

Mogelpackung „Eindampfung der Seitenstreifen auf der B16“

Im jüngsten Schreiben des bayerischen Staatsministers für Verkehr beteuert Herr Bernreiter, dass der vierstreifige Ausbau der B16 aus seiner Sicht wichtig sei, er allerdings als Kompromiss die Streichung der Standstreifen anbiete, um Fläche zu sparen. Wem auch immer die Eindampfung der Seitenstreifen zu verdanken ist, und somit die Verkleinerung auf 23 Meter Regelquerschnitt anstatt von 31 Meter, dies ist kein Schritt in die richtige Richtung, sondern eine Mogelpackung. Zumal die Streichung der Seitenstreifen unter gleichzeitiger Beibehaltung der vier Spuren noch dazu zu Lasten der Verkehrssicherheit, die von den Befürwortern immer als Argument für den Ausbau vorgeschoben wurde.

„Für uns ist das keine Option, denn der massive Flächenverbrauch und der Eingriff in die Natur bleibt. Durch die zusätzlich zu den vier Fahrbahnen weiterhin benötigten Ein- und Ausfädelspuren werde nicht viel an Fläche gespart, da in diesen Bereichen der Regelquerschnitt ähnlich dem des ursprünglichen geplanten Ausbaus bleibt. Die Lockwirkung auf den internationalen Querverkehr wird durch eine B16-Autobahn trotzdem angeheizt. Man müsse bedenken, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch bei dieser Art des Ausbaus weiterhin nicht vorgesehen ist“, so Margaretha Bauernfeind, 1. Vorstand des Vereins Lebenswertes Manching – Stopp B16 Ausbau e.V.. Zusätzlich erhöht sich die Unfallgefahr, denn durch die hohe Anzahl an Ein- und Ausfädelspuren, verbunden mit der Freigabe der Geschwindigkeit und der Autobahnoptik, wird suggeriert, dass man hier Gas geben kann. Tatsächlich gleicht die Straße, zumindest im Zucheringer und Manchinger Bereich, eher einer Stadtautobahn, mit allen Gefahrenquellen, die diese bieten, wie zum Beispiel die 24 Ein- und Ausfädelspuren, die allein in Manching auf 4 km durch die diversen Kleeblätter und Kreiseloptionen entstehen. Auch die Emissionen, wie Lärm und Feinstaub, bleiben gleich, egal wie breit vier Spuren sind.

Fakt ist, dass der „vierstreifige Ausbau“ der B16, durch die Aufnahme im Jahr 2016 in den Bundesverkehrswegeplan 2030 ein Bundesgesetz ist, welches es zu kippen gilt, egal in welcher Variante.

Aus Sicht des Vereins ist es nicht nachvollziehbar, warum die bayerische Regierung nicht die gleiche Energie, wie sie für den Ausbau der B16 aufwendet, auch für einen Ausbau und Optimierung der öffentlichen Verkehrsmittel an den Tag legt. Damit wäre ein attraktives Alternativ-Angebot für Bürger und Unternehmen geschaffen, bei der man nicht auf einen Pkw angewiesen ist.

Eine für die Region 10 (Lkr. Pfaffenhofen, Neuburg – Schrobenhausen, Eichstätt und die Stadt Ingolstadt) durchgeführte Befragung der ansässigen Unternehmen hat ergeben, dass diese mit der regionalen und überregionalen Straßenanbindung sehr zufrieden waren und hier Bestnoten vergeben haben. Dagegen kritisierten die Unternehmen deutlich, dass mit Blick auf die gesamte Region die Vernetzung mittels ÖPNV verbessert werden muss. „Damit die verkehrliche Anbindung sowohl von Wohn- als auch von Gewerbegebieten umweltfreundlich ausgestaltet werden kann, braucht es eine klare Stärkung des ÖPNV – Angebotes in der gesamten Region“, so die Empfehlung der Strukturanalyse.

„Das Angebot regelt die Nachfrage, und bei einem dürftigen ÖPNV – Angebot greifen die Bürger und Unternehmen nachvollziehbarerweise zu Verkehrsmitteln, welche sich auf der Straße bewegen. Es fehlt nach wie vor *der Mut*, alte Denkstrukturen zu überwinden. Stattdessen wird weiter Straßenausbau oder Neubau bevorzugt“, stellt Johanna Huber, 2. Vorsitzende des Vereins fest. Um den Teufelskreis „Mehr Straßen, führen zu mehr Verkehr, führen zu mehr Straßen“ zu durchbrechen, braucht es Entschlossenheit und Courage, solche alten Straßenplanungen zu stoppen und zukunftsfähige Alternativen auf die Bahn zu bringen. „Wir wollen klar betonen: Niemand möchte das Autofahren verbieten oder die Freiheit nehmen, zu entscheiden, welche Verkehrsmittel die Menschen nutzen. Im Moment fehlt der Regierung jedoch der Wille zur Gleichbehandlung beim Infrastrukturausbau und der Verteilung der Investitionen unter allen Verkehrsmitteln. Stattdessen wird nur einseitig der Individualverkehr gefördert“, so Waldemar Bauer,