

## Verkehrspolitik

# Betonland Bayern

11. November 2022, 16:31 Uhr | Lesezeit: 6 min

**Trotz aller Bekenntnisse zu Klimaschutz und Verkehrswende werden im Freistaat für reichlich Geld Straßenbauprojekte vorangetrieben, die im Grundsatz schon vor mehreren Jahrzehnten geplant wurden. Viele Kritiker halten diese Vorhaben längst nicht mehr für zeitgemäß.**

Von Florian Fuchs, Matthias Köpf und Christian Sebold, Landshut/Kempten/Holzkirchen

Der Autoverkehr ist der schärfste Antreiber der Klimakrise in Bayern. 34 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> haben die Autos, Lkw, Dieselloks und andere Verkehrsmittel im Freistaat, die mit fossilem Sprit unterwegs sind, 2019 in die Atmosphäre geblasen. Dann kamen die Corona-Lockdowns, die Emissionen sanken zwischenzeitlich auf gut 27 Millionen Tonnen. Inzwischen dürften sie sich wieder auf dem Niveau der Vor-Corona-Zeit einpendeln. So wie sich auch das Alltagsleben wieder normalisiert. Fachleute gehen davon aus, dass die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen aktuell etwa 40 Prozent des gesamten Treibhausgas-Ausstoßes in Bayern ausmachen. Erst dahinter folgen die Emissionen von Haushalten, Gewerbe und Industrie, aber auch der Stromproduktion.

Ministerpräsident Markus Söder (CSU) wird sein Versprechen, Bayern bis 2040 klimaneutral zu machen, ohne grundlegende Verkehrswende niemals einlösen können. Darin ist sich die Expertenwelt ebenfalls einig. "Die Umstellung von Pkw und Lkw von fossilen auf klimaneutrale Antriebe, an die die meisten Politiker bei dem Stichwort Verkehrswende denken, reicht bei Weitem nicht aus", sagt zum Beispiel der Verkehrsforscher Harald Kipke, der an der TH Nürnberg Verkehrs- und Stadtplanung lehrt. "Egal welches Szenario man sich anschaut, in dem Punkt sind sich alle einig." In anderen Worten: Der Autoverkehr muss weniger werden und zwar dramatisch weniger. In Kipkes Worten: "Wenn wir die Klimaziele ernst nehmen, müssen wir richtig viel Autoverkehr einsparen und auf andere Verkehrsträger verlagern" - vor allem auf die Schiene, im Personenverkehr, aber auch auf Omnibusse. Das Geld dafür ist laut Kipke vorhanden. "Man kann es beim Neubau von Straßen einsparen und umschichten für ein klimaneutrales Verkehrssystem."

In der Politik ist diese Erkenntnis offenbar nicht angekommen. Freistaat und Bund investieren wie eh und je Unsummen in den Straßenbau - und damit in den klassischen Autoverkehr. Laut Bundesverkehrswegeplan sollen in den kommenden Jahren in Bayern Fernstraßen mit einer Gesamtlänge von 1500 Kilometern neu errichtet oder ausgebaut werden. Die meisten Projekte sind schon seit Jahrzehnten in Planung, also seit Zeiten, in denen keine Rede von der Klimakrise war. Die Kosten allein für die neuen Fernstraßen im Bundesverkehrswegeplan werden auf 13 Milliarden Euro geschätzt. In der Vergangenheit haben sich solche Projekte aber in der Regel immens verteuert - bis zum Faktor 2,5 oder sogar drei. Außerdem sind die unzähligen Neubau- oder Ausbaupläne für Staats-, Kreis- und andere kleinere Straßen nicht berücksichtigt. Nachfolgend drei beispielhafte Projekte.

### **Die B 15 neu bei Landshut**

Es ist jetzt fast acht Jahre her, da meinten Beobachter ein zaghaftes verkehrspolitisches Umdenken der Staatsregierung feststellen zu können. Innenminister Joachim Herrmann (CSU), der damals auch für den Straßenbau zuständig war, sagte im Januar 2015 den Weiterbau der B 15 neu jenseits der Isar bei Landshut ab. "Es gibt einfach keine konsensfähige Lösung für die Strecke", erklärte Herrmann. "Deshalb werden wir keine Platzhaltertrasse für den Bundesverkehrswegeplan anmelden." So groß die Freude der Gegner des Projekts war, so laut war der Aufschrei in der Wirtschaft und der Kommunalpolitik in Niederbayern, aber auch in der Landtags-CSU. Nach elf Tagen knickte Herrmann ein und verkündete, er werde das Projekt nun doch anmelden. Der Druck war zu groß geworden.

