenmarkt teilt sich in zwei Bauabschnitte auf, deren erster Bauabschnitt mit dem Aubergtunnel bereits fertiggestellt und seit November 2020 für den Verkehr freigegeben ist.



Neben der OU Altenmarkt sind auf dieser wichtigen Nord-Süd-Verkehrsachse noch die OU Garching a. d. Alz, die OU Tacherting, die OU Trostberg und die OU Nunhausen-Matzing geplant, um langfristig eine den verkehrlichen Anforderungen der Region mit ihren zahlreichen Industrie- und Gewerbeansiedlungen und dem hohen Ziel- und Quellverkehr entsprechende leistungsfähige und verkehrssichere Bundesstraßenverbindung zu schaffen.

Die Wichtigkeit der Optimierung des gesamten Streckenzugs zeigt sich auch im aktuell geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in dem die oben genannten Ortsumfahrungen alle im Vordringlichen Bedarf und als Teilprojekte des Gesamtprojekts „B 299 Altötting (A 94) - Traunstein (A 8)“ enthalten sind.

Im LEP Bayern in der Fassung vom 1. Januar 2020 sind unter Punkt 4.2 Straßeninfrastruktur folgende Grundsätze verankert:

„(G) Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

(G) Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.“

Zusätzlich wird unter Punkt 4.2 (B) Folgendes ausgeführt:

„Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns sowie seiner Teilräume bei. Über die Bundesfernstraßen ist Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden. Deren Aus- und Neubau richtet sich nach dem jeweiligen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz). Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans soll der Bedarf weiterer Lückenschlüsse im Netz geprüft werden.“

Aus dem vorstehend Dargelegten folgt, dass der Wegfall der Entwicklungsachsen bei der letzten Fortschreibung des LEP Bayern nicht als Begründung für einen Planungsstopp der OU Altenmarkt BA 2 dienen kann. Maßgebend für die Planung der OU Altenmarkt BA 2 ist die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.



Soweit in der Eingabe behauptet wird, die B 15-neu sei im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zurückgestuft worden, bleibt unklar, was genau damit gemeint ist. Die Umfahrung Landshut im Zuge der B 15-neu ist im Vordringlichen Bedarf und die B 15-neu südlich von Landshut bis Rosenheim im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten.

Die derzeit erarbeiteten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigen hinsichtlich der Beurteilung der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie hinsichtlich des Umfangs der erforderlichen Kompensation alle aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen. Es wird Aufgabe der Planfeststellungsbehörde sein, über die Rechtmäßigkeit der Planung zu entscheiden.

Für die parallel zur B 304 verlaufende Bahnlinie Traunstein-Trostberg ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege kein Ausbau vorgesehen. Die ohnehin derzeit nur im Stundentakt betriebene Bahnlinie Traunstein-Trostberg kann somit kein Ersatz für den zweiten Bauabschnitt der OU Altenmarkt im Zuge der B 304 darstellen.

Darüber hinaus bezieht sich der in der Eingabe angesprochene Vorrang der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene auf die Verteilung der Investitionsmittel für die im BVWP enthaltenen vordringlichen Projekte. Als zentrales Element der Infrastrukturplanung sorgt der BVWP in erster Linie für die Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes. Dabei stehen sich die im BVWP bzw. in den Bedarfsplänen enthaltenen Projekte für Straße und Schiene nicht konkurrierend, sondern ergänzend gegenüber.

Bei der Hochwasserbetrachtung sind zwei unterschiedliche Systeme zu beurteilen, zum einen der Abfluss innerhalb von bestehenden Gewässern (hier insbesondere der Traun und der Alz) und zum anderen der Abfluss von Regenwasser über umliegendes Gelände (sog. wild abfließendes Oberflächenwasser). Letzteres fließt abzüglich der Versickerung schlussendlich auch in die Gewässer ab.

