

Argumente gegen die Nordtangente

Gegen die Nordtangente spricht:

1. **Beeinträchtigung der Lebensqualität zahlreicher Menschen:** Eine Straße durch das Ilztal lässt sich nicht anwohnerfreundlich planen.
2. **Massive Beschädigung des Naturraumes:** Die Nordtangente hätte nicht zu korrigierende Folgen für Tiere und Pflanzen, vor allem aber auch für Erholung suchende Menschen.
3. **Ungenügende Verkehrswirksamkeit:**
 - Laut Gevas-Gutachten brächte die Trasse täglich nur 2200 Autos einen Vorteil.
 - Lediglich 6,8 Prozent der Fahrzeuge in Passau sind laut aktuellem Verkehrsentwicklungsplan (Kordonenerhebung) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.
 - Eine Studie der TU München („Kurzak-Gutachten“) zählte pro Tag nur 280 Fahrzeuge aus dem Raum Hauzenberg und östlich davon, die über Passau von und zur A3 unterwegs sind.
4. **Enorme Kosten:** Das Projekt verlangt zwei Brückenbauten mit 300 bzw. 580 Metern Länge.
5. **Juristische Schwierigkeiten:** Betroffen von einer solchen Trasse wären nicht nur Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete, sondern vor allem auch FFH-Gebiete, darunter sogar Gebiete mit prioritären Lebensraumtypen. Die Folge wäre, dass nach der Verzögerung eines jahrelangen Rechtsstreites die Trasse wahrscheinlich abgelehnt würde.
6. **Politische Undurchsetzbarkeit:** Sowohl in der Stadt Passau (29:9 Stimmen im Jahr 2011) sowie in den Gemeinderäten der betroffenen Landkreisgemeinden Salzweg (15:5 Stimmen im Jahr 2004) und Tiefenbach (18:1 Stimmen im Jahr 2009) gibt es satte Mehrheiten gegen das Projekt.

Zum 1. Argument:

Beeinträchtigung der Lebensqualität zahlreicher Menschen: Eine Straße durch das Ilztal lässt sich nicht anwohnerfreundlich planen.

Die Machbarkeitsstudie der Büros Seib und Transver aus dem Jahr 2004 stellt beim Kriterium „Schutzgut Mensch“ die Barrierewirkung und Lärm- und Schadstoffbelastung als besonders negativ heraus.

Zum 2. Argument:

Massive Beschädigung des Naturraumes: Die Nordtangente hätte nicht zu korrigierende Folgen für Tiere und Pflanzen, vor allem aber auch für erholungssuchende Menschen.

Viele Befürworter sehen in der Nordtangente ein Projekt, das quasi nur in der Breite einer Straße in die Natur eingreift. Tatsächlich wäre ein 300 Meter¹ langer Ilztalübergang nötig. Zudem wird außerhalb der Region Passau die emotionale Bindung der Menschen in Passau und in den anliegenden Gemeinden an die Ilz und Gaißa unterschätzt. Die Menschen lieben ihre Flüsse. Die Ilz und die Gaißa stellen dabei nicht nur einen Erholungsraum für Einheimische dar. Sie sind touristische Zugpferde mit wirtschaftlicher Bedeutung.

Zum 3. Argument:

Ungenügende Verkehrswirksamkeit:

- *Laut Gevas-Gutachten brächte die Trasse täglich nur 2200 Autos einen Vorteil.*
- *Lediglich 6,8 Prozent der Fahrzeuge in Passau sind dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.*
- *Eine Studie der TU München („Kurzak-Gutachten“) zählte pro Tag nur 280 Fahrzeuge aus dem Raum Hauzenberg und östlich davon, die über Passau von und zur A3 unterwegs sind.*

Befürworter der Nordtangente behaupten, dass mit der neuen Straße „viele Autos aus Passau herausgeholt werden“ könnten. Zahlen bleiben sie oft schuldig. Oder es werden Fantasiezahlen wie 20000 Fahrzeuge (Passauer Woche vom 04.05.2005) genannt.

