

Bundesverkehrswegeplan 2015 Was auf die Erdinger

Der Stern muss her

Die Hoffnung stirbt zuletzt: Acht Projekte im Landkreis sind für den kommenden Bundesverkehrswegeplan angemeldet – verwirklicht werden bestimmt nicht alle

VON MATHIAS WEBER

Jemand, der eine Karte vom Landkreis Erding anfertigt, hat es nicht so schwer: Der Landkreis ist fast rund. Kein Vergleich zum Beispiel zum verrückten Landkreis München, der sich östlich um die Landeshauptstadt legt. Der Landkreis Erding ist ziemlich dickbäuchig, und so zeigt sich umso besser, dass er derzeit von allen Seiten angegriffen wird.

Wie Armeen auf einer Schlachtkarte nehmen die großen Infrastrukturprojekte den Landkreis in den Mangel: Im Westen der Erdinger Ringschluss, im Süden die Autobahn und die Bahnstrecke nach Mühlendorf, im Osten die B 15. Über den Landkreis brechen in den kommenden Jahren so viele Infrastrukturprojekte herein, für die andere Landkreise 100 Jahre Zeit haben, sie zu verdauen.

Die Träger der Erdinger Nordumfahrung und des Ausbaus der Flughafenantenne – zwei weitere Großprojekte – sind der Freistaat und der Landkreis. Die anderen Großprojekte aber finanziert der Bund, und nach Berlin blicken viele Bürgermeister und andere Lokalpolitiker derzeit gespannt: Im Laufe der kommenden Monate soll ein neuer Bundesverkehrswegeplan beschlossen werden.

Dieser Plan ist eine Absichtserklärung der Bundesregierung: Dort finden sich Straßen-, Bahn-, und Wasserwegeprojek-

2550 Vorschläge

So viele Projekte haben die Bundesländer sowie Infrastrukturunternehmen wie die Deutsche Bahn für den neuen Bundesverkehrswegeplan beim Bundesverkehrsministerium angemeldet. Dabei handelt es sich um 1500 Straßenprojekte, etwa 1000 Schienenprojekte und 45 Wasserstraßenprojekte. Die meisten Straßenprojekte, die noch aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan stammen und übernommen werden sollen, hat Nordrhein-Westfalen: 27 sind es. Die meisten neu zu untersuchenden Straßenprojekte angemeldet hat Bayern, nämlich 325. Die wenigsten hat Berlin angemeldet, dort wünscht man sich nur zwei neue Projekte – sogar in Bremen sind es sechs.

te aus allen Ecken der Bundesrepublik wieder, die vom Bund finanziert werden. Gemeldet werden die Projekte von den Ländern und Projektpartner, etwa der Deutschen Bahn. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wurden mehr als 2500 Projekte angemeldet, acht sind es im Landkreis Erding. Auch sie werden derzeit in Berlin bewertet: Acht Stufen durchläuft jedes Projekt, die Prognose der Verkehrsentwicklung spielt eine Rolle, es muss einen Nachweis der Bauwürdigkeit geben, Länder, Verbände und die Bundesressorts werden angehört. Eine große Rolle spielt auch die gesamtwirtschaftliche Bewertung eines Projektes, dazu gehört zum Beispiel die Reisezeitersparnis, welche durch ein Projekt erzielt wird. Die Bundesregierung hat sich zudem auf gewisse Prioritäten geeinigt: Ausbau erfolgt vor Neubau, überregional bedeutsame Projekte werden bevorzugt behandelt.

Am Ende landen die Projekte in verschiedenen Töpfen: Straßen, Schienen und Wasserwege, die dringend gebaut werden sollen, kommen in den so genannten vordringlichen Bedarf, der große Rest in den weiteren Bedarf. Neu im Bundesverkehrswegeplan 2015 wird ein weiterer Topf sein: Projekte, die ganz dringend gebaut werden müssen, werden mit einem Sternchen versehen. In den kommenden 15 Jahren – etwa so lange wird der neue Bundesverkehrswegeplan gelten – sollen diese dann verwirklicht werden.

