

„Mehr Intelligenz statt Beton“

Bayern ist ausreichend mit Straßen erschlossen. Der geplante Neu- und Ausbau des bayerischen Staatsstraßennetzes schadet dem Klima- und Artenschutz, zerschneidet und verlärmte Landschaft und Wohngebiete, verschärft die Verkehrsprobleme und verhindert nachhaltige Mobilitätskonzepte. Die Staatstraßenplanung ist intransparent und verschwendet Steuergelder. Ein vernünftiger Staatsstraßenplan müsste die geänderten Rahmenbedingungen und die Festlegungen der Staatsregierung zum Klimaschutz, Flächenschutz und Erhalt der biologischen Vielfalt berücksichtigen und - bis auf wenige Ausnahmen - vorrangig die Substanzerhaltung des bestehenden Staatstraßennetzes sichern.

Der Bund Naturschutz fordert deshalb Mobilitätsplanung, statt Straßenplanung, Senkung des aktuellen alarmierenden Flächenverbrauches, klare Priorität für Erhaltungsinvestition und Rückbau mit Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten, statt Neubau, ein Ende der „Wunschzettelplanung“ bei der Staatstraßenplanung in Bayern, die Beteiligung der Öffentlichkeit, der Naturschutzverbände und des bayerischen Landtages an der Aufstellung künftiger Staatsstraßenpläne, eine Konfliktreduzierung durch Stopp von überzogenen Planungen bzw. fundierte Alternativenprüfung und eine Änderung der Anreizsysteme und Förderrichtlinien für Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen, die einen überzogenen Ausbau und die Verbreiterung mit entsprechenden Eingriffen, statt Substanzerhalt, erzwingen.

Situation der bayerischen Staatstraßenplanung

Die bayerische Staatsregierung betreibt seit Jahrzehnten keine Mobilitätspolitik aus einem Guss, sondern unter Verantwortung der jeweiligen Innenminister, mit Zustimmung der Landtagsmehrheit durch die Haushaltsentscheidungen, reine Straßenbaupolitik.

Es besteht ein großer Erhaltungsrückstand im 13.603 km langen bayerischen Staatsstraßennetz. Nach Darstellung der zuständigen Obersten Baubehörde (OB) ist rund ein Drittel der Staatstraßen reparaturbedürftig, der Oberste Rechnungshof kritisiert seit Jahren diesen Zustand. Mangelnder Straßenunterhalt führt zu höheren Wiederherstellungskosten und verbraucht einen immer größeren Anteil des Steueraufkommens.

Es besteht kein Interesse der Straßenbauverwaltung, der Straßenbauunternehmen und vieler Landtagsabgeordneter an

Mobilitätslösungen, sondern am „Weiter so“, um Bauaufträge und Arbeitsplätze in der Verwaltung zu sichern.

Auf Grundlage interessegeleiteter Verkehrsprognosen, die den Bevölkerungsrückgang und steigende Energiekosten ausblenden und das weitere Wachstum des Straßenverkehrs als „unabänderlich“ ansehen, werden teure Bauprojekte, statt angepasster Lösungen geplant und durchgesetzt. Das bedeutet zunehmend kreuzungsfreie Staatstraßen und Ortsumfahrungen mit möglichst viel Brücken- und Rampenbauwerken mit der Begründung, „die Leistungsfähigkeit, Flüssigkeit und Schnelligkeit des Straßenverkehrs zu verbessern“.

Nach den zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen geht die Straßenbauverwaltung von weiter stark wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Straße aus. Da bei vielen Projekten die realen Verkehrszahlen keine Baunotwendigkeit begründen, wird der Prognosehorizont 2025 herangezogen und keine Änderung der verkehrspolitischen Randbedingungen unterstellt.

Es findet keine Abstimmung mit den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs oder einer Flächen sparenden Siedlungsentwicklung statt. Aufgrund einer „Wunschlistenplanung“ statt einer Bedarfsplanung wurde den Gemeinden mit Sonderförderprogrammen, wie z.B. dem Programm „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“ mit Förderung zwischen 70 und 90 Prozent durch den Freistaat weitere überdimensionierte Projekte ermöglicht.

Für Rückfragen: Tom Konopka, Regionalreferent für Mittel- und Oberfranken
Fon 0911/81878-14