Gegner der Nordtangente erwarten hingegen, dass die neue Straße nur für täglich etwa **2200 Fahrzeuge** attraktiv wäre. Diese Zahl stammt aus dem sogenannten Gevas-Gutachten.

¹ Die Brückenlänge stammt aus dem Seib-Gutachten. Dort wird sie mit 330 bzw. 350 Meter an der Ilz bzw. 580 Meter an der Gaißa angegeben. Befürworter der Nordtangente geben unerklärlicherweise oft kürzere Brückenspannweiten an oder argumentieren, wie der Nordtangenten-Befürworter Leonhard Anetseder, dass die Brücke „in einer Höhe, so hoch wie die Domtürme“ (PNP vom 29.01.2009) verlaufen würde, deshalb nicht störend und zudem elegant wäre. Hier wird die Monstrosität des Vorhabens deutlich. Anetseder will also als Ilztalübergang ein Bauwerk aus Tonnen von Beton, unter dem der 108 Meter lange und 69 Meter hohe Stephansdom mehrfach Platz hätte. Die Dimensionen des Projekts lassen auch Fotomontagen der Bürgerinitiative „Natur ja – Nordtangenten nein“ erahnen, die unter <http://www.bi-nordtangente.de/trassenfuehrung/index.html> abrufbar ist.

Das 1991 bis 1995 im Auftrag der Stadt erarbeitete Verkehrsgutachten des **Gevas-Instituts** stellte den Wendepunkt in der Diskussion um die Nordtangente dar. Es erteilte der Nordtangente eine deutliche Abfuhr. Die Statistiken des dicken Wälzers sind beeindruckend – ebenso wie das in deutlicher Sprache gezogene Fazit:

- Es liege nahe, „sich auf effektivere Maßnahmen zu konzentrieren und die Nordtangente **nicht weiter zu verfolgen**“, schreiben die Gutachter wörtlich.
- „Auf den Donaubrücken sind **nur geringe Entlastungen** zu erwarten.“
- **Die Straße habe „für Landkreisgemeinden nur eine sehr bescheidene Wirkung“.**

Die Gutachter stellten zunächst wenig überraschend fest, dass die Mehrzahl der Fahrzeuge in der Ilzstadt und am Anger dem **Ziel- und Quellverkehr** zuzuordnen sind. Diese Fahrzeuge fallen für die Nordtangente schon einmal weg. Bleiben noch 12420 Fahrzeuge, für die die neue Straße in Frage käme. Mit dieser oftmals auch auf 15000 Fahrzeuge aufgerundeten Zahl argumentieren viele Befürworter der Nordtangente bis heute.

Dabei wird jedoch meist ein äußerst wichtiger Teil des Gutachtens unterschlagen – wohl deshalb, weil er nicht so leicht zu vermitteln ist. Es geht um die geheimnisvollen „**verlorenen Höhenmeter**“. Demnach sei zu erwarten, dass die Nordtangente aufgrund ihrer Steigungen für fast alle Lastwagen und viele Autos kaum attraktiv wäre. Gevas schreibt:

„Aus dem Vergleich Nordtangente – Talstrecke (Donauparallele) bezüglich der Streckenlängen und der zu überwindenden Höhen ergibt sich für fast 85%, d.h. für ca. 10000 Kfz/24h, des für die Nordtangente in Frage kommenden Verkehrsaufkommens ein Zeitvorteil auf der Talstrecke. Auch bei vorausgesetztem guten Ausbau der Nordtangente mit geringen Steigungen stellt sich die Talstrecke aus dem Höhenvergleich insbesondere für den Schwerverkehr als die günstigere Route dar.“

Anders gesagt: Der Autofahrer aus Richtung Obernzell oder Thyrnau würde **über den Anger trotz eventuellen Wartens schneller sein als auf der Nordtangente**. Das ist zunächst schwer zu glauben, aber für jeden nachvollziehbar, der einmal von knapp über Niedersatzbach (nur noch wenige Höhenmeter über der Donau) hoch nach Zieglreuth und Kastenreuth marschiert ist, dann hinunter ins Ilztal, dann wieder hoch nach Patraching und weiter zum Gaißatal und zur Autobahn. Die Nordtangente wäre eine Berg- und Talbahn.

