

„Verkehrspolitik von Vorvorgestern“

In Online-Gespräch mit Parlamentarischem Staatssekretär Michael Theurer zur B 304 neu hagelt es Kritik

Von Robert Seifert

Trostberg/Traunreut. Ein vom FDP-Kreisverband Traunstein organisiertes Online-Gespräch haben Vertreter des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung (UVA) und des Traunreuter Stadtrats dazu genutzt, ihre Kritik am zweiten Bauabschnitt der Ortsumfahrung Altenmarkt an höchster Stelle anzubringen: Mit Michael Theurer hörte sich der neue Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Sorgen an. Neue Erkenntnisse konnte der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Bundestagsfraktion zwar nicht präsentieren, sicherte aber immerhin eine erneute fachliche Klärung im Ministerium und möglicherweise einen Ortstermin im Verlauf dieses Jahres zu.

Angesichts Hundertler Projekte quer durch die Republik, die im Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP, aufgelistet sind, könne er nach wenigen Wochen im Amt die Verhältnisse vor Ort rund um Altenmarkt nicht im Detail, gestand Theurer gleich zu Beginn. Die Widerstände, vor allem was die Linienführung angeht, habe er aber vernommen. Die Trassierung sei jedoch keine politische Entscheidung, sondern müsse von den Planern in einem sehr aufwendigen Verfahren erstellt werden. Dabei würden die Auswirkungen aller Alternativen auf Mensch und Natur abgewogen, damit die Planung am Ende auch gerichts-fest ist. „Denn mittlerweile gibt es kein Projekt mehr, das nicht beklagt wird.“

Arnulf Erler vom UVA brachte an dieser Stelle ein, dass die Grünen in den Koalitionsverhandlungen darauf gedrängt hätten, alle Infrastrukturprojekte einer erneuten Überprüfung zu unterziehen (wir berichteten). Das sei im Koalitionsvertrag aber letztlich nicht vorgesehen, entgegnete Theurer. Vielmehr sei darin vereinbart, dass die neue Regierung die Projekte im BVWP sehr wohl umsetzen wolle. Der zweite Bauabschnitt der B 304 sei demnach „in jedem Fall notwendig“, ebenso wie grundsätzlich eine leistungsfähige Infrastruktur. Einzelne Maßnahmen könne man nur im Einvernehmen wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan herausnehmen. Dies habe die Regierung nicht vor, „wenn nicht unüberwindliche Gründe gegen ein Projekt sprechen“. Ein ablehnen-



Über diese Wiese in Nock und eine massive Brücke über die Alz soll die B 304 neu hinunter auf die Dietlwiese und an der Schwarzau (im Hintergrund) vorbei zur B 299 nach Mögling führen. Umweltschutz- und Bauernverband laufen Sturm gegen das Projekt. – Fotos: Seifert/dpa

der Stadtratsbeschluss reiche dafür jedenfalls nicht, so Theurer auf eine Frage des Traunreuter Stadtrats Markus Schupfner.

Reinhold Schopf vom UVA forderte trotzdem aufgrund der „eklatanten Nachteile“ eine Überprüfung des zweiten Bauabschnitts. Er erläuterte Theurer auch die bekannten Kritikpunkte des Verbandes: Die massive Talquerung samt Steigung hinauf nach Nock bringe eine zusätzliche Umweltbelastung für Trostberg, wo doch die Emissionskontingente schon durch die Industrie ausgeschöpft seien. Das Projekt sorge für neuen Lärm, aber kaum Entlastung der Stadt – diese wäre nur durch eine spätere Westumfahrung und die Ostspange zur Alzchem erreichbar, „quasi ein Kreisverkehr um

die ganze Stadt herum“. Dadurch würde viel wertvolles Land verloren gehen, was mittlerweile auch der Bauernverband anprangere und ein stadtnahes Naherholungsgebiet zerstört. Theurer versicherte, die „Reihe von offensichtlichen Schwierigkeiten“ aufzunehmen und im Ministerium klären zu lassen. Trostbergs Zweite Bürgermeisterin Marianne Penn (Grüne) sprach angesichts von 80 Hektar Landverbrauch und durchschnittlichen Wäldern von einer „Verkehrspolitik von Vorvorgestern“, die Landwirtschaft und Naherholungsgebiete schädige, was in keinem Verhältnis zum Nutzen stehe. „Bei einer zukunfts-fähigen Verkehrspolitik müssten andere Aspekte im Vordergrund

stehen.“ Auch BBV-Kreisobmann Sebastian Sigleithmayer und Matthias Pöschl als betroffener Landwirt treibt der Landverbrauch um – für den Straßenbau, aber auch für die nötigen Ausgleichsflächen. Der sparsame Umgang mit wertvollem Boden werde überall propagiert – „nur die Straßenplaner arbeiten nach dem Motto: Darf’s ein bisschen mehr sein?“, sagte Sigleithmayer. Pöschl ergänzte, dass die Planung seit Jahrzehnten laufe, sich aber mittlerweile vieles geändert habe – von Umweltauforderungen bis zur politischen Situation. Theurer sprach hier von „Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzungen, die wir immer und überall haben“. Gerade in der wunderschönen Landschaft im