Im Idealfall zumindest. Im Normalfall aber haben nur sehr wenige Projekte eine realistische Chance, auch gebaut zu werden – und schon gar nicht alle acht im Landkreis Erding. Das liegt zum einen daran, dass die Liste auf 15 Jahre angelegt ist, und zum Beispiel 2025, wenn dann ein Projekt angegangen wird, sich die Vorzeichen schon wieder verändert haben können – politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich. Außerdem darf keine Region in Deutschland erwarten, übermäßig mit neuer Infrastruktur bedacht zu werden. Zwar sollen, so will es die Bundesregierung, überregional wichtige Projekte und Engpässe im Verkehrssystem vordringlich behandelt werden – aber Bayern allein wird nicht mehr Projekte bekommen als etwa ganz Ostdeutschland. Und auch innerhalb Bayerns selbst werden die Projekte eignermaßen gerecht verteilt werden.

Und da gibt es noch ein Problem: Der Bundesverkehrswegeplan wird zwar am Ende von der Bundesregierung beschlossen, aber mehr als eine Absichtserklärung ist es nicht – schon gar keine Finanzierung. Zwar gibt es einen Finanzrahmen, beim letzten Bundesverkehrswegeplan lag der bei 150 Milliarden Euro. Genug Geld für alle? Eher nicht. Der Bundestagsabgeordnete Ewald Schurer (SPD) hat kürzlich vorgerechnet, dass im Landkreis bis 2030 höchstens eine Ortsumgehung gebaut werden kann – weil schlicht nicht mehr Geld da sei. **► Kommentar**



Flugs am Flughafen

Der Erdinger Ringschluss ist beschlossene Sache

Wer auf der Flughafentangente mal wieder einem Lastwagen hinterherschleicht oder eine Dreiviertelstunde mit der S-Bahn von München aus gen Flughafen tuckert, der erlebt den alten Geburtsfehler des Airports am eigenen Leib: dass die Infrastruktur um den Flughafen herum beim Bau in den Neunzigerjahren nicht in dem Maß ausgebaut wurde, wie es nötig gewesen wäre.

Der Fehler ist schon lange erkannt, und auf der Schiene soll es in Zukunft schneller gehen, gerade für Ostbayern: Für den Bundesverkehrswegeplan ist der Erdinger Ringschluss schon angemeldet, und er ist einer der wenigen Projekte im Landkreis, die auch kommen werden – gerade weil er von bayernweiter Bedeutung ist. Der Erdinger Ringschluss besteht im Wesentlichen aus dem Neubau einer Gleisstrasse von Erding zum Flughafen und der so genannten Walpertskirchener Spange, die eine direkte Verbindung vom Flughaf-

fen über Erding und Dorfen nach Ostbayern ermöglichen soll. Nach Jahren der Diskussion hat sich der Erdinger Stadtrat 2012 auf eine Trassenvariante geeinigt, am Erdinger Fliegerhorst wird ein neuer Bahnhof entstehen. Im Sommer 2015 wurde die Planfeststellung für den ersten Abschnitt eingeleitet. Der zweite Abschnitt im Erdinger Stadtgebiet ist umstrittener, soll aber auch in den kommenden Monaten für eine Planfeststellung angemeldet werden. Stättliche 300 Millionen Euro werden diese beiden Abschnitte am Ende kosten.

Wie viel die Walpertskirchener Spange kosten wird, ist unklar. Die Projekte aber werden forciert, und man darf davon ausgehen, dass die Menschen aus allen Landesteilen im Jahr 2030 schon eine bequeme Anfahrt zum Flughafen haben werden – dann, im nächsten Bundesverkehrswegeplan, muss der Erdinger Ringschluss wohl nicht mehr vorkommen. **WEBE**

„Es fehlt die Verknüpfung“

Professor Gebhard Wulfhorst über Sinn und Unsinn eines Bundesverkehrswegeplans

Ist es sinnvoll, dass eine Kommission in Berlin über die Ortsumfahrung von Grünbach entscheidet? Gebhard Wulfhorst, Professor für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung an der TU München, hat da seine Zweifel und äußert grundsätzliche Kritik am Konzept des Bundesverkehrswegeplans.

