



Pressemitteilung

13. Dezember 2015

((4.559 Zeichen))

Entscheidung über B15 neu frühestens 2016

Minister Dobrindt: Keinen Plan für den Bundesverkehrswegeplan

Der Referentenentwurf für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 war für diesen Herbst angekündigt, als Diskussionsgrundlage und Auftakt zur ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung. Nun ist klar, dass der BVWP 2015 bestenfalls 2016 beschlossen werden kann. Fachleute rechnen mit der Möglichkeit, dass er in dieser Legislaturperiode überhaupt nicht mehr fertig wird.

Denn ab Mitte des Jahres 2016 beginnen die Vorbereitungen für die Bundestagswahl. Der Referentenentwurf wird auch Aussagen über die Bewertung der Autobahn B15 neu enthalten. Sowohl die Öffentlichkeit als auch die Abgeordneten wurden mit der Verschiebung lange im Unklaren gelassen.

Geplant war folgendes: Im Anschluss an die Veröffentlichung des ersten Referentenentwurfs sollte sich erstmals bei einem BVWP eine Öffentlichkeitsbeteiligung anschließen. Sie sollte transparent und verständlich, rechtzeitig und ergebnisoffen sein und den Beteiligten ausreichend Zeit zur Stellungnahme ermöglichen. Unklar blieb allerdings, wie lange die Einwendungsfrist sein würde, ab wann sie gilt und in welcher Form dies geschehen sollte. Eine Vertreterin des Umweltbundesamts sprach von 10 Wochen nach der Bekanntmachung und Auslegung, mittels Internet oder auf dem Postweg, sie hielt einen Erörterungstermin für sinnvoll. Nun liegen dazu aber weder ein Zeitplan noch eine konkrete Aussage über den Einfluss der Bürgerbeteiligung vor. Laut dem vom Verkehrsministerium herausgegebenen Handbuch für Bürgerbeteiligung sollen die von den Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Alternativen dann geprüft und die im Entwurf aufgeführten Projekte nicht lediglich optimiert werden.

Erstmals beim BVWP 2015 gibt es eine strategische Umwelt-Prüfung (SUP), welche die CO₂-Einsparung berücksichtigen muss. Denn laut späteren Untersuchungen waren bei der bisherigen Kosten-Nutzen-Analyse regelmäßig der Nutzen zu hoch und die Kosten zu niedrig angesetzt worden. Auswirkungen auf die Umwelt wurden mit einem pauschalen Begriff als gering, mittel oder hoch bezeichnet. Ebenso wenig fanden Lärmbelastung oder der Einfluss auf die Klimaziele der Bundesregierung Einfluss in die Bewertung. So lässt sich keine Aussage über das Gesamtstraßennetz treffen.

ÖPP und die damit verbundenen Gefahren

Eine große Gefahr liegt in der Finanzierung durch ÖPP. Darunter versteht man, dass Unternehmen der Privatwirtschaft so eine Straße bauen, dafür zahlt der Staat über Jahrzehnte Miete mit einer garantierten Verzinsung, die deutlich über dem derzeitigen Zinsniveau liegt. Sind nach Ende der Vertragslaufzeit dann die Straßen abgefahren und reparaturbedürftig, gehen sie zurück an den Bund. Ein Finanzierungsmodell, bei dem ausschließlich private Finanzinteressen eine Rolle spielen und das unter dem Strich teurer ist als ein rein staatlich finanziertes Projekt, denn Gewinne und Aktionärsdividenden kommen schließlich auf die anfallenden Kosten obendrauf.

Pressemitteilung

Ganz gewiss haben beim ÖPP-Modell die Akteure weder den Verkehrsnutzen noch die Auswirkungen auf die Umwelt im Blick. Die damit einhergehenden höheren Kosten und die Sanierungsarbeiten dürfen dann spätere Bundeshaushalte, sprich: unsere Kinder und Enkel, tragen. Man sollte meinen, dass sich dafür auch der Finanzminister interessiert, denn die roten Nullen werden ja irgendwann zu künftigen Finanz-Altlasten.

Verschieberitis verzögert Landshuter Ortsumfahrung

Die Verschieberitis von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lässt aber auch das Landshuter Dialogforum in der Luft hängen. Mit dem 4-spurigen Weiterbau der Autobahn B15 neu südlich der A 92 kann so schnell nicht gerechnet werden. Nachdem ein alternatives Gutachten die Bewertungskriterien des Dialogforums als „für den Vergleich ungeeignet“ bezeichnet hatte, war die Empörung bei den B15 neu-Befürwortern groß. Dass selbst ein Vertreter der obersten Baubehörde eingeräumt hatte, dass die Bewertung des Dialogforums keinem wissenschaftlichen Standard genüge und aus Zeitgründen nach eigenem Gutdünken erstellt worden sei, wurde dabei verschwiegen.

Den Bürgerinitiativen zum Stopp der B15 neu bleibt jetzt Zeit abzuwarten: auf den Referentenentwurf mit seiner Kosten-Nutzen-Bewertung und auf die Einstufung der geplanten Autobahn in den vordringlichen Bedarf, den vordringlichen Bedarf plus oder in den weiteren Bedarf. Und sich in Ruhe vorzubereiten auf die danach kommende Öffentlichkeitsbeteiligung. Dazu soll es Anfang Januar weitere Informationstreffen geben. Bis dahin genießen die Autobahngegner die stade Zeit.

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
Mobil 0160 92662145

Anlagen

((PM_151211_G.Floegel_in_Berlin_1.jpg, PM_151211_G.Floegel_in_Berlin_2.jpg, BU:))

Gisela Floegel, die Vorsitzende des Vereins der B15 neu-Gegner, erhielt in Berlin wenig konkrete Antworten auf die vielen Fragen zum Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung und zu ihrem Einfluss auf den Bundesverkehrswegeplan 2015.