Die beschriebene Wanderung von der Donau zur Ilz und weiter zur Gaißa ist die beste Möglichkeit, eine Ahnung von der Dimension des Projekts zu gewinnen. Niemand, der sich darauf eingelassen hat, wird am Fazit von Gevas zweifeln:

„Nur für gut 15% (ca. **2200 Kfz/24h**) der Verkehrsbeziehungen, nämlich zwischen den nordöstlichen Gemeinden und dem Einzugsbereich der Autobahn (Anschlussstelle Passau-Nord) bietet die Nordtangente Zeitvorteile gegenüber der Talstrecke, wobei der Höhenvergleich auch hier für die Talstrecke ausfällt.“

Mit den Gevas-Fakten in der Tasche fühlten sich die Gegner der Nordtangente relativ sicher – bis ins Jahr 2004. Damals erwartete man mit großer Spannung ein neues Gutachten: die **Machbarkeitsstudie** der Büros **Seib (Würzburg) und Transver (München)** für die Nordtangente (inklusive einer Untersuchung bezüglich einer neuen Donaubrücke bei Achleiten). Die Diskussionsgrundlage veränderte sich durch die Studie jedoch kaum. Es ergab sich gegenüber Gevas kein grundlegend unterschiedliches Zahlenmaterial. Die neue Straße habe derzeit ein Verlagerungspotenzial von etwa 10000 Fahrzeugen pro Tag zuzüglich einer prognostizierten Zunahme des Gesamtverkehrs von 30 Prozent bis 2020. Den Anteil des Quell- und Zielverkehr bezifferte die Studie mit 86 Prozent.

Die Bürgerinitiative „Natur ja – Nordtangente nein“ bemängelte an der Untersuchung der Verkehrswirksamkeit dreierlei:

- Die Verkehrsprognosen bis 2020 sind fragwürdig. Noch nicht einmal das Bundesverkehrsministerium könne die Verlagerung der Verkehrsströme durch die EU-Osterweiterung abschätzen. Im Jahr 1992 waren für das Jahr 2005 noch 47500 Kfz auf dem Anger prognostiziert worden. Trotz der Öffnung im Osten sei der Verkehr aber am Anger im Gegenteil sogar von 1995 (39803 Kfz) bis 2000 (37500 Kfz) zurückgegangen. 2005 waren nur noch 33500 Kfz unterwegs, im Jahre 2010 noch 29500. Der Verkehr wurde gemäß dieser amtlichen Zählungen also weniger. Und die neue Prognose von Gevas aus dem Jahr 2010 lautet: Keine Verkehrssteigerung am Anger bis ins Jahr 2025.²
- Die Frage des Verlagerungspotentials würde beim neuen Gutachten nur auf einer halben Seite abgehandelt – viel zu kurz.
- Zudem fehle im neuen Gutachten anders als bei Gevas jede Überlegung, dass die Nordtangente gegenüber der bestehenden Talstrecke am Anger für viele die **langsamere Strecke** wäre. Beziehe man eine solche Überlegung ein, könne man erneut nur von einer Entlastung um 2200 Fahrzeuge ausgehen.

Nach hitziger Diskussion fiel die Nordtangente im Stadtrat mit **35:9 Stimmen** durch.

