

VON FLORIAN FUCHS, MATTHIAS KÖPF UND CHRISTIAN SEBALD

Der Autoverkehr ist der schärfste Antreiber der Klimakrise in Bayern. 34 Millionen Tonnen CO₂ 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 CO₂-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. „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.“



Verkehrsforscher Harald Kipke
FOTO: NUREMBERG CAMPUS OF TECHNOLOGY

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 Niederbay-

ern, aber auch in der Landtags-CSU. Nach elf Tagen knickte Herrmann ein und verkündete, er werde das Projekt nun doch annehmen. 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.

B 12 zwischen Buchloe und Kempten

„Dinosaurierprojekt“, „Anschlag auf das Allgäu“ – der Ausbau der B 12 zwischen Buchloe und Kempten ist von seinen Kriti-

kern 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 autobahnähnlichen 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 Blechlärwinen, die sich runter in die Berge wälzen – das ist das Letzte, was die Allgäuer wollen.



Betonland Bayern

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



Die B 15 neu hat viele Gegner, die einen Stopp der Planung fordern. Vergleichbare Pläne gibt es aber an vielen Orten.
FOTO: TOBIAS HASE/DPA

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 abzusetzen, 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.

Südmufahrung 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 Südmufahrung 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 Sonntag, 20. November, selbst entscheiden. Der Gemeinderat hat sie ihnen zur Abstimmung gestellt, das staatliche Bauamt will das Ergebnis erklärmaßen 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 Südmufahrung wären die Münchner kaum schneller am Tegernsee und wieder daheim. Von den knapp 17000 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 stimmt sich mit einem Bündnis aus Verbänden und Parteien gegen die Pläne.

Das Bündnis sieht sich etwa beim Aufstellen von Werbebanner 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 Fahrboten 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 Südmufahrung würde dann nur noch ein auch schon mal diskutiertes Segment im Westen fehlen und Holzkirchen wäre komplett umringt.

Andere Beispiele für geplante Betonorgane 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 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 Umfahrvarianten – und hat sie alle abgelehnt.

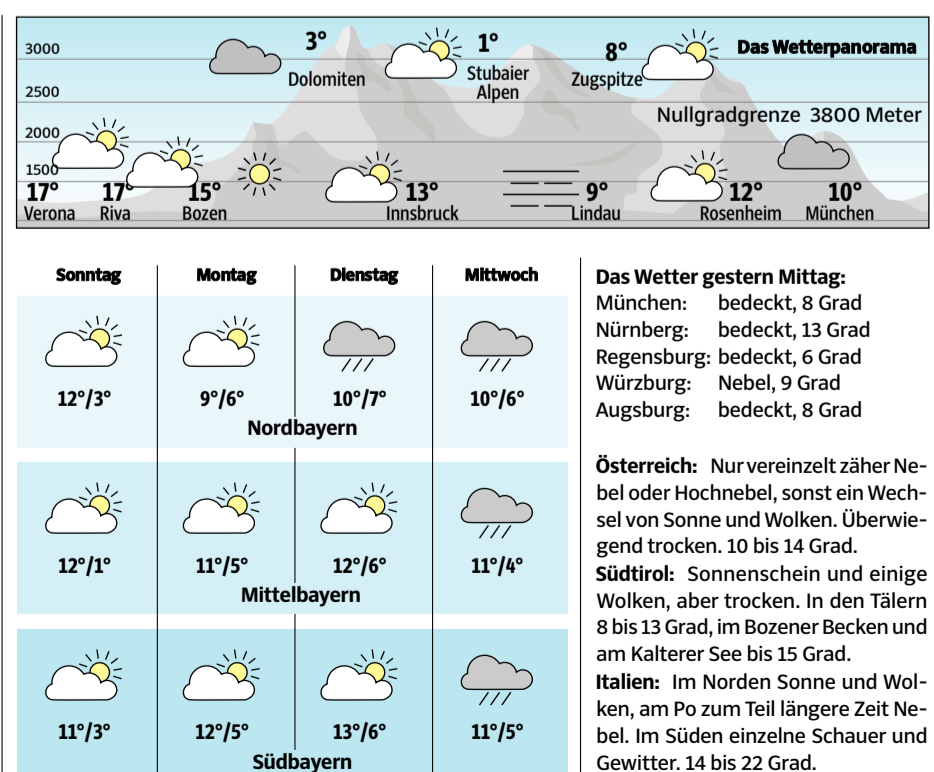
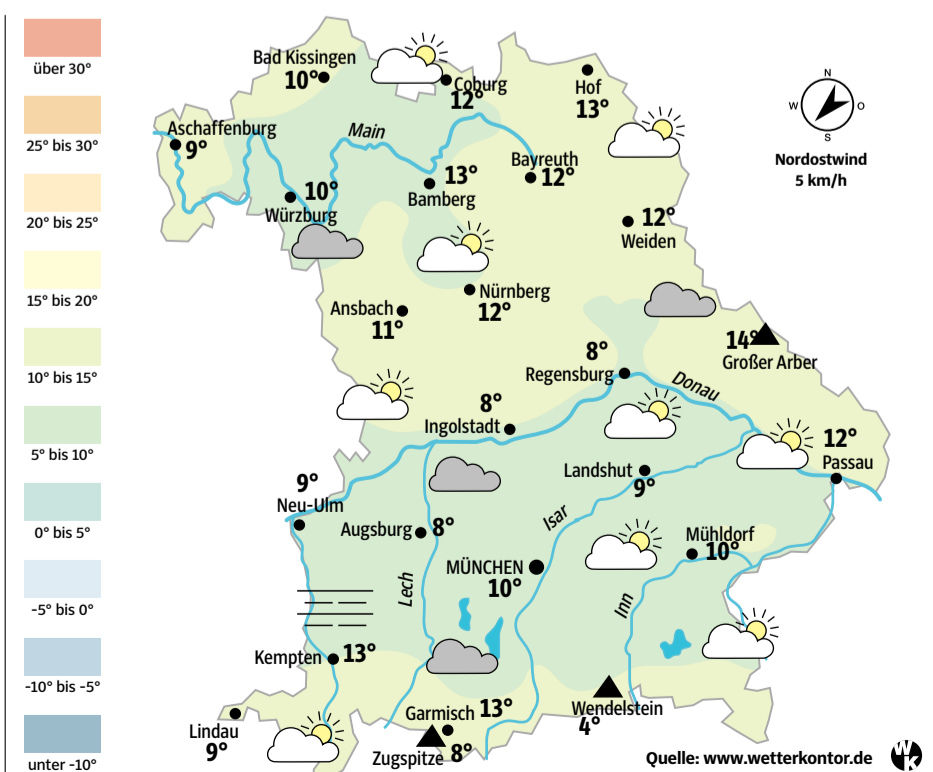
DAS WETTER