SZ: Der Bundesverkehrswegeplan gilt nicht zuletzt bei Kommunalpolitikern als eine Art Heiliger Gral, dem man nachjagt und in den man nur aufgenommen werden muss – und alles wird gut. Gebhard Wulfhorst: Die Projekte, die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden sollen, werden von den Ländern und den Verkehrsunternehmen angemeldet. Es gehen extrem viele Vorschläge ein, allein im Bereich der Schienen sind es mehr als 1000. Wie viele von diesen Projekten dann tatsächlich in den kommenden Jahren gebaut werden, das steht auf einem ganz anderen Blatt. Insgesamt sind mehr als 2500 Vorschläge eingegangen.

Der Bundesverkehrswegeplan ist eine Projektliste, über die im Berliner Kabinett entschieden wird. Und das ist auch mein Hauptkritikpunkt: Es fehlt eine konzeptionelle Entwicklung des Verkehrsnetzes. Im ersten Verkehrswegeplan von 1973 heißt es, man wolle ein koordiniertes Bundesverkehrswegegesetz anlegen. Das klingt strategisch und konzeptionell, hat man diese Absicht über die Jahre vergessen?

Ja und nein. Dass Vorschläge „bottom up“, also von der Basis her, eingebracht werden, ist ja nicht schlecht. Denn die Probleme im Verkehrsnetz sind ja vor Ort am besten bekannt. Und ich denke auch, dass bei den Projekten, die beispielsweise der Freistaat Bayern einreicht, schon eine konzeptionelle Abwägung vor Ort statt findet. In der Umsetzung ist man aber an diese Konzeptionen nicht gebunden. Die Projekte werden dann einzeln bewertet und entschieden, über das Land verteilt und vor Ort je nach Priorität der einzelnen Akteure umgesetzt.

Unter den gemeldeten Projekten für den Landkreis Erding finden sich auch vier Ortsumgehungen. Sind solche Projekte strategisch?

Genau das kritisieren vieler Verbände. Tausende von Ortsumgehungen in den Bundesverkehrswegeplan einzubringen, das kann nicht funktionieren – denn die werden nie alle gebaut. In anderen Ländern regelt man das anders: Dort gibt man die Verantwortung des nachgeordneten Netzes auch in nachgeordnete Hände, in die der Regionen zum Beispiel.

Wäre das sinnvoll?

Ich glaube, es wäre insgesamt sinnvoller, Projekte, die innerhalb einer Region vorgeschlagen werden, auch gemeinsam zu betrachten. Im Bundesverkehrswegeplan fehlt zum Beispiel die Frage nach der Entwicklung der Flughafenstandorte, die sehr eigenen Logiken folgt. Es fehlt auch die Frage nach der Entwicklung einzelner Knotenpunkte; beispielsweise ist das Großprojekt Stuttgart 21 nie im Bundesverkehrswegeplan diskutiert worden, es ist ein Eigenprojekt der Deutschen Bahn. Gerade solche Knoten aber haben für ein Netz große Bedeutung. Und hinzu kommt noch ein Punkt, der mir sehr am Herz liegt: Die Verkehrsinfrastrukturen werden in sich beurteilt, aber es fehlt die Verknüpfung mit der strategischen räumli-

chen Entwicklung in der Raumplanung. In der Schweiz zum Beispiel wird diese Abstimmung konsequenter umgesetzt, insbesondere auf der Ebene der Metropolregionen. Dort heißt es: Wenn ihr Investitionsmittel für bestimmte Verkehrsprojekte wollt, dann geht das nur, wenn ihr uns aufzeigt, wie diese Projekte innerhalb der Region mit der Entwicklung von Wohnen, Arbeiten und Landschaft aufeinander abgestimmt sind.

Fehlt uns diese Abstimmung in der Region München?

Ja, daran fehlt es uns.

Muss die Politik besser zusammenarbeiten?

Ja, das muss sie, und es gibt auch zarte Pflänzchen dieser Zusammenarbeit. Die Metropolregion München (in der der Landkreis Erding nicht Mitglied ist, *Anm. d. Red.*) ist da durchaus aktiv und kann unterschiedliche Belange in der Region gut aufeinander abstimmen, über Gemeindegrenzen hinweg. Aber im abgestimmten politischen Willen und in der Finanzierung müsste sich viel mehr bewegen.

