



BAYERN: Neue Straßen will das Land

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Angemeldete Straßenbauvorhaben BVWP 2015:	Anmeldeliste mit 398 Projekten
Zum Vergleich: Neuanmeldungen BVWP 2003:	328
Kosten Anmeldungen Bayerns für den BVWP 2015:	Über 17 Milliarden Euro
Investitionsmittel Fernstr.-Neu- und Ausbau 2013-16:	durchschn. 105 Mio. Euro pro Jahr

Die vom bayerischen Ministerrat am 12.3.2013 beschlossene Anmeldeliste bricht alle Rekorde: 398 einzelne Straßenwünsche sollen nach Berlin gemeldet werden. Ein System hinter der Auswahl lässt sich nicht erkennen, die Projekte erscheinen bis auf wenige Schwerpunktsetzungen willkürlich über das Land verteilt. Eine Schwachstellenanalyse des bayerischen Fernstraßennetzes wurde nicht durchgeführt. Netzkonzepte oder Überlegungen zu Verkehrsverlagerung oder des Verkehrsmanagements wurden nicht verfolgt.

Beim Thema Bürgerbeteiligung wirkt das Land im Vergleich zu anderen Ländern durchaus fortschrittlich: Bürger konnten schriftlich weitere Projekte fordern oder ihre Meinung zur vorläufigen Anmeldeliste äußern. Grundlage war eine im Internet veröffentlichte Liste, die die Fernstraßenprojekte aufreichte aber keine weiteren Informationen enthielt. Als Ergebnis der Beteiligung führt die Liste vom 12. März elf zusätzliche Vorhaben auf. Das für Fernstraßenbau zuständige Innenministerium nahm zur Kenntnis, dass einige wichtige Projekte, exemplarisch die Westtangente Würzburg, die B15n nördlich von Rosenheim oder die Nordtangente Passau, abgelehnt werden. Doch letztendlich blieben all diese Projekte trotzdem in der Anmeldeliste Bayerns. Nur bei der Fichtelgebirgsautobahn wurde auf die Neubauvariante verzichtet. Daneben wurde noch die seit 1971 geplante A 99 (Südring München) gestrichen. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung über die Ziele und Schwerpunkte der Liste sowie mögliche Alternativen fand nicht statt. Ebenso wenig wurde Gelegenheit geboten, über einzelne Planungen öffentlich zu diskutieren.

Die Kosten der Anmeldungen Bayerns sind exorbitant: Die knapp 400 Straßen haben einen finanziellen Gesamtbedarf von 17 Milliarden Euro. Dies bedeutet angesichts der verfügbaren Aus- und Neubaumittel in Bayern, dass die Umsetzung dieser Vorhaben rund 160 Jahre dauern würde.

Ein klares Bekenntnis zu einer zielorientierten Auswahl von Straßenbauvorhaben und Priorisierung von Maßnahmen gibt es in Bayern nicht. Auch Alternativenprüfungen wurden nicht durchgeführt. Zwar werden in der Liste bei acht Projekten „Alternativen“ aufgeführt; es handelt sich aber de facto nicht um Alternativen zum Straßenbau im Sinne des BMVBS sondern um Trassenvarianten für Neubauprojekte. In keinem Fall werden Ausbau statt Neubau oder Lösungen im Bestand geprüft. Die Oberste Baubehörde Bayerns antwortet ausweichend auf Anfragen des BUND: Anstatt selbst Alternativen vorzulegen verweist die Behörde an das Bundesverkehrsministerium, das letztendlich die Bewertung der Anmeldungen vornehmen wird, übersieht aber, dass auf Bundesebene keine Alternativplanungen entwickelt werden können.

Die Oberziele aus der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans (also Natur- und Landschaftsschutz, Verkehrssicherheit, Entlastung der Innenstädte und Lärminderung) sind nach eigener Aussage der Obersten Baubehörde bei der Auswahl der Straßenbauvorhaben „nicht gezielt betrachtet“ worden.