Zum Teil Dauernebel, auf den Höhen freundlicher

In den Bergen: Heiter bis wolkg. Milde 10 Grad auf 2000 Metern Höhe. **Alpenvorland:** Direkt an den Bergen die meisten Sonnenstunden, hier bis 14 Grad. Sonst gebietsweise zäher Nebel oder Hochnebel bei 9 bis 11 Grad, trocken. **Donauebiet:** Häufig ganztägig neblig-trüb, später zum Teil freundlicher. 8 bis 12 Grad. **Oberfranken, Oberpfalz und Bayerischer Wald:** Teils Nebel oder Hochnebel, teils Sonnenschein und hohe Wolken. 8 bis 14 Grad. Am mildesten auf den Höhen. **Unter- und Mittelfranken:** Anfangs oft neblig-trüb, später immer mehr Aufheiterungen. Tageswerte 9 bis 12 Grad.

Biowetter: Der Organismus wird durch die Wetterlage überwiegend positiv beeinflusst. Besonders Personen mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen können sich heute über eine Entlastung freuen. Man fühlt sich ausgeruht und ist ausgeglichen. Dadurch steigt die Leistungsfähigkeit.

Wassertemperaturen: Ammersee 12°, Brombachsee 12°, Chiemsee 12°, Schliersee 12°, Staffelsee k.A., Starnberger See 12°, Tegernsee 10°, Walchensee k.A., Würthsee 12°



IMPRESSUM

ANSCHRIFT: Hultschiner Straße 8, 81677 München
Telefon (089) 2183-0, Telefax (089) 2183-8235
RESSORTLEITER:
Ulrike Heidenreich, René Hofmann
STELLVERTRETER:
Sebastian Beck, Karin Kampwerth
MERB-DESK: Isabel Bernstein, Lisa Sonnabend
MÜNCHEN (CV): David Costanzo, Martin Hammer
Thomas Kronwiter, Thomas Schmidt (-752)
LANDKREIS MÜNCHEN: Lara Beunckhorst (-7294)
BAYERN: Katja Auer (-437)
KULTUR UND SZ EXTRA: Susanne Hermanski (-8235);
Bernhard Blöchl (-9158)
LESEBRIEFE: Thomas Soyler (-475)
LAYOUT: Christian Tinsmann, Stefan Dimitrov
FOTO: Jörg Buschmann; Petra Payer
BAD TÖLZ-WOLFRATSHAUSEN: Claudia Koestler,
Untermarkt 2, 82515 Wolfratshausen, Tel. (0817) 4316-0,
DACHAU: Thomas Radlmaier, Fürbergasse 4, 85221 Dachau,
Tel. (0813) 5885-0, EBERSBERG: Barbara Mosser, Ulrichstraße 1,
85560 Ebersberg, Tel. (08929) 8266-0,
FREISING UND ERDING: Kerstin Vogel, Johannisstraße 2, 85354
Freising, Tel. (0816) 5887-0, Dorfer Straße 7, 85435 Erding,
Tel. (0812) 970-0, FÜRSTENFELDBRUCK: Christian Hufnagel,
Schöngesinger Straße 38-40, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. (0814) 6114-0, STARNBERG: Florian Zick,
Gauringer Straße 9, 82319 Starnberg, Tel. (0815) 3905-0
AUGSBURG: Florian Fuchs, Philippine-Weiler-Straße 13,
86050 Augsburg, Tel. (0821) 57022, NÜRNBERG:
Olaf Przybilla, Kaiserstraße 23, 90403 Nürnberg, Tel. (0911) 2055503,
REGENSBURG: Lisa Schnell, Prüfeninger Straße 20,
93049 Regensburg, Tel. (0914) 58125-20
OBJEKTLEITUNG MÜNCHEN UND REGION: Mario Lauer
LESEMARKT MÜNCHEN UND REGION: Stefanie Maier
ANZEIGEN REGIONAL UND THEATER:
Benjamin Czech (verantwortlich), Christine Tolksdorf,
Süddeutsche Zeitung GmbH, Hultschiner Straße 8, 81677 München
Privatanzeigen: Tel. (089) 2183-1030; Gewerliche Anzeigen:
Tel. (089) 2183-9558; szmedia.regional@sz.de; sz-media.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 8 b – gültig ab 1. Januar 2021
ABO-SERVICE: Telefon 089/2183-8080, Internet: www.sz.de/abo