Es gibt viele Pendler, die täglich im Stau stehen oder auf die S-Bahn warten. Wie schätzen Sie das Niveau der Infrastruktur in unserer Region ein?

Wir hatten und wir haben eine sehr gute Infrastruktur. Global gesehen können wir zufrieden sein, dass wir auf der Substanz aufbauen können. Aber die Systeme sind inzwischen an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen. Damit es aber auch in Zukunft noch gut läuft, muss man Vorsorge treffen und den öffentlichen Verkehr, Pkw, Rad- und Fußverkehr noch besser aufeinander abstimmen.

Wie wird die Mobilität in unserer Region in der Zukunft denn aussehen?

Ich sehe da nicht schwarz. Sicher, zum Beispiel auf der Ebene des öffentlichen Nahverkehrs gibt es Verbesserungsmöglichkeiten. Wir haben aber viele Innovationen im System! Wir sehen, dass sich mit neuen Angeboten in der Verbindung von Smartphone und Sharing-Economy viele Potenziale ergeben; zum Beispiel Car-Sharing. Auch Nähe gewinnt wieder an Qualität. Man sucht sich den Arbeitsplatz und den Wohnstandort nah beieinander, um zu Fuß und mit dem Fahrrad vieles zu erreichen. Es wird manchmal übersehen, dass es viele Nutzer gibt, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sind. Da ist die politische Vertretung nicht immer repräsentativ.

Und es heißt ja auch: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.

Das ist ein wenig ideologisch, aber im Grundsatz steckt viel Wahrheit dahinter. Wir nennen das den „induzierten Verkehr“: Durch bessere Verkehrsangebote werden zusätzliche Fahrten generiert. Das gilt aber übrigens nicht nur für Straßen: Wenn es einen vernünftigen Radweg gibt, werden die Leute auch Rad fahren.

INTERVIEW: MATHIAS WEBER



Professor Gebhard Wulfhorst, 44, leitet das Fachgebiet Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung an der TU München. Er untersucht an seinem Institut die Wechselwirkung zwischen Mobilität und räumlichen Strukturen. FOTO: TU MÜNCHEN



Zug um Zug

Der Bahnausbau München-Mühlendorf geht langsam voran

Seit 143 Jahren hat sich die Bahnstrecke zwischen Markt Schwaben und Ampfing wenig verändert. Für Eisenbahnfans ist das ein Erlebnis. Wo gibt es das noch, dass Züge über ein einziges Gleis ohne Oberleitung durch die Landschaft zuckeln, uralte Signale per Hand gestellt werden und Bahnwärter die Schranken rauf- und runterkurbeln? Der Ausbau der Strecke um ein zweites Gleis und ihre Elektrifizierung ist ein sehr alter Gedanke und war noch in jedem Bundesverkehrswegeplan gelistet. Zudem hat man bei der EU die Strecke als Teil einer europäischen Magistrale von Paris bis Bratislava identifiziert. Vor allem aber ist der Ausbau aus regionaler Sicht notwendig. Die südostbayerische Chemieindustrie braucht ihn als Transportweg und über eine Walpertskirchener Spange könnten Regionalbahnen bis zum Flughafen fahren. Der Ausbau erhöht die Kapazität auf mehr als 210 Züge täglich.

Nach langem Hin und Her – vor allem nach viel Stillstand – ist vor zwei Jahren Schwung in die Sache gekommen. Im Herbst 2013 haben die technischen Vorplanungen begonnen. Der Ausbau kommt deshalb mit Sicherheit in den Bundesverkehrswegeplan. Doch wann die Bauarbeiten anfangen werden, ist noch nicht vorherzusagen.

