



Pressemitteilung

20. Januar 2015

((4.117 Zeichen))

Verhaltener Jubel bei den Gegnern, B15 neu muss an der A92 enden

Der Weg ist frei für vernünftige Lösungen

Die Pressemitteilung der Bayerischen Staatsregierung vom 19.1.2015, dass die Platzhaltertrasse der B15 neu aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zurückgezogen werden soll, verbreitete sich unter den Autobahngegnern wie ein Lauffeuer. Sollte nach 41 Jahren die Vernunft gesiegt haben? Waren jetzt die Pläne für eine vierspurige Neutrassierung durch das nieder- und oberbayerische Hügelland vom Tisch? Endgültig?

„Das war für einige von uns wie das Erwachen aus einem langen Albtraum“, sagt Gisela Floegel, Vorsitzende der Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der Autobahntrasse Regensburg-Rosenheim (B15 neu) e.V., die sich mit ihren Mitgliedern und vielen angeschlossenen Bürgerinitiativen jahrzehntelang gegen den Bau der ungeliebten und überflüssigen gelben Autobahn gewehrt hatten.

Aber was genau soll die Aussage in der amtlichen Pressemeldung bedeuten: „vorrangig planen und vorantreiben wollen wir auch die Fortführung der B15 neu in einer Ost-Südumgehung von Landshut“? Ist das ein insgeheimer Plan, die Autobahn irgendwann doch noch weiterführen zu können? Oder ist das die vom Minister versprochene, ergebnisoffene Planung für Landshut, die von allen Seiten begrüßt würde.

Die Angst vor der Verkehrslawine

Mit der gestrigen Entscheidung aus dem Bayerischen Verkehrsministerium bleibt bei vielen Anliegern der heutigen B15 die Angst vor der nun kommenden Verkehrslawine. Sie war von den Befürwortern der Autobahn B15 neu immer wieder geschürt worden. „Das ist unbegründet“, ist Gisela Floegel sicher. Denn diese Verkehrslawine basiere auf einer Prognose von täglich 35 000 Fahrzeugen, eine Prognose, die wenigstens den Anschein einer positiven Kosten-Nutzen-Rechnung des geplanten Mammutstraßenprojekts aufzeigen sollte.

Tatsächlich fahren auf dem bisher fertiggestellten Autobahnstück täglich nicht mehr als ca. 7000 Fahrzeuge. Das ist unteres Bundesstraßenniveau und entspricht ziemlich genau dem reinen Durchgangsverkehr auf der B15 und dürfte sich daher auch bei einem Ende der B15 neu an der A92 kaum ändern.

Misstrauen bleibt

Eine gehörige Portion Misstrauen bleibt, so ist das wohl nach über 40 Jahren Widerstand. Gisela Floegel: „Für die Gemeinschaft der Autobahngegner bleibt es bei der Forderung, die Autobahn an der A92 enden zu lassen. Der Anschluss der B15 neu bei Ohu muss von einem Kreuzungs-Kleeblatt in T-Kreuzung – eine sog. „Trompete“ – umgeplant werden, um nicht Zwangspunkte für die Umgehung Landshuts zu schaffen.“

Die Gemeinschaft lehnt einen neuen Isarübergang am Treffpunkt der B15 neu auf die A92 nach wie vor ab, weil stadtfremd und demzufolge wenig effektiv. „Und die ersten 16 Kilometer nach der A92-Überquerung erforderten eine Grundwasserwanne, eine Brücke und

DIE GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER DER B15 NEU
Pressemitteilung

einen 2,1 Kilometer langem Tunnel bis Adlkofen. Das wäre das teuerste Stück der geplanten Autobahn, mit 20 Millionen Euro Kosten pro Kilometer.“

„Wir bleiben dran“

In einer eilig einberufenen Telefonkonferenz der Autobahn B15 neu-Gegner war schnell klar, „dass wir dranbleiben müssen“. Der Verein sieht sich weiterhin in der Pflicht und bleibt solidarisch mit den Alt- und Neubetroffenen am Wurmfortsatz der Autobahn von Ohu über Adlkofen und Kumhausen. „Die drei Gemeinden haben schon ablehnende Gemeinderatsbeschlüsse gegen die Autobahn gefasst und verdienen Unterstützung“, sagt Floegel. Darüber hinaus bietet die Gemeinschaft die konstruktive Mitarbeit bei lokal sinnvollen Lösungen an, „welche im breiten Konsens mit der Bürgerschaft und der beteiligten Kommunen gefunden werden müssen“.

Die Mittel dazu müssten vom Bund bereitgestellt werden, schließlich handelt es sich bei B299 und B15 um Bundesstraßen, deren Belastungen für die Anwohner verringert und deren Leistungsfähigkeit erhöht würde. Zusammen mit einem Konzept zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bietet sich jetzt eine große Chance für ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept im bayrischen Osten und für Landshut. Das ist die wichtigste Folge des Ministerbeschlusses zum Aus für die Autobahn, so sehen es jedenfalls die Autobahngegner.

Hinweis für den Verleger

Die Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu wurde 1974 gegründet, als die Pläne für die geplante Trasse Regensburg – Rosenheim bekannt wurden. Seitdem haben sich zahlreiche Bürgerinitiativen dem Anliegen zum Stop der B15 neu angeschlossen.

Presseinformation

der Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu und die Bürgerinitiativen
Stop B15 neu
Gisela Floegel
Vorsitzende der Gemeinschaft
84137 Vilsbiburg
Telefon 08741 6753

Anlagen

((B15neu nördlich Landshut 4.Januar 01.jpg, BU:))

Die Autobahn B15 neu – ein notwendiges Straßenbauprojekt? Heute fahren auf dem fertiggestellten Autobahnstück der B15 neu nicht mehr als ca. 7000 Fahrzeuge täglich. Das ist unteres Niveau für den Bau einer Bundesstraße.

Foto: © Gusti Gessele