



Pressemitteilung

12. Januar 2017

((6.218 Zeichen))

B15 neu-Gegner reichen bei der EU Beschwerde ein

Mit der Hilfe fachkundiger Juristen haben die Gegner der B15 neu eine fundierte Beschwerde über die Entstehung des kürzlich vom Bundestag verabschiedeten Bundesverkehrsweegeplans (BVWP) 2030 auf den Weg zur EU-Kommission gebracht. Darin wird auch die Bewertung der als Bundesstraße eingestuften Autobahn B15 neu thematisiert.

Die Beschwerde richtet sich insbesondere gegen das Verfahren, bei dem zwar, wie vorgeschrieben, die Öffentlichkeit beteiligt wurde. Allerdings war dafür nur ein Zeitraum von sechs Wochen vorgegeben, und der lag zum Teil in den Osterferien. In diesem Zeitraum mussten die umfangreichen Unterlagen, die nicht für jedermann einfach zugänglich waren, gesichtet und bearbeitet werden. Auch gab es keinerlei Möglichkeit für Rückfragen oder zur Klärung. Wichtige Aussagen, etwa zu den Verkehrsprognosen, konnten nicht hinterfragt werden, und andere, etwa zur Errechnung des ausgewiesenen Nutzens, waren nicht nachvollziehbar.

Zu den 1300 Straßenprojekten waren laut Auskunft des Bundesverkehrsministeriums ca. 40 000 Stellungnahmen in der Behörde eingegangen. Davon kamen mindestens 1000 allein von den B15 neu-Gegnern, die ihre Einwände und Anmerkungen als rote Briefe verschickt hatten – das sind 2,5 Prozent an Eingaben aller zur Bewertung gestellten Projekte. Wären auf jedes Projekt ebenso viele Einwendungen gekommen, hätte das Bundesministerium eine Flut von 2 Millionen Stellungnahmen statt der 40 000 erreicht. Florian Oßner, MdB für die CSU und Mitglied im Verkehrsausschuss, bezeichnete daher die Autobahn B15 neu zu Recht „als das umstrittenste Vorhaben im Bundesverkehrsweegeplan“.

40 000 Stellungnahmen in drei Monaten geprüft?

Die zahlreichen Einwander bekamen zwar eine Eingangsbestätigung, ob und wie ihre Einwendungen berücksichtigt wurden, blieb jedoch unklar. Nur drei Monaten später jedenfalls wurde der überarbeitete Entwurf dem Bundeskabinett vorgelegt. Das spricht dafür, dass die 40 000 Stellungnahmen in diesem Zeitraum unmöglich ernsthaft geprüft sein konnten. Für diese Annahme spricht außerdem die Tatsache, dass von allen 1300 Projekten im BVWP nur ein einziges zurückgestuft wurde. „Änderungen des ersten Referentenentwurfs aufgrund der vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung lagen im Promillebereich“, heißt es in der Beschwerde der B15 neu-Gegner. Für die B15 neu wurde im Gegenteil eine Aufstufung des Abschnittes „südlich von Landshut bis Rosenheim“ in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht vorgenommen, und die Ausführung soll nun als Neubau 2/4-spurig erfolgen und nicht wie zunächst ausgewiesen als Neubau 2/3-spurig.

Ein weiterer Kritikpunkt der B15 neu-Gegner ist die europarechtlich vorgeschriebene, aber unterlassene oder unzureichende Alternativenprüfung. Für die B15 neu zwischen Landshut und Rosenheim jedenfalls wurde sie nicht vorgelegt. Obwohl das Projekt als Bundesstraße firmiert, handelt es sich um die Weiterführung der von Norden aus Regensburg kommenden autobahnähnlichen B15 neu bzw. den kompletten Neubau einer vierspurigen Straße mit

Pressemitteilung

Autobahnanforderungen. Das betrifft sowohl die Kreuzungsfreiheit als auch die Steigungs- und die Kurvenparameter. Der Verkehrsbedarf für den ersten Abschnitt wird mit lediglich 10 000 Kfz am Tag angegeben, der Ausbaugrad entspricht dagegen maximal 40 000 Fahrzeugen.