² Gute Argumente sprechen gegen den Mythos des unaufhaltsam mehr werdenden Verkehrs:

- Die Akzeptanz der bestehenden Nordumfahrungen steigt. Aus Richtung Norden (B12 Freyung) kommend, stehen bereits folgende Routen bereit:
 - Zur A3 Richtung Norden über Hutthurm, Neukirchen v.W., Aicha v.W.: Der Ausbau der Kreuzung bei Hutthurm und der dreispurige Ausbau bei Grubhof machen diese Strecke weiter attraktiver.
 - Zur A3 Richtung Süden (bzw. zur A94) über Hutthurm nach Neukirchen v.W., auf der B85 zur Staatsstraße 2125 weiter zu den Auffahrten Passau-Nord und Passau-Mitte: Diese Strecke wird nach der Umgehung für Neukirchen v.W. weiter optimiert durch den dreifachen Ausbau der Strauß-Brücke (Umbau am nördlichen Brückenkopf mit der neuen Hornbach-Brücke ist bereits erfolgt, Umbau am südlichen Brückenkopf startet 2012, dazu der vierspurige Ausbau der Staatsstraße zwischen Strauß-Brücke und B85).
- Bayernweit gibt es die Tendenz niedrigerer Einwohnerzahlen auf dem Land bei Zunahme der Bevölkerung in den Ballungsräumen. Diese überall verbreitete Tendenz stellen viele Untersuchungen auch für die Region Passau fest. Die Bevölkerung des Landkreises Passau sinkt. Laut Sozialraum-Analyse verringert sich die Einwohnerzahl von 189000 auf 130000 – also um ein Drittel. Zudem werden wesentlich mehr Menschen im Ruhestandsalter sein. Die Zahl der Pendler wird extrem sinken. Als sich die CSU-Leitbildgruppe den Projektanten Martin Bayerl als Referenten holte, erklärte er den Politikern die Unsinnigkeit einer Nordtangente aufgrund der „massiven Auswirkungen der Veränderung der Alterspyramide und der deutlichen Verteuerung der Energiepreise“ (PNP vom 22.09.2010).
- Die Arbeitszeiten werden zunehmend flexibler. Die klassische „Rush hour“ als Verkehrsschwerpunkt wird an Bedeutung verlieren.
- Der Mythos einer Verkehrslawine durch das Fallen der Grenzen im Osten wird sich auch künftig nicht bewahrheiten. Die Strecke „Prag – Strakonitz – Strazny“ wird auch künftig keine große Bedeutung gewinnen. Dagegen spricht der Ausbaustandard der Strecke und die Höhenlage des Böhmerwaldes. Vorrang haben eindeutig die Verbindungen „Prag – Pilsen – Waidhaus“ und „Prag – Budweis – Freistadt“. Die tschechischen Nachbarn stoppten den Ausbau der Verlängerung der B12, der dortigen R4 (PNP vom 12.10.11). Über diese Entwicklung kann die Region froh sein. Der Bayerwald hat nichts davon, Transitregion zu sein. Bei der Kordonbefragung von Gevas ergab sich im Jahr 2010 der Beweis für die nachrangige Bedeutung des Verkehrs von und nach Tschechien. Von den Fahrzeugen, die durch Passau durchfahren sind weniger als 1 Prozent aus Osteuropa (unter anderem Tschechien).
- Sehr fraglich bleibt ebenso, ob die A94 Verkehrslawinen produzieren wird. Ursprünglich war die A94 bis Simbach geplant und sollte von Österreich jenseits des Inns weitergeführt werden. Dann strichen die Österreicher ihre Autobahnpläne. Da aber die A94 schlecht in der 10000-Einwohner-Stadt Simbach enden konnte, wurde die Weiterführung nach Pocking bzw. Passau geplant. Dabei liegt die Verkehrsdichte laut Verkehrsmengenkarte des Bayerischen Innenministeriums in diesem Teil der B12 unter dem Durchschnitt aller bayerischen Bundesstraßen.

Die Meinung der Stadträte war gefestigt und ist es bis heute. Bestätigt wurde die Position durch weitere Erhebungen, die für die Befürworter der Nordtangente katastrophale Zahlen lieferten.

