



Wir sind heimatverbunden, vorausschauend und ehrlich

Pressemitteilung

20. März 2016

((8.536 Zeichen))

B15 neu-Gegner kündigen Einsprüche und Widerstand an Geisenhausen. Gestern kamen rund 400 Interessierte in Geisenhausen zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung der B15 neu-Gegner. Thema: Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und die anschließende Öffentlichkeitsbeteiligung.

Nach der Veröffentlichung des Referentenentwurfs zum neuen BVWP startet ab Montag, 21. März, eine sechswöchige Öffentlichkeitsbeteiligung. Was das konkret für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger bedeutet und wie man seine Einsprüche einbringen kann, das wollten die Besucher erfahren.

Für die B15 neu-Autobahngegner ist der BVWP „keine Überraschung, keine Enttäuschung, höchstens Befremdung“, formulierte es die Vorsitzende der Autobahngegner Gisela Floegel in ihrer Rede. Ausführlich wurden die Einträge zur B15 neu im Entwurf zum BVWP besprochen, Begriffsverwirrungen geklärt.

Die Sache mit dem Namen

Die Autobahn B15 neu bis Essenbach wird im Entwurf des BVWP als „B015n“ bezeichnet. Im Abschnitt Essenbach bis Ergolding und auf der geplanten Landshuter Umfahrung heißt sie „B015“, südlich von Landshut bis Rosenheim wieder „B015n“. „Ein schlampiger Schreibfehler oder, nach der Umbenennung der A 93 in B15 neu, ein Etikettenschwindel hoch zwei!“, vermutet Gisela Floegel.

Es gibt vier Kategorien für alle Infrastrukturprojekte im neuen BVWP 2030: Erstens VB-E oder Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung, zweitens VB oder Vordringlicher Bedarf, drittens WB* oder Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und viertens WB oder Weiterer Bedarf ohne Planung und Chance auf Finanzierung bis 2030. – Wie wurde nun die B15 neu von den neutralen Fachleuten eingestuft?

Die Fakten

Die B15 ist mit vier Abschnitten im BVWP enthalten (Seiten 88 und 92 im PDF).

Zunächst der Abschnitt von der Anschlussstelle Landshut bis Essenbach, St 2074 bis A 92: er kam in die Kategorie VB, ist geplant als 4-streifiger Ausbau mit 1,3 Kilometer Länge (6,1 Millionen Euro pro laufendem Kilometer) und einem leicht überdurchschnittlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,4.

Zweitens die östliche Ortsumfahrung von Landshut bis zur B299: sie gehört ebenfalls zur Kategorie VB, ist 4-streifig geplant als Neubau mit 10,9 Kilometer Länge (19,6 Millionen Euro pro laufendem Kilometer) und einem NKV von 4,0. Bezüglich ihrer starken Naturbeeinträchtigung an der Isarhangleite erhielt sie die höchste naturschutzfachliche Beurteilung „hoch“.

Pressemitteilung

Drittens die südliche Ortsumfahrung Landshuts von der B299 bis zur B15: wieder Kategorie VB, geplant als 2-streifiger Neubau mit 6,5 Kilometer Länge (7 Millionen Euro pro laufendem Kilometer) und einem NKV größer 10, noch keine Planung.

Und viertens die B15 neu südlich von Landshut bis Rosenheim: Sie kam in Kategorie WB* und hat damit Planungsrecht auf 55 Kilometern für 250 Millionen Euro (4,5 Millionen Euro pro laufendem Kilometer).

Zahlenspiele

Dem BVWP zugrunde gelegt sind Verkehrssteigerungsprognosen von 38 Prozent für den Güterverkehr und 13 Prozent für den Personenverkehr. Letzterer wird mit den vielen fahrenden Alten begründet, bei insgesamt sinkender Bevölkerungszahl scheint dies nicht unbedingt logisch.

Der von der bayrischen Staatsregierung gerne beauftragte Verkehrsexperte Prof. Harald Kurzak – ganz sicher kein Autobahngegner – stellt in seinem Gutachten zur Landshuter Umfahrung auf Seite 4 fest: nur 1.100 Kfz/Tag bzw. 1.600 von den bis 2030 erwarteten 25.000 Kfz/Tag auf der B15 neu könnten dem großräumigen Durchgangsverkehr zugerechnet werden.

Der Abschnitt A 92 bis B299 ist im BVWP erstaunlicherweise um 17 Millionen günstiger als noch im vergangenen Dezember im Landshuter Dialogforum vor den beteiligten Gruppen vorgerechnet. Schon damals war gegenüber dem genehmigten Vorentwurf der Finanzbedarf um 90 Millionen Euro geringer. Es hat System, die Kosten niedrig und den Nutzen hochzurechnen, so ergibt sich ein günstiges Nutzen-Kosten Verhältnis. Bei derartigen Rechenspielen wird man sich später nicht wundern müssen, wenn beim Bau „unerwartete“ Kostensteigerungen von bis zu vierzig Prozent auftreten, stellen die Autobahngegner fest.