Denn: Der Bahnausbau kostet viel Geld, mindestens eine Milliarde Euro. Deshalb gibt es eine entscheidende Vorgabe: Sparen, wo es geht. Ästhetische Überlegungen und städtebauliche Wünsche der Kommunen spielen da keine Rolle. In Dorfen droht die Verschandelung der Südseite der Stadt durch monströse Straßenbrücken und kilometerlange Lärm-schutzmauern. Eine Bürgerinitiative fordert eine Tieferlegung der Gleise in einem Trog. Politiker aller Parteien haben ihre Unterstützung zugesagt. So wie es aussieht, ist aber nichts zu machen. **FLO**



Schnell an Erding vorbei

Es ist ruhig geworden um die Südostumfahrung

Die Bundesstraße würde zur Anliegerstraße werden: Die Stadt Erding wünscht sich schon seit Jahren, dass die B 388 im Osten und Südosten der Stadt – vom Sportpark Schollbach bis zur Pretzener Kreuzung – neu gebaut wird, als Erdinger Südostumfahrung. Es würde nicht mal mehr einen Knoten geben. Die Bundesstraße von Taufkirchen kommend würde direkt in die neue Straße und dann würde um die 13 400 Autos aufnehmen. Mittlerweile aber ist es ruhig geworden. Die zweite Umfahrung Erdings, die Nordumfahrung, hat die ganze öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Dieses Projekt ist auch viel weiter und befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren. Allerdings hat Oberbürgermeister Max Gotz (CSU) gesagt, dass mit den Grundstückseigentümern entlang der Ost-Trasse schon Einigkeit bestünde. Erding ist also bereit – fehlt nur noch das Okay aus Berlin. **WEBE**

Zwei Bundesstraßen durch einen Ort, Kreuzungspunkt genau in der Mitte. Das gibt es nicht mehr so oft in Deutschland. In Taufkirchen ist es nach vor Realität. Von Osten nach Westen geht die B 388 durch die 10 000 Einwohner-Gemeinde, von Norden nach Süden zerschneidet die B 15 den Ort. 15 000 Fahrzeuge wälzen sich täglich durch Taufkirchen, zehn Prozent davon ist Schwerlastverkehr.

Bürger und Politiker einer Kommune, die eine Ortsumgehung fordern, müssen vor allem eines haben: Geduld. In Taufkirchen wurden die ersten Schritte für eine B 388-Umfahrung vor 18 Jahren gemacht. Vor elf Tagen meldete die Regierung von Oberbayern, dass sie einen Planfeststellungsbeschluss erlassen hat. Doch es ist nicht nur die schiere Zeit, die Geduld aber verlangt. Es sind auch und vor allem die mühsamen, langen und oftmals zermürbenden Diskussionen in einer Kommune, die eine Umgehungsstraße stets zu einem



Kampf an allen Seiten

Moosinning ersehnt sich eine Ortsumfahrung

Man kann der Gemeinde Moosinning nun wirklich nicht abstreiten, nicht alles für ihre lang ersehnte Umgehungsstraße getan zu haben. 2009 hat der Gemeinderat nach langer Diskussion eine Trasse beschlossen, die lange Nordtrasse, die die B 388 um die Ortsteile Moosinning und Eichenried herum führen würde. Abgestimmt wurde sie mit der Obersten Baubehörde; Verwaltung, Gemeinderat, Bürger stehen hinter dem Projekt. Unterschriftenlisten wurden ins bayerische Innenministerium getragen, Bürgermeisterin Pamela Kruppa (CSU) lässt keine Gelegenheit aus, das Thema bei den politisch Verantwortlichen vorzutragen, diese Woche erst beim Ministerpräsidenten, auch mit dem Bundesverkehrsminister hat sie schon geredet. Ein Bebauungsplan wurde auf die Belange der Umfahrung hin verabschiedet, und Studenten durften schon eine Umweltverträglichkeitsprüfung anfertigen. Also: Moosinning ersehnt die Umfahrung.

Aber sie kommt nicht und kommt nicht. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 hat es die Trasse nur in den weiteren Bedarf geschafft, jetzt hofft Kruppa und der ganze Ort, dass es diesmal für den vordringlichen Bedarf reicht. Erst dann gibt es eine realistische Chance, dass die Umfahrung auch irgendwann vom Bund gebaut wird.

