

Bericht vom Treffen am 13.11.2013

Mit vielen Fragen waren Reinhold König, Mitglied des Landesbeirates des BUND Naturschutz und Verkehrsexperte des BN aus Geisenhausen, Gisela Floegel, Stadträtin aus Vilsbiburg, Christine Skala, stellvertretende Sprecherin der Bürgerinitiative Velden, Franz Manzinger aus Rechtmehring sowie Kreisrat Max Maier aus Emmering am 13.11.2013 zur Autobahndirektion nach München gefahren. In einem ausführlichen und sehr offenen Gespräch konnten sie sich von Paul Lichtenwald (Präsident der Autobahndirektion Südbayern) und Gilbert Peiker (Abteilungsleiter für Planung und Bau) über den momentanen Planungsstand informieren lassen.

Grundsätzlich weiter geplant werde bei "Vordringlichem Bedarf plus", "Vordringlichem Bedarf" und "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht", ansonsten erfolge keine Planung. Der Abschnitt Ergoldsbach-Essenbach wurde am 2.12.13 dem Verkehr übergeben. Für den weiteren Abschnitt zur A 92 besteht Baurecht, die Finanzierung ist jedoch noch nicht gesichert. Für den nächsten Abschnitt Essenbach-Geisenhausen wurde ein Vorentwurf vom Bundesverkehrsminister genehmigt. Da zunächst für den Streckenabschnitt südlich der A 92 ein neues Raumordnungsverfahren notwendig geworden ist, kann mit einem Planfeststellungsverfahren südlich der A 92 erst begonnen werden, nachdem dieser Streckenabschnitt in den vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen worden ist. Mit einem Baustart vor 2020 kann nicht gerechnet werden. Eine zusätzliche Schwierigkeit ist, dass planerisch von Seiten der Autobahndirektion Süd feststehen muss, wo die Trasse südlich Geisenhausen bis zur A 94 weitergeführt werden kann „Das ist problematisch und da ist noch alles offen“ so Lichtenwald. Wo Planungsrecht bestehe werde vorrangig geplant. Wegen dem größeren Anteil der Erhaltungskosten werde der Finanzkuchen kleiner. Mit dieser Sicht auf diesen zeitlichen Verlauf könne man an der A 94 wohlwollend frühestens 2030 ankommen. Der Abschnitt von der A 92 bis zur A 94 sei aber verkehrstechnisch sinnlos, kritisierte Reinhold König, da man schon jetzt von der A 92 über die Flughafen-Tangente-Ost kreuzungsfrei zur A 94 fahren könne.

Südlich der A 94 führten mittlerweile neue politische Vorgaben, entstanden aus Bürgerprotesten und den Überlegungen der Gemeinden und Landkreise dazu, dass das Atteltal aus der Planung genommen wurde und eine Trassierung entlang der vorhandenen B 15 angedacht wird. Die modifizierte Planung der Trasse durch das Atteltal wurde noch nicht an das Bundesverkehrsministerium abgegeben, doch erfolge dies noch bis Ende des Jahres. Die B15 neu soll von Norden her, wie ursprünglich geplant, bis etwa Höhe B 304 bei Pfaffing, und südlich von Pfaffing / B 304 zur bestehenden B15 und dort Parallel zur bestehenden Trasse Richtung Westtangente Rosenheim geführt werden. Eine Rückverlagerung auf die ursprünglich geplante Trasse sei unwahrscheinlich, jedoch nicht ausgeschlossen. Die B 15 neu wird mautpflichtig werden, während die B 15 alt mautfrei bleiben soll. Bei Parallel laufenden Trassen ist der Mautausweichverkehr bereits vorprogrammiert. Alternativ wäre es sinnvoller auf eine neue Autobahn zu verzichten und einen Ausbau der bestehenden B15 inklusive Ortsumgehungen zu favorisieren. Entsprechende Bürgerbeteiligungen werden in Zukunft bei politischen Entscheidungen eine immer größere Rolle spielen.

Gisela Floegel verwies auf die Petition „Stop B 15 neu“ mit 12.343 Unterzeichnern, und überreichte den Petitionstext. „Das ist schon was“ meinte Paul Lichtenwald anerkennend. Eine durchgehende Autobahn Landshut-Rosenheim bleibe für die Befürworter die nächsten 30 Jahre ein Traum, für die Gegner ein Alptraum, der so schnell wie möglich beendet werden soll.