Variantenprüfung? Fehlanzeige

In den Vorgaben zum BVWP heißt es, dass die Länder verpflichtet waren, alternative Lösungsmöglichkeiten zu prüfen und bei der Anmeldung zu nennen: „Insbesondere bei Umweltkonflikten war darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wurde“ (Seite 75). Aber weder zum Verkehrsbedarf noch zu den Alternativen finden sich Angaben. Ein eklatanter Fehler der Bayerischen Staatsregierung, nennt das Gisela Floegel.

Ebenso wenig tauchen die angemeldeten Varianten der Raumordnungstrasse aus dem Jahr 1968 und die verschiedenen Ausbaubreiten im Entwurf auf. Vergangene Woche bei der Verkehrskonferenz in Mühldorf schob der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den Schwarzen Peter erneut der Regierung in München zu, indem er erklärte: „Über die Varianten wird nicht in Berlin entschieden.“

Autobahn trifft Landstraße

Neben den auch im ersten Referentenentwurf anerkannten Umweltschäden – durch Landschaftszerschneidung, höhere Emissionen durch größere Geschwindigkeit und neue Lärmbelastungen für neue Anwohner – kritisieren die B15 neu-Gegner „die absurde Geldverschwendung und den verkehrspolitischen Unsinn“, wenn ein 4-spuriger Autobahnverkehr in eine zweispurige, hochbelastete Bundesstraße geleitet werden soll.

Beim letzten Treffen des Dialogforums war noch betont worden, dass die A 92 den zusätzlichen Verkehr der Autobahn B15 neu nicht aufnehmen könne. Aber ist es eher glaubhaft, dass die zweispurige B 299 und die Kommunen Geisenhausen und Vilsbiburg

Pressemitteilung

jeden Tag zusätzlich 25.000 Kfz problemlos verkraften? Ironie des Schicksals wäre es, wenn die beiden Kommunen, welche die B15 neu knapp befürwortet hatten, anstatt der Straße dann nur den Verkehr bekämen.

Bund sucht Finanziers

Der Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen hingen von der Priorisierung (VB), dem Planungsstand und den verfügbaren Geldmitteln ab, hieß es im Vorfeld zum BVWP. Zusätzliche Gelder versuchte der Bundesverkehrsminister über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) zwischen Bund und Privatunternehmen einzutreiben. Aber der neue BVWP weist für die B15 neu, weder in den Abschnitten der Ortsumfahrung Landshuts noch im südlichen Teil bis Rosenheim, eine solche Beteiligung aus. Ob die Industrie lang vor der Politik gemerkt hat, dass keine Renditen mit dieser Straße zu erzielen sind, weil zu wenig Verkehr darauf rollen wird?

Andererseits stehen Versicherungsunternehmen Schlange, denen der Bund in Draghi'schen Niedrigzinszeiten attraktive Konditionen für ihre Gelder anbieten will, wenn sie ihr Kapital in eine Bundesautobahngesellschaft einzahlen. Für die Versicherungen eine sichere Anlage, für die Steuerzahler Mehrkosten, kritisiert der Bundesrechnungshof.

Mit 250 000 Einwendungen wird gerechnet

Auf die Einstufung der einzelnen Projektabschnitte zur B15 neu werden die Mitglieder der Gemeinschaft der B15 neu-Gegner durch Einwendungen während der Öffentlichkeitsbeteiligung Einfluss nehmen, das haben die Besucher der Informationsveranstaltung deutlich zum Ausdruck gebracht. Auch der Bund rechnet mit rund 250.000 Einwänden.

„Wir werden gegen diese Pläne klagen, sobald sie vorliegen“, kündigten die Autobahngegner schon an. Damit dürfte mit einem Baubeginn südlich der A 92 in den nächsten Jahren nicht zu rechnen sein.

Zeitnahe Lösung für Landshut möglich

Für Landshut gibt es trotzdem eine kleine, kurzfristig zu realisierende Lösung. Es geht um die Variante 9 aus dem Dialogforum. Sie ist umweltschonend und schnell verkehrswirksam. Eine Autobahnumfahrung dagegen kann die Stadt, wenn überhaupt, erst in Jahrzehnten entlasten.

„Die vierspurige B15 neu zwischen Landshut und Rosenheim ist tot“, schloss Rosi Steinberger, MdL für die Grünen, Mitglied im Dialogforum und als Rednerin in Geisenhausen geladen, „sie findet sich nur im weiteren Bedarf, und da auch nur mit zwei bzw. drei Spuren.“ Damit habe sich der Bund von den jahrzehntealten Autobahnplänen verabschiedet. Das sei vor allem ein großer Erfolg des Widerstands auf alle Ebenen im Landkreis Rosenheim.

Dass die B15 neu-Gegner eine kämpferische Gemeinschaft sind, haben sie in den letzten 42 Jahren bewiesen. Für die nächsten Tage wird ein Leitfaden zur Bürgerbeteiligung angekündigt. „Wir lassen uns von diesem BVWP-Entwurf weder beirren noch entmutigen“, drückt es Gisela Floegel aus. „Denn wir sind uns einig: die Autobahn B15 neu muss an der Autobahn A 92 enden.“

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.

DIE 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