Nicht nur Moosinning ist gespannt, was im neuen Plan steht, auch das Staatliche Bauamt blickt nach Berlin. Denn die jetzige B 388, die sich durch die Ortsteile schlängelt, ist in keinem guten Zustand. Kommt die Umgehung nicht in absehbarer Zeit, wird eine teure und aufwendige Grundsanierung der Straße nötig – was wiederum eine Umgehung nicht mehr sinnvoll erscheinen lässt.

Viel entscheidet sich also mit dem neuen Plan. „Wir schauen genauestens drauf, was in Berlin passiert“, sagt Kruppa. „Davon können Sie ausgehen.“ **WEBE**



Der Zeitfaktor

Nach 18 Jahren ist die Taufkirchener Umgehung fertig geplant

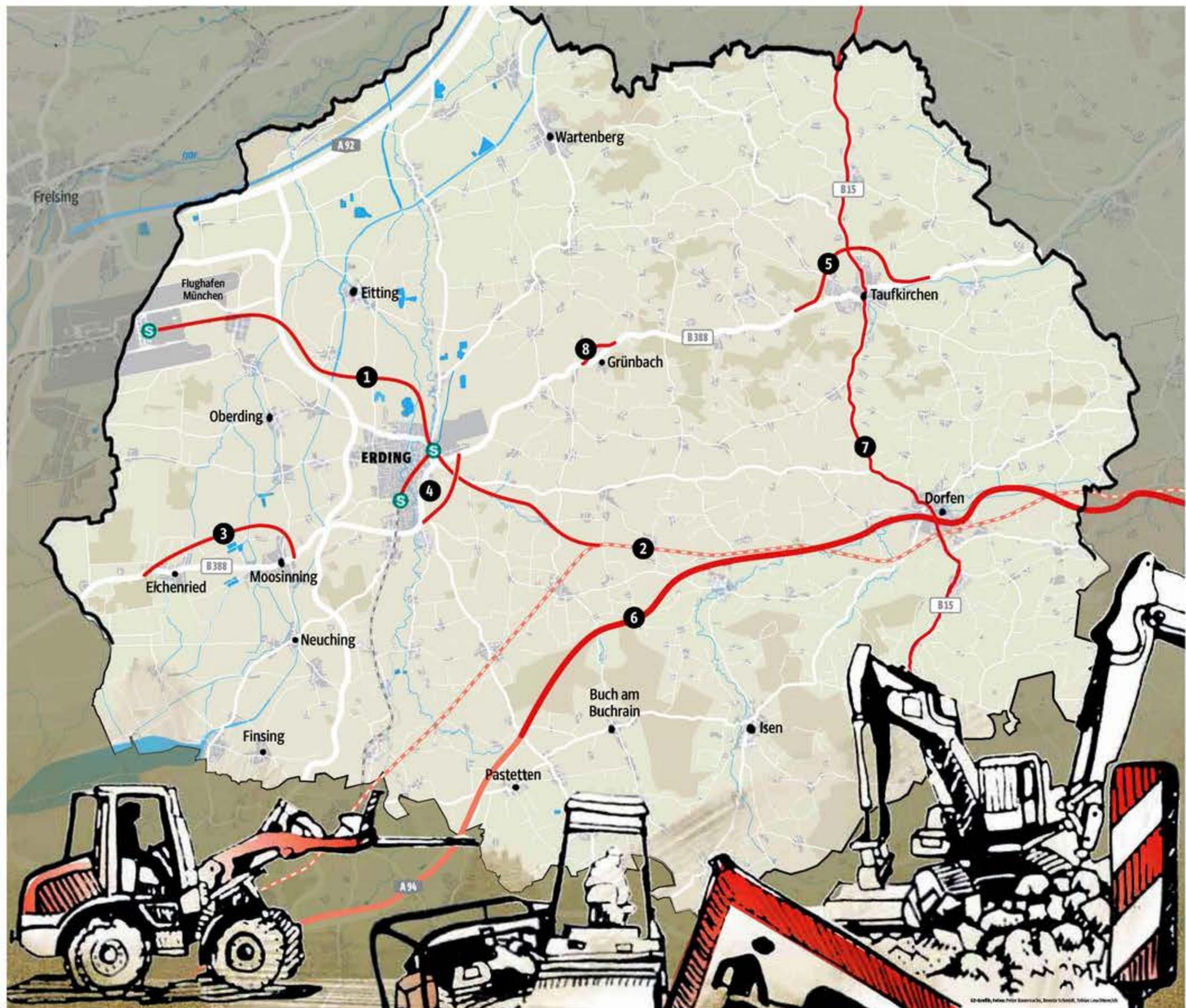
Zwei Bundesstraßen durch einen Ort, Kreuzungspunkt genau in der Mitte. Das gibt es nicht mehr so oft in Deutschland. In Taufkirchen ist es nach vor Realität. Von Osten nach Westen geht die B 388 durch die 10 000 Einwohner-Gemeinde, von Norden nach Süden zerschneidet die B 15 den Ort. 15 000 Fahrzeuge wälzen sich täglich durch Taufkirchen, zehn Prozent davon ist Schwerlastverkehr.

