

Verkehr in der Region

Träume, Wünsche, ... Wirklichkeit

Podiumsdiskussion am 18. Juni 2013 in Blumberg bei Adlkofen

Veranstalter: VCD-Kreisverband Landshut/Dingolfing-Landau e.V.,
Kreisgruppe Landshut im Bund Naturschutz in Bayern e.V. und
Verein der Betroffenen und Gegner der Autobahn B15 neu

Protokoll (ohne Spitzen und Polemik einiger Diskutanten ausgeführt)

1) Begrüßung und Einführung

Martin Schachtl (VCD-Kreisverband Landshut/Dingolfing-Landau e.V.) begrüßt die Gäste der Veranstaltung und die Diskussionsteilnehmer auf dem Podium.

Heiner Müller-Ermann (Bayerischer Rundfunk) stellt sich vor und stellt klar, dass er persönlich als langjähriger Sprecher der Bürgerinitiativen gegen die Isental-Autobahn eine klare Position zu Verkehr und Mobilität hat. Er sei aber professionell genug, um diese im Rahmen seiner Aufgabe als Moderator zurückzuhalten. Als Auftakt bittet er die Diskussionsteilnehmer auf dem Podium ihren Begriff von Mobilität zu definieren und eine Aussage zu treffen, ob diese heute intelligent gelöst sei.

Bernd Sluka (VCD Landesvorsitzender in Bayern): Mobilität ist für ihn mehr als Autofahren und Straßenbau keine Lösung. Daher sei die Mobilität nicht intelligent gelöst.

Robert Esterl (Bereich 3 - Planung und Bau an der Regierung von Niederbayern): Mobilität sieht er als ein Grundelement der Daseinsvorsorge an. Er selbst nutzt auf dem Weg zur Arbeit Auto, Bahn und Fahrrad.

Christian Hanika (Bundestagskandidat der Freien Wähler, Wahlkreis 228 Landshut-Kehlheim): Er sei über die B15 neu nach Landshut und Adlkofen gekommen. Mobilität ist alles und oft abhängig von der Zeit.

Florian Oßner (Bundestagskandidat der CSU, Wahlkreis 228 Landshut-Kehlheim): Mobilität bedeutet für ihn ein Stück Freiheit und sei durchaus intelligent gelöst.

Dr. Thomas Gambke (MdB und Bundestagskandidat von Bündnis90/Die Grünen, Wahlkreis 229 Landshut): Für ihn heißt Mobilität sich bewegen. Er macht dabei einen Unterschied zwischen Mobilität als Pflicht und in der Freizeit. Die Intelligenz muss bei der Mobilität noch zunehmen.

Dr. Ulrich Kaltenecker (Kreisgruppe Landshut im Bund Naturschutz in Bayern): Er sieht Mobilität als ein Grundbedürfnis an. Dabei ist aber Intelligenz gefragt. Als Beispiel führt

er die Diskussion um das Parkdeck am Landratsamt Landshut an und die Selbstverständlichkeit hier und anderswo mit dem Auto überall bis vor die Haustür fahren zu können.

2) Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Als ersten Themenblock bittet der Moderator die Vertreter von Parteien, Verbänden und Institutionen um ihre Sicht bezüglich des Öffentlichen Verkehrs bzw. Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Bernd Sluka ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Passau nach Adlkofen gekommen. Die Planung solcher Fahrten sei mitunter etwas mühsam. Außerdem zeigte er die derzeitigen Schwachpunkte (Abend, Wochenende) bzw. Grenzen dieser Art der Mobilität auf. Bezüglich der Kosten fehlten hier auch Informationen und diese seien auch nicht homogen. Zudem fehlten Vertaktungen und oftmals eine sinnvolle Verknüpfung von Schiene und Bus.

Dr. Thomas Gambke stellt die Prinzipienfrage. Was bestimmt den ÖV, das Angebot oder die Nachfrage? Für ihn ist es klar das Angebot, das geschaffen werden muss, um die Akzeptanz zu fördern. Als ein Mittel in der Fläche sieht er z.B. das Anrufsammeltaxi wie es in Vilsbiburg und andernorts in verschiedenen Variationen angeboten wird.

Florian Oßner dagegen sieht die Nachfrage als bestimmendes Element und dazu noch das zugehörige nutzbare Potential. Er führt den Nahwegeplan des Landkreises Landshut als Beispiel für Probleme der Finanzierung an und der damit verbundenen Frage der Kostenverteilung an. Es gilt das Verhältnis von ÖV zu Individualverkehr vernünftig abzuwägen.