Die B 15 neu zählt zu den verkehrspolitischen Uralt-Projekten. Die ersten Pläne datieren aus den Sechzigerjahren. Damals sollte eine 130 Kilometer lange Autobahn Regensburg, Landshut und Rosenheim verbinden. Diese Pläne sind denen für eine Bundesstraße gewichen. Aber für eine, die sich mit vier Fahrspuren und Standstreifen wie eine Autobahn durchs Hügelland frisst, wie man an den etwa 40 fertigen Straßenkilometern im Norden von Landshut sehen kann. Für die Straßenplaner ist das nur konsequent. Denn die B 15 neu soll ja die Autobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8 verknüpfen und "großräumigen Nord-Süd-Verkehr aufnehmen", wie sie sagen. In der Bevölkerung ist das Projekt höchst umstritten. Eine Bürgerinitiative namens "Stop B 15 neu" kämpft seit 48 Jahren gegen die Pläne. "Die B 15 neu belastet die Umwelt und das Klima, sie ist ein Gesundheitsgefahr für die Anwohner, frisst wertvollen Grund und Boden und die Wirtschaft in Niederbayern hat in den letzten 50 Jahren auch ohne sie geboomt", sagt die Vorsitzende Gisela Floegel.

Die Straßenplaner geben sich unbeeindruckt. Bisher endet die B 15 neu an der A 92 bei Landshut. Nächste Woche startet der Erörterungstermin für ihren nächsten Abschnitt jenseits der A 92 über die Isar. Zwar ist er nur 1,8 Kilometer kurz. Aber aus Sicht der Gegner ist er von

entscheidender Bedeutung. "Sollte er genehmigt werden, ist ein für alle mal klar, dass das Projekt bis Rosenheim durchgezogen werden soll", sagt Floegel. "Sonst würde der Bau der immens teuren Brücke über die Isar ja überhaupt keinen Sinn machen." Die BI, der Bund Naturschutz (BN), aber auch Gemeinden wie der 4000-Einwohner-Ort Adlkofen bei Landshut wollen sich weiter gegen das Projekt wehren - auch mit Klagen.

## Die B 12 zwischen Buchloe und Kempten

"Dinosaurierprojekt", "Anschlag auf das Allgäu" - der Ausbau der B 12 zwischen Buchloe und Kempten ist von seinen Kritikern schon mit vielen deftigen Worten belegt worden. Befürworter argumentieren, dass mit dem Ausbau die A 96 und die A 7 auf kürzestem Weg verkehrstauglich verbunden würden, bislang ist die Strecke weitgehend dreispurig. Die Planungen sehen 70 neue Brücken und einen autobahngleichen Ausbau auf vier Spuren vor, ohne Tempolimit, an vielen Stellen mit Lärmschutzwänden. Von 100 Hektar Flächenverbrauch und einem der klimaschädlichsten Straßenprojekte bundesweit spricht der BN, der kürzlich [Klage eingereicht hat gegen einen der sechs Teilabschnitte](#).

"Das ist ein massiver Angriff", sagt Thomas Hanrieder vom Bauamt Kempten. Der Abteilungsleiter für Großprojekte findet es "höchst enttäuschend", dass der Ausbau nun "eine Ehrenrunde drehen" müsse. Wann der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Verhandlung ansetzt, ist nicht abzusehen. Die Naturschützer wollen aber gar keine Ehrenrunde, sie wollen die Politik dazu bewegen, noch einmal über die Dimensionen nachzudenken. Die Stimmung im Allgäu gibt ihnen recht, auch der Bauernverband läuft Sturm gegen die Pläne, der Landesbund für Vogelschutz protestiert, Kommunen wägen Klagen ab. Der Druck auf die Politik nimmt zu. "Die Stimmung dreht sich gerade", glaubt auch Thomas Reichart vom BN. Noch mehr Blechlawinen, die sich runter in die Berge wälzen - das ist das Letzte, was die Allgäuer wollen.