Bürger und Politiker einer Kommune, die eine Ortsumgehung fordern, müssen vor allem eines haben: Geduld. In Taufkirchen wurden die ersten Schritte für eine B 388-Umfahrung vor 18 Jahren gemacht. Vor elf Tagen meldete die Regierung von Oberbayern, dass sie einen Planfeststellungsbeschluss erlassen hat. Doch es ist nicht nur die schiere Zeit, die Geduld aber verlangt. Es sind auch und vor allem die mühsamen, langen und oftmals zermürbenden Diskussionen in einer Kommune, die eine Umgehungsstraße stets zu einem

langwierigen Projekt machen. Während die einen auf Entlastung vom Durchgangsverkehr pochen, sehen die anderen, die am Ortsrand ihre Häuser und Gärten haben, eine Umgehungsstraße mit ganz anderen Augen. Wo eine neue Straße entsteht, entstehen neue Betroffenen. Und wenn man sich dann – zumindest mehrheitlich – geeinigt hat, kommen nicht selten die Bedenken überörtlichen Behörden, oder eine Kosten-Nutzen-Rechnung ergibt, dass die Umgehung unwirtschaftlich sei. In Taufkirchen hat man das alles erlebt.

Beim Bundesverkehrswegeplan soll die Wirtschaftlichkeit eines Projekts die maßgebliche Rolle spielen. Die B 388-Umfahrung wird in diesem Punkt kaum ganz vorne stehen. Doch es gibt einen Pluspunkt: Nach 18 Jahren des Diskutierens und Planens ist mit dem Planfeststellungsbeschluss Baurecht geschaffen. Das ist ein Pfund, das schwer wiegen sollte. **FLO**

(vielleicht) zukommt



ÖPP-Projekt

Ein Firmenkonsortium soll die A 94 bis 2019 fertig bauen

Der Bau der 33 Kilometer zwischen den derzeitigen Autobahnen bei Pastetten und Heldenstein wird wieder weit vorne im neuen Bundesverkehrswegeplan stehen. Ihre neuerliche Auflistung ist lediglich eine Formsache. Und das nicht nur, weil die Staatsregierung im jahrzehntelangen Streit um die Isentalautobahn stets betont hat, der Weiterbau der A 94 genieße oberste Priorität und sei das wichtigste Straßenbauprojekt im Freistaat.

Seit dem Spätsommer an einem regnerischen Freitag dem 13. vor dreieinhalb Jahren wird die Landschaft südlich von Dorfen mit Baggern, Planierkräpeln und Betonmischern radikal umgekrempelt. Als allererstes hat man im einem einst idyllischen Talgrund unweit des gotischen Linddumer Kirchlers eine 260 Meter lange Brücke zementiert. Der Betonklotz über den kleinen Isen-Nebenfluss Lappach ist dabei nur eine „vorbereitende Maßnahme“. Außer der Lappachtafelbrücke sind bislang

nur noch einige mittlere und kleinere Brückenbauwerke sowie wenige hundert Meter Autobahndamm fertiggestellt. Das ist alles nur Kleinkram im Vergleich zu den noch bevorstehenden gigantischen Bauarbeiten.