Christian Hanika meint, beim ÖV kann die Frage, ob er sich wirtschaftlich lohne nicht gestellt werden. Als eine bedenkenswerte Lösung der Praxis führte er das Beispiel Citybus an. Hierbei fährt ein Bus (mit angepasster Kapazität) den ganzen Tag regelmäßig festgelegte Routen (mit wichtigen Fixpunkten wie Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten oder Ämter) in einer Gemeinde ab.

Robert Esterl führt aus einer Veröffentlichung des Bayerischen Landesamtes für Statistik an, dass die Kosten des Individualverkehrs zwischen 2003 und 2013 zwar um 30% gestiegen, die des ÖPNV im gleichen Zeitraum aber um 42% (Bahn +38%, Bus und andere entsprechend mehr). Als Beispiel der Attraktivität des ÖV bezeichnete er die Lösung in Südtirol, wo Jugendliche bis 17 Jahre den regionalen ÖV kostenlos

nutzen könnten. In Deutschland hingegen zahlen Jugendliche im Alter von 15 Jahren bereits 170 Euro pro Jahr für eine Bahncard 50.

In der anschließenden Diskussion wird eingegangen auf:

Kosten (unbekannt),

Verkehrsverbände, z.B. in Stadt und Landkreis Landshut sind wünschenswert (Rosi Steinberger),

Zuwendungskürzungen von (seit 2004) i.H.v. 55 Millionen Euro machen die Finanzierbarkeit von Tarifverbänden unmöglich (Johann Amberger),

Bussysteme gerade für die Beförderung von Kindern sollten besser ausgebaut werden und vernünftig planbar sein (Christine Skala).

Florian Oßner stellt solide Haushalte und Finanzen in den Vordergrund und dies macht es bei Investitionen bzw. Kosten notwendig, Prioritäten zu setzen.

Christian Hanika fordert alle Beteiligten an einen runden Tisch, um die Verzahnung aller Verkehrsmittel zu fördern und die vorhandenen Finanzmittel sinnvoller einsetzen zu können.

Dr. Thomas Gambke fragt nach der Ausrichtung und der Vision von Mobilität. Dabei ist zu konstatieren, dass die derzeitige Bundes-/Landesregierung eindeutig den Straßenverkehr bevorzugt fördert.

Heiner Müller-Ermann schlägt vor, sich vom bisherigen denken in Töpfen zu verabschieden und leitet zum zweiten Themenblock über.

3) Dritte Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München

Dr. Ulrich Kaltenegger führt an, dass der Flughafen mit dem Bau einer dritten Start- und Landebahn eine internationale Drehkreuzfunktion anstrebe, die sich vom Ziel einer regionalen Bedürfnisbefriedigung und damit der Daseinsvorsorge entferne. Zudem gab er zu bedenken, dass öffentliche Mittel gebunden, wertvolle FFH-Flächen zerstört und Menschen (z.B. in Berglern, Attaching, Freising) bis hin zur Unerträglichkeit belastet werden. Auch darf der Sinn des Festhaltens am Ausbau bezweifelt werden. Zum einen wird sich der laufende Prozess sicher noch bis in den September hinziehen (erheblich länger als geplant) und unabhängig vom Ausgang gibt es da noch den Münchner Bürgerentscheid von 2012, der einen Ausbau (entsprechend der derzeitigen Vertragslage der Anteilseigner am Flughafen) nicht erlaube.

Florian Oßner dagegen sieht einen Ausbau als unbedingt notwendig an, da der Flughafen ein Drehkreuz mit Spitzenzeiten sei, die es abzudecken gelte. Er stellte in diesem Zusammenhang die Frage, ob vom ökologischen Standpunkt her ein Ausbau nicht sinnvoller als Flugzeuge in Warteschleifen über der Region seien. Außerdem ist der Flughafen ein Jobmotor, der nur mit einem weiteren Ausbau positiv wirken könne und damit einen Akt der Zukunftssicherung darstellt.

Dr. Thomas Gambke fordert mit dem Flughafen nicht ein totes Pferd weiter zu reiten, sondern wirkliche Innovationen (besonders des Mittelstandes, wie z.B. in den Firmen Flottweg oder Hatz) zu fördern. Und bezüglich der Mobilität stellt sich hier dann die Frage, ob öffentliche Mittel nicht besser im Schienen- als im Flugverkehr einzusetzen sind angesichts von zwei Drehkreuzen, die nur 300 km entfernt voneinander liegen.

