

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. „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.“



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 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 B1, 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.

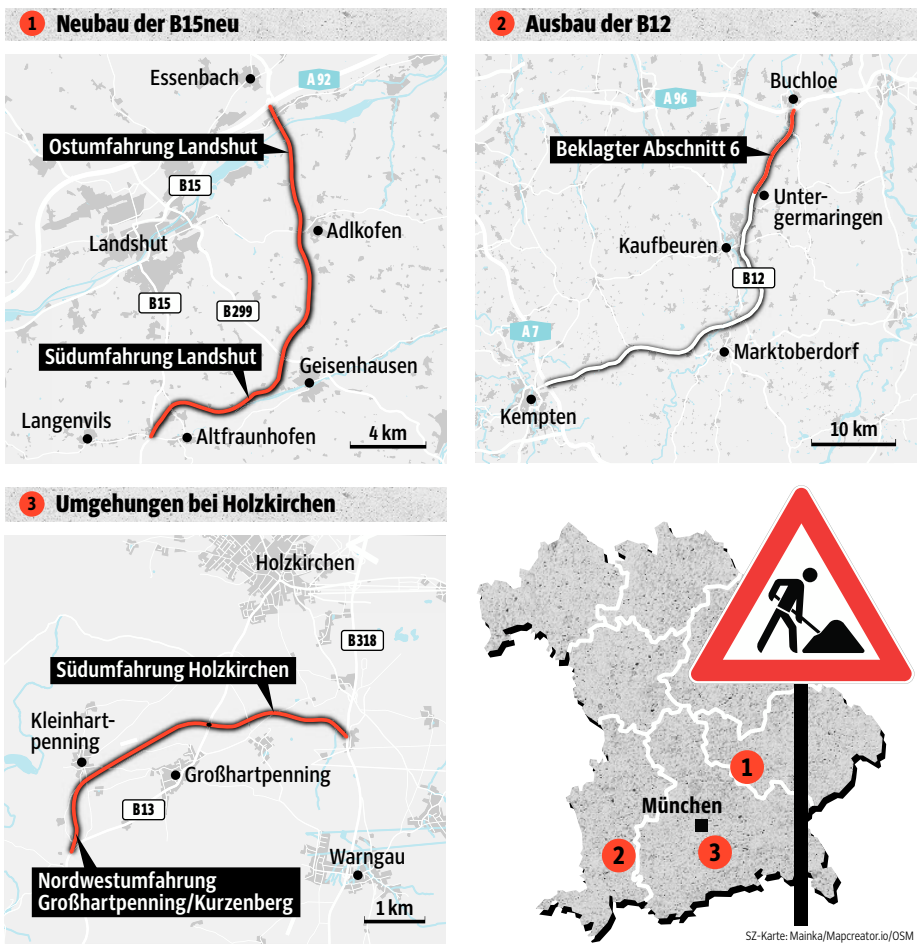
B 12 zwischen Buchloe und Kempten

„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 autobahn-gleichen 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 abzu-sehen. Die Naturschützer wollen aber gar keine Ehrenrunde, sie wollen die Politik dazu bewegen, noch einmal über die Dimen-sionen nachzudenken. Die Stimmung im All-gäu gibt ihnen recht, auch der Bauernver-band läuft Sturm gegen die Pläne, der Lan-desbund für Vogelschutz protestiert, Kom-munen 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.



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 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.

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.

