

Spurwechsel beim Straßenbau

Bürgerwille als neues Kriterium: Umstrittene Projekte vor dem Aus

München – Die Revolution im Straßenbau drang in Form eines akademischen Vortrags an die Öffentlichkeit. Professor Wolfgang Wüst ist eine Kapazität im Bauwesen, er ist Honorarprofessor an der TU München und leitete auch schon mal die Autobahndirektion Südbayern. Aktuell ist er Leiter der Abteilung Straßen- und Brückenbau im bayerischen Verkehrsministerium und erstattete im Landtags-Ausschuss Bericht über den neuen Ausbauplan für Staatsstraßen. Anders als Bundesstraßen, die der Bund finanziert, muss der Freistaat die Staatsstraßen selber vor Ort durchsetzen und auch finanzieren. Und das wird zunehmend zum Problem.

Rund die Hälfte der Projekte, die noch im letzten Ausbauplan aus dem Jahr 2011 enthalten waren, seien im neuen Plan nicht mehr enthalten, sagte Wüst in der Sitzung. Damit wären über 300 Projekte ad acta gelegt. Dem Grünen-Abgeordneten Markus Büchler, der das Thema schon länger umtreibt, gingen die Augen über. Er hatte schon mehrmals beantragt, dass der neue Ausbauplan im Parlament vorgelegt und behandelt wird. „Der alte Plan war ein Wunsch-Dir-was der CSU-Bürgermeis-

ter“, sagt Büchler. Viele Projekte seien überflüssig – nicht nur aus finanziellen, sondern auch aus Umweltschutz-Gründen.

Die Kurskorrektur wird auch von Jürgen Baumgärtner, CSU-Abgeordneter und Ausschussvorsitzender, ausdrücklich begrüßt – mehr noch: Er sagt, sie sei auf Drängen der CSU zustande gekommen. Die Akzeptanz für neue Straßen durch unberührte Landschaft habe abgenommen, sagt Baumgärtner. „Es macht keinen Sinn, etwas zu bauen, was die Menschen nicht wollen.“ Daher sei die Ausbauplanung nach neuen Kriterien geordnet worden. Dazu zählen etwa die Akzeptanz vor Ort und verschärfte Umweltstandards.

Viele Projekte sind weit von der erforderlichen Punktzahl entfernt, wie aus Angaben der Straßenbauämter hervorgeht. Beispielsweise erreicht die

Ortsumfahrung von Ebersberg nur 270 von 525 erforderlichen Punkten. Diese errechnet sich aus verschiedenen Kriterien wie „Projektabzeptanz“, „Flächeninanspruchnahme“ oder „Entwicklungspotenzial für den Raum“. Die 3,4 Kilometer lange Straße in Ebersberg, die teils im Tunnel geführt werden müsste, ist vor Ort ohnehin schon mehr oder minder ad acta gelegt. Sie würde mindestens 21,3 Millionen Euro kosten. Weitere Projekte ohne Chance auf Verwirklichung sind beispielsweise die Ortsumfahrung von Utting am Ammersee (185 von 525 Punkten, 10,6 Mio Euro), die vom Nachbarort Schondorf (205 Punkte, 23,9 Mio), die Ortsumfahrung Arnbach/Kreis Dachau (285 Punkte, 10,3 Mio.) und die Ortsumgehung östlich von Maisach/Kreis Fürstentfeldbruck (245 Punkte, 8,8 Mio). Auch die Aussichten für regel-

rechte Großprojekte stehen schlecht, so etwa für die Ortsumfahrung östlich von Mühlendorf (215 Punkte, 74 Mio.). Ebenso unter ferner liefen: eine Ortsumgehung Oberschleißheim. 4,9 Kilometer Straße würden nach dem Preisstand von 2023 den Freistaat über 40 Millionen Euro kosten. Geht es nach dem Grünen-Abgeordneten Markus Büchler, der dort wohnt, müsste das Projekt eigentlich ganz gestrichen werden. Insgesamt summieren sich die Ausbaupläne auf einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag, schätzt er.

Büchler hätte auch gern einen Ausbauplan für ganz Bayern und eine präzise Anzahl der gestrichenen Projekte. Er vermutet, die CSU werde das erst nach der Kommunalwahl veröffentlichen. Stimmt nicht, sagt sein Kollege Baumgärtner von der CSU. Er erfahre für das neue Vorgehen, das er als „revolutionär“ einschätze, jetzt schon „höchste Akzeptanz“. Er sprach sich aber ebenfalls dafür aus, dass der Plan im Ganzen vorgelegt wird. Nach Angaben des Ministeriums sind die Projekte allerdings künftig nur noch auf den Online-Auftritten der 22 Straßenbauämter in Bayern gelistet.

DIRK WALTER



Jürgen Baumgärtner
CSU-Abgeordneter



Markus Büchler
Grünen-Abgeordneter