Alternativenprüfung? Fehlanzeige

Das Einzelvorhaben soll die Städte Landshut und Rosenheim verbinden. Im BVWP ist dieses Vorhaben in drei Abschnitte unterteilt: die so genannte Ost-Süd-Umfahrung Landshuts (von der Überquerung der A 92 über die Isar bis zur B299) 4-spurig und im vordringlichen Bedarf, danach 2-spurig durchs Kleine Vilstal ebenfalls im vordringlichen Bedarf und südlich davon als 2/4-spuriger Neubau im weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*). Die Neutrassierung zerschneidet zwei Naturschutzgebiete sowie unzerschnittene Landschaften auf rund 90 Kilometern. Der Verlauf wurde aber nur vage als gerade gestrichelte Linie aufgenommen.

Alternativen wie der Ausbau der vorhandenen B15 mit ortsnahen Umfahrungen von Landshut, Taufkirchen, Dorfen und St. Wolfgang wurden nicht geprüft, ebenso wenig wie der zweigleisige Ausbau der parallel verlaufenden Bahnstrecke Landshut-Mühldorf-Rosenheim.

Umweltziele? Werden großzügig umfahren

Dies sehen die Beschwerdeführer als einen Verstoß gegen die europäische Richtlinie zur Umweltprüfung. „Maßnahmen, um erhebliche Umweltauswirkungen zu verhindern, zu verringern und soweit möglich auszugleichen“ fehlen, da im vorliegenden Fall eine europarechtlich gebotene Alternativenprüfung fehlerhaft und unzureichend vorgenommen wurde. Zu den CO₂-Auswirkungen wird selbst im Bundesverkehrswegeplan eingeräumt, dass „dabei die Straße einen negativen Beitrag hat“. Ein Widerspruch zu den Klimazielen der Bundesregierung, was auch das Bundesumweltministerium kritisiert.

Im Fall der B15 neu hatte sich das Umweltbundesamt für eine Streichung der Süd-Ost-Umfahrung Landshuts ausgesprochen, und damit eines der wenigen Projekte des vordringlichen Bedarfs ins Visier genommen. Gerade der Süd-Ost-Umfahrung Landshuts hat selbst der BVWP eine „hohe Umweltbeeinträchtigung“ attestiert.

Für zehn- oder für vierzigtausend Fahrzeuge?

Auch die Bedarfsfeststellung sei nicht nachvollziehbar, wenn für 10 000 Fahrzeuge pro Tag, eine 4-spurige Autobahn geplant wird, was einer durchschnittlichen Belastung einer 2-spurigen Bundesstraße entspricht. Die bestehende B15 bleibt weit darunter, die B299 liegt erheblich über diesem Wert. Auch dass der Flächenverbrauch dieser überdimensionierten Neutrassierung im Widerspruch zu den Zielen der Bundesregierung zum Flächensparen liegt, wurde kritisch angemerkt.

Neben den zahlreichen nicht berücksichtigten Stellungnahmen im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung 2012 sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung im April 2016 verweisen die B15 neu-Gegner in ihrer EU-Beschwerde auch auf die Petition von 2014. Diese Petition formulierte die Bitte: „Die B15 neu wird südlich der A92 aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen gestrichen und nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen“ und war von 12 343 Bürgerinnen und Bürgern unterzeichnet worden. Auf eine abschließende Entscheidung warten die Unterzeichner nach wie vor.

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.

GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER
DER AUTOBAHNTRASSE REGENSBURG-ROSENHEIM (B15 NEU) E.V. VON 1974

Pressemitteilung

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
Mobil 0160 92662145

Anlagen

((PM_120109_20161210__DEM01.jpg, PM_120109_20161210_DEM02.jpg, BU:))

Der Widerstand gegen die B15 neu ist ungebrochen: Sternmarsch im Kleinen Vilstal südlich
von Landshut im Dezember