Alpenvorland mit ohnehin schon knappen Flächen für die Landwirtschaft müsse eine flächensparende Straßenplanung das Ziel sein. Ökologische Belange seien dabei viel stärker als früher zu berücksichtigen, so dass am Ende eine für alle Belange befriedigende Lösung oft nicht möglich sei. Das Kernproblem sei, dass der Verkehr massiv zugenommen habe, so Theurer. „Das kann man beklagen und behaupten, dass man das aufhalten kann. Aber wenn man sich die Zahlen genauer anschaut, sind die Prognosen leider sogar übertroffen worden.“ Bis 2030 müsse beim Personenverkehr mit einem Plus von zwölf Prozent, beim Güterverkehr sogar um 30 Prozent gerechnet werden. Die Ampel-Koalition plane eine Verkehrs- und Mobilitätswende, was aber sehr anspruchsvoll sei. „Denn auch der Ausbau von Schienenstrecken ist nicht konfliktfrei, wie Sie bei Ihnen vor Ort an der ABS 38 sehen.“ Und selbst wenn man das ambitionierte Ziel erreiche, den Anteil des Schienengüterverkehrs von 19 auf 25 Prozent zu erhöhen, „bleiben immer noch 75 Prozent auf der Straße“, und dann kommt man stets an einen Punkt, wo man ans bestehende Netz anschließt – das sind meist neuralgische Punkte wie offenbar hier in St. Georgen.“ Dr. Jürgen Winter erinnerte abschließend daran, dass sich der Traunreuter Stadtrat bei der Trassenentscheidung „vehement gegen diese Verkehrsführung gewehrt“ habe. „Leider sind wir nicht gehört worden.“ – rse

„VERFAHREN FÜR ST. GEORGEN WIEDER AUFNEHMEN“

Mehrere Teilnehmer aus Traunreut haben in der Online-Diskussion mit Michael Theurer den Blick auf die stark belastete Kreuzung in St. Georgen gelenkt. BBV-Kreisobmann Sebastian Sigleithmayer sprach von einem „Schilfbürgerstreich“, den Zulauf auszubauen und in St. Georgen zusätzlich Stau zu produzieren.

Andreas Piehler erinnerte daran, dass an dem Verkehrsknoten eine Bundes-, eine Staats- und eine Gemeindestraße auf eine Bahnlinie treffen, auf der sich der Takt verdoppelt habe. Das sorge für große Verkehrs-

probleme und Unfälle. Der zweite Bauabschnitt der Umfahrung Altenmarkt ende aber kurz vor diesem Knoten, für den es im Nachgang ein eigenes Planfeststellungsverfahren geben soll. Es ruht zurzeit, müsste aber dringend wieder aufgenommen werden, denn der vorgesehene tiefergelegte Kreisverkehr „würde alle Probleme entschärfen“.

Er werde nachhaken, warum das Verfahren an diesem „Flaschenhals“ in den Ruhezustand versetzt wurde, versicherte Theurer. Grundsätzlich verlaufe die Planung von Bundesprojekten aber „oft anders, als man sich

das auf kommunaler Ebene vorgestellt hat, denn hier geht es ja beispielsweise auch um den überregionalen Verkehrsfluss“. Große Vorhaben müsse man immer abschnittsweise realisieren, „und dann kommt man stets an einen Punkt, wo man ans bestehende Netz anschließt – das sind meist neuralgische Punkte wie offenbar hier in St. Georgen“.

Dr. Jürgen Winter erinnerte abschließend daran, dass sich der Traunreuter Stadtrat bei der Trassenentscheidung „vehement gegen diese Verkehrsführung gewehrt“ habe. „Leider sind wir nicht gehört worden.“ – rse



Michael Theurer

Lass Dich überraschen!

„Blind Date“ mit einem Buch: Leser können sich in der Trostberger Stadtbücherei die Katze im Sack ausleihen

bleiben oft im Regal liegen. Des- Fitbeck bevorzugt aber den Na-