Christian Hanika betont, dass er für den Flughafen ist, aber nicht für dessen Erweiterung. Er fordert bei diesem Thema eine gesamtheitliche (zumindest bayerische) Sicht, die z.B. auch den Flughafen in Nürnberg einbeziehen sollte.

In der anschließenden Diskussion wird eingegangen auf:

Arbeitsplätze, die nicht mehr werden, sondern nach Untersuchungen in Frankfurt lediglich aus der Region in die Nähe des Flughafens wandern (Ingrid Borgmann),
Gewinner wie der Landkreis Landshut, der durch die Nähe zum Flughafen Vorteile hat (unbekannt),

Wirtschaftlichkeit für Unternehmen in der Region aus Zeitvorteilen (= Geld) durch Direktflüge (Florian Oßner),

Drehkreuz, das nicht im Interesse Bayerns ist (Dr. Thomas Gambke),

Infrastruktur, die in der Region erschöpft ist (Dr. Ulrich Kaltenecker),

Grenzen, die erkannt werden sollten und nicht alles zu machen, was vielleicht möglich ist (Fritz Wenzel),

Fachkräftemangel, der vorhanden ist und bei einem Ausbau den Zuzug in die Region von geschätzt 50.000 Menschen er- und die Infrastruktur überfordern würde (Günther Raschel),

Warteschleifen, die es laut der Flughafen München GmbH (FMG) im Normalbetrieb derzeit nicht gibt (Günther Raschel),

Demokratieverständnis der Ausbaubefürworter, da ein Bürgerentscheid den Ausbau unterbindet (Ralph Hausberger),

Bewohner der Landeshauptstadt haben entschieden, nicht Bayern (Florian Oßner als Antwort).

4) Straßenbau

Als wohl für die Zuhörerinnen und Zuhörer interessantesten Teil vermutet Heiner Müller-Ermann das Thema Straßenbau. Hier wird vor allem auf die umstrittene B15 neu eingegangen werden.

Christian Hanika verlangt ein Ende der Verschleierung von Autobahnprojekten wie der B15 neu. Er sieht es als vordringlich an Ortskerne zu entlasten und Umfahrungen zu bauen, wo dies erforderlich ist. So braucht es z.B. für die Verkehrsprobleme der Stadt Landshut eine gemeinsame Lösung zusammen mit der Region.

Bernd Sluka führt Zahlen an. Für Bayern sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 13 Mrd. Euro vorgesehen. Verbaut werden jährlich nur 400 Mio. Euro und damit bräuchte man fast 33 Jahre um die derzeitigen Pläne umzusetzen. Weiterhin werden für Sanierungen der Straßenbauwerke in den nächsten Jahren (bis 2020) rund 51. Mrd. Euro benötigt. Ein Weiterbauen ist angesichts dieser enormen Last nach seiner Meinung nicht sinnvoll. Zudem ist festzustellen, dass seit Beginn des Jahrtausends keine nennenswerte Zunahme des Straßenverkehrs zu verzeichnen ist.

Robert Esterl bietet an auf Fragen einzugehen.

Florian Oßner ist der Meinung, dass mit der B15 neu das verkehrstechnische Nadelöhr Landshut gelöst und auch der Schadstoffausstoß durch Stauvermeidung reduziert werden kann. Vorgeschlagene Lösungen wie die Tangenten Ost oder West konnten aus verschiedenen Gründen nicht in Angriff genommen werden (Letztere aufgrund eines ablehnenden Bürgerentscheids). Zudem ist die B15 neu bereits im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 in verschiedenen Abschnitten in unterschiedlichen Dringlichkeitsstufen enthalten. Die B15 alt ist seiner Meinung nach die schlechteste Verbindung von Oberzentren (Landshut, Rosenheim) und er sieht lokale Lösungen problematisch und wenig zielführend.

Dr. Thomas Gambke erkennt keine klare Aussage zur Bedeutung der B15 neu. Einmal wird sie von den Befürwortern als Magistrale dargestellt und dann wieder als lokale Umfahrung von Landshut. Was soll sie denn nun sein?

Dr. Ulrich Kaltenegger sieht angesichts des Verkehrsaufkommens zwischen den größeren Orten keine Notwendigkeit für eine neue Autobahn von Nord nach Süd (von

Landshut bis Schwindegg). Auf der B299 wurden bereits viele Möglichkeiten umgesetzt und Umfahrungen gebaut.