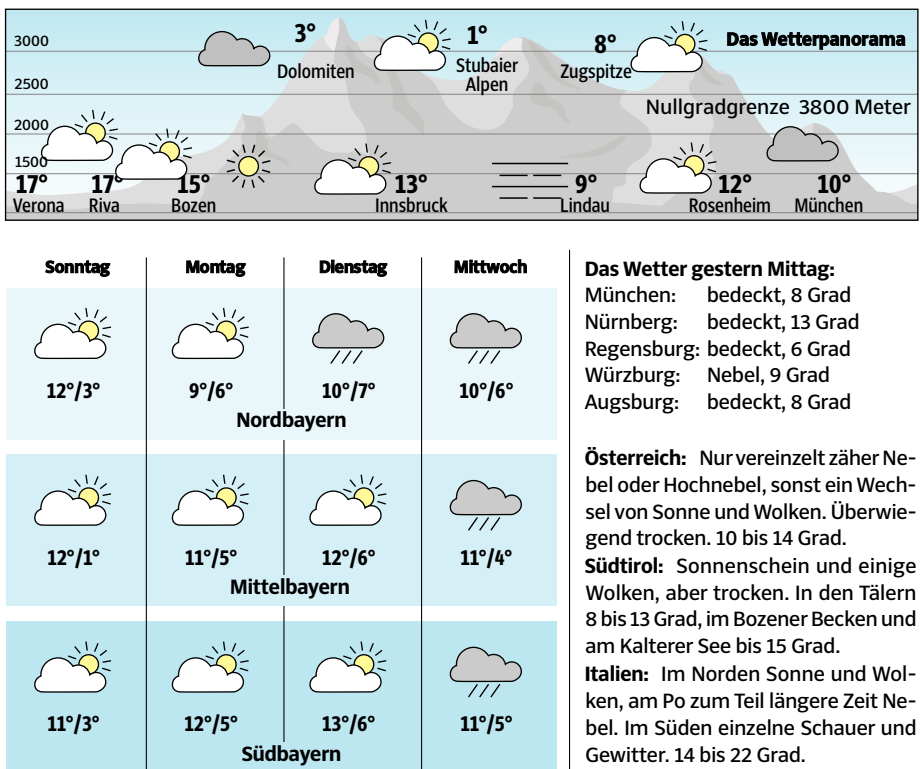
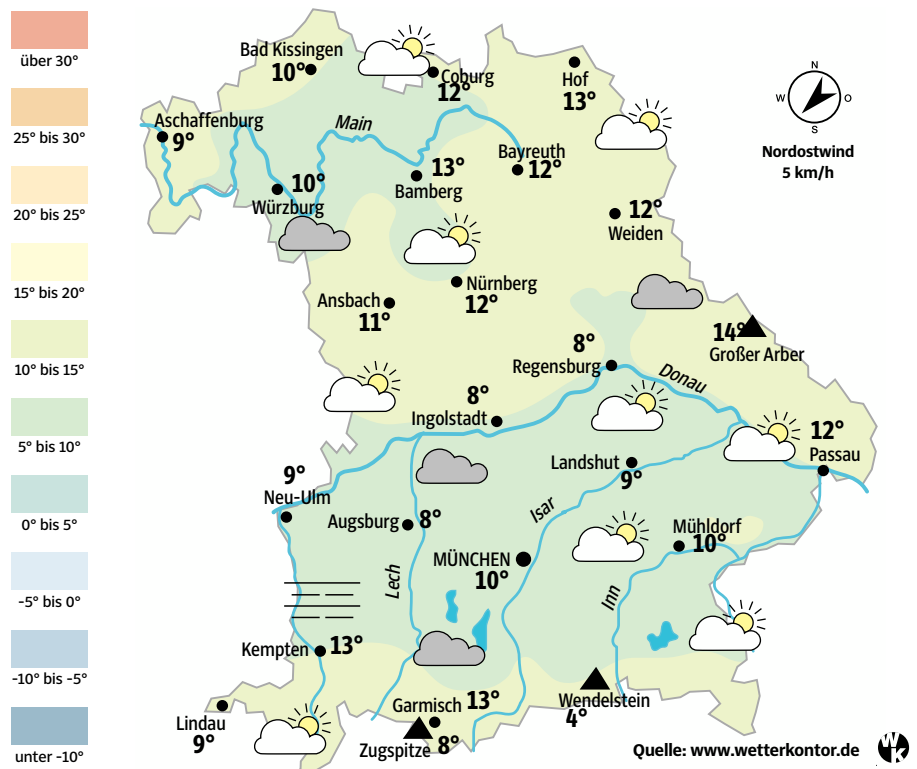
Ob die beiden Umfahrungen gebaut werden sollen, können die Holzkirchner am Sonntag, 20. November, selbst entscheiden. Der Gemeinderat hat sie ihnen zur Abstimmung gestellt, das staatliche Bauamt will das Ergebnis erklärtermaßen akzeptieren. Seine Planer haben zahlreiche Varianten auf die beiden vorliegenden Trassen eingedampft, die im Wesentlichen eine Querverbindung zwischen den beiden in

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°, Stafelsee 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) 2183-8295

RESSORTLEITER:
Ulrike Heidenreich, René Hofmann

STELLVERTRETER:
Sebastian Beck, Karin Kampwirth

MRB-DESK: Isabel Bernstein; Lisa Sonnabend
MÜNCHEN (CVD): David Costanzo, Martin Hammer
Thomas Kronwetter, Thomas Schmidt (-7512)
LANDKREIS MÜNCHEN: Lars Brunnthaler (-7294)
BAYERN: Katja Auer (-437)
KULTUR UND SZ EXTRA: Susanne Hermanski (-8235);
Bernhard Blöchl (-9158)

LESEBRRIEF: Thomas Soyler (-475)

LAYOUT: Christian Tönnemann, Stefan Dimitrov
FOTO: Jörg Buschmann; Petra Payer

BAD TÖLZ-WOLFRATSHAUSEN: Claudia Koestler,
Untermarkt 2, 82515 Wolfratshausen, Tel. (0817) 4316-0,
DACHAU: Thomas Radmaier, Parbergasse 4, 85221 Dachau,
Tel. (0813) 5685-0, EBERSBERG: Barbara Mosser, Ulrichstraße 1,
82560 Ebersberg, Tel. (0892) 8266-0,
FREISING UND EBDING: Kerstin Vogel, Johannistraße 2, 82354
Freising, Tel. (0816) 5687-0, Dorfener Straße 7, 85435 Erding,
Tel. (08122) 9730-0, FÜRSTENFELDRUCK: Christian Hufnagel,
Schöngiesinger Straße 38-40, 82256 Fürstentfeldbruck,
Tel. (08141) 6114-0, STARNBERG: Florian Zick,
Gauringer Straße 9, 82319 Starnberg, Tel. (08151) 3905-0
AUGSBURG: Florian Fuchs, Philippine-Weiser-Straße 13,
86150 Augsburg, Tel. (0821) 57025, NÜRNBERG:
Olaf Przybilla, Kaiserstraße 23, 90403 Nürnberg, Tel. (0911) 2055503,
REGENSBURG: Lisa Schnell, Prüfeninger Straße 20,
93049 Regensburg, Tel. (0941) 58125-20

OBJEKTLEITUNG MÜNCHEN UND REGION: Mario Lauer
LESEMARKT MÜNCHEN UND REGION: Stefanie Maier

ANZEIGEN REGIONAL UND TRAUER:
Benjamin Czech (verantwortlich), Christine Tolkadorf,
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 Anzeigenpreise Nr. 83 – gültig ab 1. Januar 2021
ABO-SERVICE: Telefon 089/2183-8080, Internet: www.sz.de/abo