So ist im Sommer die Ostallgäuer Landrätin Indra Baier-Müller (FW) aus der Deckung gegangen: Sie hält die Pläne angesichts von Verkehrswende und Klimaschutz für "aus der Zeit gefallen". In einem Brief unter anderem an den Bundesverkehrsminister forderte sie, den Ausbau abzuspecken, auf die Standstreifen zu verzichten und ein Tempolimit von 120 km/h einzuführen. Das würde 25 Hektar Fläche sparen - und laut Bauamt die Planungen um zwei bis vier Jahre verzögern.

## Südfahrt Holzkirchen

Lange Blechschlangen ist man in Holzkirchen gewöhnt, schließlich liegt der Markt am direkten Weg zwischen München und dem Tegernsee. Im Ort sind es aber auch in Holzkirchen zu einem

großen Teil die Einheimischen, die sich in ihren Autos selbst zum Verkehrsproblem werden. Und der Durchgangsverkehr wird auch nicht weniger durch Umfahrungen wie diejenige, die hier seit den Sechzigerjahren diskutiert wird. Er fährt dann nur woanders - im Fall jener Südumfahrung drei Kilometer über grüne Wiesen und Felder, und wenn es dann irgendwann auch noch die anschließende Umfahrung für Großhartpenning und Kurzenberg geben sollte, dann auf weiteren vier Kilometern durch die Landschaft.

Ob die beiden Umfahrungen gebaut werden sollen, können die Holzkirchner am kommenden Sonntag selbst entscheiden. Der Gemeinderat hat sie ihnen zur Abstimmung gestellt, das staatliche Bauamt will das Ergebnis erklärtermaßen akzeptieren. Seine Planer haben zahlreiche Varianten auf die beiden vorliegenden Trassen eingedampft, die im Wesentlichen eine Querverbindung zwischen den beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraßen B 13 und B 318 schaffen würden.

Doch wegen dieser Südumfahrung wären die Münchner kaum schneller am Tegernsee und wieder daheim. Von den knapp 17 000 Holzkirchnern hätten wohl nur die Anwohner an zwei bis drei Straßen viel von der Umfahrung. Der BN sieht die schon immer eher als Autobahnzubringer zwischen dem 20 Kilometer entfernten Bad Tölz und der A 8 an. Er stemmt sich mit einem Bündnis aus Verbänden und Parteien gegen die Pläne.

Das Bündnis sieht sich etwa beim Aufstellen von Werbebannern durch das CSU-dominierte Rathaus gegängelt. Zugleich gibt es aber auch eine Initiative, die sich für die Umfahrung einsetzt und von einer großen Entlastung und möglichen Fahrverboten für Lkw im Ort spricht. Die Straßenfreunde sehen etwa die von 2002 bis 2009 in mehreren Abschnitten gebaute Nordspange als Erfolg an, die dort einen relativ ortsnahen Bogen zwischen der B 13 und der B 318 schlägt. Mit einer Südumfahrung würde dann nur noch ein auch schon mal diskutiertes Segment im Westen fehlen und Holzkirchen wäre komplett umringt.

Andere Beispiele für geplante Betonorgien sind die B 26 neu in Unterfranken, die Nordumfahrung für Passau und die Osttangente für Augsburg. Der BN listet sie und weitere Bundesstraßen-Projekte im Internet auf. Sie alle müssen aus seiner Sicht für den Klimaschutz gestrichen werden. "Aber nicht nur deshalb ist die Abkehr von der bisherigen Verkehrspolitik überfällig", sagt BN-Chef Richard Mergner. "Sondern außerdem aus Gründen des Lärm- und des Gesundheitsschutzes und natürlich wegen des Landschaftsbildes und dem Flächenfraß." 4305 Hektar Boden würden unter Beton und Asphalt verschwinden, wenn all die Fernstraßen gebaut würden, die Bayern für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet hat, rechnet Mergner vor. Das entspricht den Äckern und Weiden von 140 durchschnittlichen Bauernhöfen. Dass die Bürger da manchmal weiter sind als die Politiker und Planer, hat sich zuletzt im oberbayerischen Weilheim

gezeigt. Dort stand die Bevölkerung im Oktober vor der Wahl zwischen acht Umfahrungsvarianten - und [hat sie alle abgelehnt](#).

---

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: [www.sz.de/szplus-testen](http://www.sz.de/szplus-testen)

---

URL: [www.sz.de/1.5694575](http://www.sz.de/1.5694575)

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ/gru

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an [syndication@sueddeutsche.de](mailto:syndication@sueddeutsche.de).