In der Planung des zweiten Bauabschnitts der OU Altenmarkt wurde hinsichtlich des wild abfließenden Oberflächenwassers ein Wasseranfall eines 100-jährlichen Starkregenereignisses berücksichtigt.

Die vom Petenten angesprochene Querung der Alz ist als Zweifeldbauwerk mit einer lichten Weite von insgesamt über 109 m und einer lichten Höhe von mehr als 18 m über



dem HQ100-Wasserspiegel – also einem Hochwasserpegel, der im statistischen Mittel einmal in 100 Jahren erreicht oder überschritten wird – der Alz geplant. Die Widerlager des Bauwerks sind so angeordnet, dass sie außerhalb des HQ100-Wasserspiegels liegen. Der Abflussquerschnitt der Alz wird daher auch im 100-jährlichen Hochwasserereignis nicht beeinträchtigt.

Die Planung ist fachlich mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Traunstein abgestimmt. Ergänzend ist anzumerken, dass nicht der gesamte Talraum des Alztals von einem hohen Dammbauwerk abgeriegelt wird. Die geplante Trasse verläuft auf etwa der Hälfte des Talraums sehr geländenah, teilweise sogar in leichter Einschnittslage. Die in der Eingabe angesprochenen Änderungen von Wasserschutzgebieten beziehen sich auf den Bereich von Matzing, deutlich südlich des Umgriffs des geplanten zweiten Bauabschnitts der OU Altenmarkt.

Diese Wasserschutzgebiete wurden im projektübergreifenden Raumordnungsverfahren (ROV) für die gesamten Projekte der Traun-Alz-Achse in der Variantenbeurteilung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) berücksichtigt. Die UVS wurde aufgrund der zwischenzeitlich geänderten naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen im Jahr 2015 aktualisiert. Erst danach wurde nördlich von Nunhausen ein Wasserschutzgebiet nach Westen hin erweitert. Dieser Erweiterungsbereich war aber zeitlich vorher bereits in der Regionalplanung als Vorranggebiet für die Wasserversorgung enthalten und wurde dementsprechend in der UVS-Aktualisierung berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang weist der Ausschuss darauf hin, dass alle in der UVS bzw. im ROV untersuchten Varianten im Raum Matzing jeweils durch ein Wasserschutzgebiet führen. Daher relativiert sich dieser Aspekt als Entscheidungskriterium. Außerdem ist es baulich unter Zugrundelegung der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag)“ durchaus möglich, eine Straße durch ein Wasserschutzgebiet zu planen und zu bauen, ohne das Trinkwasser zu gefährden. Das Hauptkriterium gegen die in der UVS und im ROV ausgeschlossenen Ostvarianten war im Übrigen nicht die Querung von Wasserschutzgebieten, sondern die bei diesen Varianten zusätzlich erforderliche Querung der Traun südlich von Matzing durch naturschutzfachlich hochwertige Uferbereiche.



Das Ergebnis der UVS-Aktualisierung hat die Variantenwahl aus dem ROV bestätigt. Aufgrund der bereits in der Vergangenheit geäußerten Befürchtung der Trassengegner, dass die OU Altenmarkt BA 2 durch die Querung des Alztals negative Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr für die Stadt Trostberg haben könnte, wurde für die Planfeststellungsunterlagen ein maßnahmenbezogenes meteorologisches Gutachten erarbeitet. Hierfür fanden über die Dauer eines ganzen Jahres im meteorologisch relevanten Bereich auf der sog. Dietlwiese im Atztal zwischen Möglinger Mühlbach und Alz meteorologische Messungen statt. Grundlage des Gutachtens war neben der geplanten Trassenführung in Lage und Höhe auch die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2035.

Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die OU Altenmarkt BA 2 unter Zugrundelegung des prognostizierten Verkehrs hinsichtlich der Hauptemissionsstoffe NOX (Stickoxide), PM10 und PM2,5 (Feinstaub) keine Grenzwertüberschreitungen auslösen wird und daher im Sinne der 39. BImSchV als unbedenklich beurteilt werden kann. Des Weiteren wurde festgestellt, dass die Realisierung der OU Altenmarkt BA 2 keine negativen Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr der Stadt Trostberg haben wird. Die in der Eingabe angeführten CO2-Mehrbelastungen können mangels Angabe der Berechnungsmethodik nicht geprüft werden.

Die für die Baurechtschaffung erforderlichen Planfeststellungsunterlagen basieren auf einem aktuellen Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2019, das den Gesamttraum Altenmarkt-Trostberg-Tacherting umfasst. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt zum einen projektbezogene Verkehrserhebungen vor Ort, zum anderen aber auch die Daten der amtlichen Straßenverkehrszählungen und der Dauerzählstellen. Ein weiterer wichtiger Baustein des Gutachtens ist das Landesverkehrsmodell Bayern. Im Gutachten sind die Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 prognostiziert. Im Prognosenullfall (Verkehrsbelastung im Bestandsnetz im Jahr 2035 ohne bauliche Umsetzung der OU Altenmarkt BA 2) wird die Ortsdurchfahrt Altenmarkt mit über 20.000 Kfz/24h (davon 3.000 Kfz/24h Schwerverkehr) belastet. Im Prognoseplanfall (Verkehrsbelastung im Jahr 2035 mit baulicher Umsetzung der OU Altenmarkt BA 2) verbleiben in der Ortsdurchfahrt Altenmarkt lediglich noch knapp 9.000 Kfz/24h (davon 700 Kfz/24h Schwerverkehr). Dies entspricht einer hohen Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt



von Altenmarkt von 57 Prozent im Gesamtverkehrsaufkommen bzw. sogar 75 Prozent beim Schwerverkehr.

Das Projekt OU Altenmarkt wurde als Teilprojekt des Gesamtprojekts „B299 Altötting (A 94) - Traunstein (A 8)“ im Zuge der letzten Fortschreibung des BVWP neu bewertet.

Dabei wurde keine weitere Unterscheidung in einzelne Bauabschnitte für das Teilprojekt OU Altenmarkt vorgenommen. Tatsächlich wurde die Planung für die OU Altenmarkt jedoch in zwei voneinander unabhängig verkehrswirksamen Bauabschnitten vom Staatlichen Bauamt Traunstein vorangetrieben. So war zum Zeitpunkt der Fortschreibung des BVWP der BA 1 der OU Altenmarkt bereits planfestgestellt, während für den BA 2 lediglich ein vom damaligen BMVI genehmigter Vorentwurf vorlag. Da das Projektinformationsblatt keine Differenzierung in Bauabschnitte vorsah, wurde vom BMVI offensichtlich der am weitesten fortgeschrittenen Planungsstand für das Projekt OU Altenmarkt im Projektinformationsblatt hinterlegt. Die bloße Dokumentation des Planungsstandes hat jedoch keine Auswirkung auf das Bewertungsverfahren.

Abschließend unterstreicht der Petitionsausschuss, dass das Teilprojekt OU Altenmarkt nur in seiner Gesamtheit seine volle verkehrliche Wirksamkeit entfaltet. Die größte Entlastungswirkung für Altenmarkt wird dabei durch den noch nicht realisierten Bauabschnitt 2 erreicht. Er ist damit wesentlicher Bestandteil des Projekts OU Altenmarkt sowie der leistungsfähigen und verkehrssicheren Optimierung des gesamten Streckenzugs der B 299/B 304.

Vor diesem Hintergrund der Tatsachen, dass die gegenständliche Ortsumfahrung in den Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eingeordnet worden ist und die nach Landesrecht zuständige Behörde im angestoßenen Planfeststellungsverfahren mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft berücksichtigen wird, kann der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf erkennen und empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition der Bundesregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, wurde mehrheitlich abgelehnt.