

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN

„Nur dagegen sein reicht nicht“

Zu wenig für die Schiene, ärgern sich die einen. Zu wenig für Straßen, moßern die anderen. Auch beim neuen Bundesverkehrswegeplan hagelt es Kritik. Minister Alexander Dobrindt (CSU) signalisiert Bereitschaft zu Änderungen.

VON DIRK WALTER

München – 264,5 Milliarden Euro könnten bis 2030 in Deutschland für Straße, Schiene und Wasserstraße verbaut werden. Das sieht der Mitte März vorgestellte neue Bundesverkehrswegeplan vor. Davon entfallen 52,5 Prozent auf Straßenbau. Allein 11,4 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen in Bayern sind im Entwurf des neuen Plans als „vordringlich“ eingestuft. Hinzu kommen milliardenschwere Schienen-Projekte, etwa München-Mühldorf für 1,14 Milliarden Euro.

Manchen reicht das nicht – Umweltverbände verlangen eine Umverteilung Richtung Schiene, während aus Ostbayern neue Wünsche für die Straße laut werden. An die Spitze der Kritiker setzte sich Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU), der gegenüber



Die A 8, hier bei Holzkirchen/Weyarn, soll vierspurig werden. So steht es im Bundesverkehrswegeplan.

FOTO: T. PLETTENBERG

der „Mittelbayerischen Zeitung“ Nachbesserungen anmahnte – etwa den sechsspürigen Ausbau der A 3 Regensburg bis Passau und die Fortführung der B 20 von Cham nach Straubing.

Legitim sind solche Wünsche, denn der Wegeplan ist ein Entwurf. Bis 2. Mai kann jeder via Internet (siehe www.bvwp2030.de) den Plan kommentieren. Über 2000 Stellungnahmen seien schon

eingegangen, erklärt das Dobrindt-Ministerium. Das dürfte nur der Anfang sein, da etwa der Bund Naturschutz seine Basis zum Massen-Protest aufgefördert hat. Dobrindt sieht das kritisch. Er mahnt gegenüber unserer Zeitung: „Eine Bürgerbeteiligung ist keine Volksabstimmung“, es gehe um das Einreichen von qualifizierten Argumente. „Nur zu sagen, man ist dagegen, das reicht nicht.“ Alle vernünftigen

Eingaben würden geprüft, der Plan „angepasst“. „Noch kein Verkehrswegeplan hat den Bundestag so wieder verlassen wie er hineingekommen ist.“ Im Bundestag dürfte auch die Kritik des Bundesrechnungshofes eine Rolle spielen – er moniert unrealistische Kostenschätzungen.

BN und Pro Bahn fordern ein Umsteuern Richtung Schiene. Dass die Mittelverteilung für die Schiene gegen-

über dem letzten Plan aus dem Jahr 2003 von 37,5 auf 42,5 Prozent gestiegen ist, reicht ihnen nicht. Pro Bahn bemängelt zum Beispiel, dass die Walpertskirchener Spange sowie die S 4-West nicht enthalten sind. Auch die Landtags-SPD hat am Mittwoch den Plan bewertet. Ergebnis: Sie bemängelt ebenso eine Vernachlässigung der Schiene. „Demgegenüber fällt auf, dass die Wahlkreise von Dobrindt

und (Wirtschaftsministerin) Aigner beim Straßenbau gut weggekommen sind“, sagt der Münchner SPD-Landtagsabgeordnete Florian von Brunn. Dass die Bürger von Garmisch-Partenkirchen den Bau des Kramer-Tunnels forderten, könne er nachvollziehen. „Er hat aber keine Fernverkehrs-Wirkung.“ Manche Schienen-Projekte seien wichtiger. „Ich verstehe zum Beispiel nicht, warum man nicht endlich eine vernünftige Bahnverbindung nach Prag in Angriff nimmt.“ Auch Verbesserungen für die Werdenfelsbahn seien im Plan nicht enthalten, ganz zu schweigen von Visionen wie einer Bahnstrecke Weilheim-Tölz-Holzkirchen. „Sie könnte Ortsumgehungen überflüssig machen.“

Dobrindt sorgt sich indes, dass er das eingeplante Geld gar nicht losbekommt. Es gebe zu wenig „durchgeplante“ Projekte. „Das ist das Nadelöhr.“ So sei für die Salzburger A 8 zwischen Holzkirchen und Inntaldreieck der Ausbau auf je vier Spuren vorgesehen. Doch die Planungen beginnen erst. Die Autobahndirektion Südbayern „muss sagen, welche Zeitpläne realistisch sind“, fordert Dobrindt. Womöglich könne eine (von Bayern abgelehnte) Bundesautobahn-Gesellschaft die Planungsrückstände lösen.