Damit es schnell geht und möglichst überall auf der Strecke gleichzeitig gebaut werden kann, wird die Isentalautobahn in öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) realisiert: Der Bund beauftragt ein Firmenkonsortium, die 33 Kilometer vierspuriger Autobahn mit sieben großen, 72 mittelgroßen und 96 kleine Brücken binnen drei Jahren zu bauen. Das Konsortium verpflichtet sich darüber hinaus, insgesamt 77 Kilometer der A 94 bis Markt am Inn langfristig instand zu halten. Dafür gibt es etwa eine Milliarde Euro vom Bund. Im Frühjahr 2016 soll der ÖPP-Vertrag unterschrieben werden, damit von 2019 an der internationale Transitverkehr auf der A 94 durchs Isental fließen kann. **FLO**



Doppelt gemoppelt

Neben der Uralttrasse ist auch der Ausbau der B 15 gemeldet

Am Nikolaus-Tag 2014 packte Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) in Hinterberg bei Dorfen ein vergiftetes Geschenk aus: Er präsentierte Pläne für eine Bundesstraße B 15 neu, die die Bürger und Politiker im Landkreis Erding vor Wut aufheulen ließ. Jahrzehntlang war man davon ausgegangen, dass irgendwann die B 15 deutlich weiter nach Osten verlegt werden würde. Und dann das: Die neue Bundesstraße sollte auf einmal als vierspurige, autobahnähnliche Strecke voll durch den östlichen Landkreis Erding gehen. Das und nichts anderes wollte Herrmann für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nach Berlin melden. Er glaubte allen Ernstes, das wäre eine gute Idee, da Dorfen, Sankt Wolfgang und Taufkirchen auf diese Weise gewissermaßen die Ortsumfahrungen bekommen, die sie doch brauchten.

Die Empörung war maximal und einhellig: Diese Pläne sind eine Frechheit

und eine Zumutung für einen mit Verkehrsprojekten eh schon über Gebühr bedachten Landkreis. Auf der Trasse wurden Mahnfeuer entzündet und die Kommunalpolitik protestierte auf allen Kanälen. Nur wenige Wochen später musste die bayerische Staatsregierung einlenken. Sie tat es allerdings nur mit einem halbherzigen Kompromiss.

Eine vierspurige Bundesstraße durch den östlichen Landkreis soll es nicht geben. Sie ist vom Tisch. Dafür wurden die Uralttrassen weiter drüber durch die Landkreise Landshut und Mühldorf reaktiviert und nach Berlin gemeldet. Gleichzeitig wurde jedoch ein zweite, gleichberechtigte Idee zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vorgelegt: Ein Ausbau der bestehenden B 15 zwischen den Orten, mit Ortsumfahrungen. Eine solche Doppelmeldung ist einzigartig. Wie das Trassen-Verschiebe-Spiel ausgeht, weiß niemand. **FLO**



Vielleicht dieses Mal

Grünbach hat eine zweite Chance auf eine Ortsumfahrung

Zum Glück geht es bei der Bewertung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan nicht nur um die Zahl der Bürger, die von einer Umgehung entlastet würden. Der Bock-

Bockhorn's Bürgermeister Hans Schreiner (FWG) glaubt aber trotzdem daran, dass die Trasse, die nah am Ort Grünbach im Norden umfahren würde, kommt; schon allein wegen der vielen Unfälle im Gemeindebereich lohne es sich. Das Staatliche Bauamt hat schon einmal einen Entwurfsplan vorgelegt, demzufolge die Umgehung nur Grünbach umfahren würde und vor Hecken wieder in die Bestandstrasse einfädelt. Denn so wird das Landschaftsschutzgebiet an der Strogen nicht tangiert, es muss keine Brücke über den Fluss gebaut werden; man würde die in Hecken benutzen, die es eh schon gibt.

Ein überschaubares Projekt also, und vielleicht gerade deswegen unrealistisch? Es wäre wohl nur gerecht, würde das Projekt irgendwann kommen: In Zuge der Planungen für die Erdinger Nordumfahrung gab es schon Pläne, diese bis nach Grünbach zu erweitern - die 650 Einwohner wurden enttäuscht. **WEBE**

Kunsthandwerker- und Hobby-Künstler-Markt
Sonntag, 25. 10., 10.00-17.00 Uhr
Erding, Stadthalle