In der anschließenden Diskussion wird eingegangen auf:

Kosten des Straßenneubaus, obwohl kein Geld vorhanden ist und regionale Wirtschaft wird durch Bürokratie gegängelt statt gefördert (Stefan Schachtl),
Isarquerung der Konrad-Adenauer-Straße, die für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer schwierig ist, erfordert einen Ausbau oder eine separate Führung (Kathy Mühlebach-Sturm),
Hochwassergefahr für und Sperrung von Grundwasserströmen durch die B15 neu bei der geplanter Unterquerung der A92 (Fritz Wenzel),
Planfeststellung, die zeigt, dass für diesen Abschnitt Hochwasser beherrschbar ist und Grundwasserströme geleitet werden können (Robert Esterl als Antwort),
Autobahnen als Ortsumfahrung ungeeignet wie das Beispiel Altdorf zeigt, wo eine Umfahrung trotz Autobahn gebaut wurde (Fritz Wenzel),
Märchenerzähler, die den Bürgerinnen und Bürgern weis machen wollen, dass die B15 neu in einem Stück von Landshut bis Schwindegg durchgebaut werden kann (Herbert Jans),
Verhinderung von Ortsumfahrungen an der B15 alt durch die B15 neu in der Vergangenheit, die dann trotzdem gebaut wurden; derzeit fehlen nur noch wenige und südlich der A94 will auch die Politik die B15 neu nicht (Gisela Floegel),
Anzahl der Ortsumfahrungen, die durch die B15 neu im Jahr 1989 ermöglicht worden wären, lag bei 33 (Robert Esterl als Antwort),
Nutzer auf der B15 alt, die zwischen Landshut und Taufkirchen (6.000) und zwischen Dorfen und Haag (7.000) unterwegs sind; diese Zahlen liegen unter den für den Status einer Bundesstraße notwendigen 10.000 Kfz/24 Std. (Heiner Müller-Ermann).

Zum Abschluss des Themas gibt Robert Esterl einen kurzen Überblick zum Planungsstand. Die B15 neu wird bis 2017/2018 bis zur A92 fertig gestellt sein. Für den südlichen Landkreis Landshut gibt es einen genehmigten Vorentwurf. Mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2015 wird dem Bestandserhalt und dem Ausbau vorhandener Verkehrswege Vorrang eingeräumt werden.

5) Zusammenfassung und Schlussworte

Bernd Sluka ist der Meinung, dass sich die Gesellschaft den Verkehr in seiner jetzigen Form zukünftig nicht mehr leisten können und mahnt den Ausbau des ÖPNV und Alternativen zum Auto an. Das Infrastrukturdenken muss sich ändern.

Robert Esterl bedankt sich und meint, dass er schon weitaus schwierigere Diskussionsabende erlebt hat.

Christian Hanika erkennt angesichts der regen Beteiligung keine Politikverdrossenheit und nutzt das Schlusswort für Werbung in eigener Sache.

Florian Oßner führt an, dass Politik für Bürgerinnen und Bürger da ist. Es wurden große Themen angesprochen für eine Region, die von bedeutenden Verkehrsachsen durchzogen wird. Es gilt die Lebensqualität auf dem Lande zu erhalten und schließlich wollen alle nur das Beste.

Dr. Thomas Gambke sieht den Einsatz für die Bürgerinnen und Bürger bei allen, nur mit unterschiedlichen Konzepten. Allerdings werde mit der derzeitige Politik eine unqualifizierte Entwicklung betrieben, die es durch richtige Konzepte abzulösen gilt.

Dr. Ulrich Kaltenegger hofft auf Politiker, die die Konsequenzen ihres Handelns überblicken und Respekt vor Mensch und Natur zeigen.

Heiner Müller-Ermann zitiert dann noch Prof. Kurzak. Dieser hat sich als Verkehrsgutachter für die Baubehörden einen Namen gemacht und ist nicht verdächtig, Straßenbau verhindern zu wollen. Umso bemerkenswerter ist es, dass er den Straßenverkehr zwar bis 2020 noch wachsen, bis 2025 aber stagnieren und ab da dann abnehmen sieht. Und die Oberste Baubehörde gibt den Anstieg des Straßenverkehrs in den letzten zehn Jahren mit etwa 0,1 Prozent pro Jahr an. Eine intelligente Politik ist gefordert! Schließlich dankt er den Diskussionsteilnehmern auf dem Podium für ihre Disziplin und den Menschen im Saal für ihr Interesse, das sie bei hochsommerlichen Temperaturen bewiesen haben.

Martin Schachtl beendet die Veranstaltung mit dem Hinweis, dass es einen wachsenden Verkehrssektor gibt, nämlich den auf dem Fahrrad und überreicht dann noch den Personen auf dem Podium kleine Präsente.

Ernst Georg Eichner