Ein Knaller war das Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald **Kurzak (TU München)** aus dem Jahr 2008, das die im Zweckverband Autobahnzubringer zusammengeschlossenen Landkreis-Politiker selbst in Auftrag gegeben hatten. Darin stand: Aus dem Raum Hauzenberg und östlich davon fahren täglich 280 Fahrzeuge über Passau von und zur Autobahn. Die Passauer Neue Presse kommentierte am 12.04.2008:

„280 Autos am Tag, also 140 hin und wieder retour, dürften es zum Beispiel auf der Zufahrt zum Parkplatz des Hacklberger Biergartens sein. Allerdings nur an einem ziemlich kalten Tag, an einem guten sind es deutlich mehr. Bedeutet das also, das die Zufahrt zum Hacklberger Biergarten eine Umfahrung braucht, auch wenn sie Brückenschläge durch zwei Flusstäler erfordern sollte?

Die Zahl 280 sollte zur Kenntnis genommen werden. Dann hätte sich das Gutachten gelohnt, das die Landkreis-Politiker anfertigen ließen. Sie könnten daraus große Klarheit gewinnen, welches Gewicht ihrer Forderung nach einer Nordtangente in Passau beizumessen ist. Sollten sie die Zahl 280 vergessen, werden sie diese Forderung wieder erheben. Doch sie werden dann an 280 erinnert werden.“

„Passau hat **fast keinen Durchgangsverkehr**“, titelte die Passauer Neue Presse schließlich am 24.02.2010. Umfangreiche Befragungen für den Verkehrsentwicklungsplan (**Kordonenerhebung**) hatten ergeben, dass nur 6,8 Prozent der Fahrzeuge durch das Stadtgebiet, obwohl sie eigentlich woanders hinwollen. 93,2 Prozent der Fahrzeuge starten in der Stadt oder haben ihr Ziel dort. Der PNP-Kommentar war eindeutig:

„Die aktuellen Zahlen belegen aufs Neue die alte Erkenntnis: Eine neue Umfahrung bringt wenig, und wenn sie noch so viel kaputt macht. Doch die Bereitschaft, dies zur Kenntnis zu nehmen, nimmt umso stärker ab, je weiter entfernt vom Ilz- und Gaißatal derjenige lebt, der Passauer Verkehrsangelegenheiten über die Köpfe der Passauer hinweg regeln möchte. Daran werden Zahlen und Fakten nichts ändern, so wahr sie auch sein mögen.“

Zum 4. Argument:

Enorme Kosten: *Das Projekt verlangt zwei Brückenbauten mit 300 bzw. 580 Metern Länge.*

Es besteht Konsens darüber, dass – unabhängig von zu erwartenden Fördersätzen – die Frage der Kosten bei der Abwägung einzelner Varianten notwendig ist. Die Nordtangente ist mit der Überquerung zweier Flusstäler sehr kostenintensiv. Die Stadt Passau beziffert die Kosten auf 40 Millionen Euro exklusive der Kosten für Grunderwerb und Umweltschutz.

Zum 5. Argument:

Juristische Schwierigkeiten: *Betroffen von einer solchen Trasse wären nicht nur Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete, sondern vor allem auch FFH-Gebiete mit prioritären Lebensraumtypen. Die Folge wäre, dass nach der Verzögerung eines jahrelangem Rechtsstreites die Trasse wahrscheinlich abgelehnt würde.*

Gerade dieses juristische Argument wird in seiner Tragweite noch nicht richtig eingeschätzt. Viele Politiker haben im Umgang mit Baumaßnahmen in Landschaftsschutz- oder Naturschutzgebieten die Erfahrung gesammelt, dass sich im Zweifelsfall stets das Bauvorhaben durchsetzen ließ – gegen Ausgleichsmaßnahmen.

Im Fall der Nordtangente kommt jedoch durch die FFH-Ausweisung **EU-Recht** ins Spiel. Die Trasse „Mitte lang“ durchquert zwangsläufig an der Ilz, aber auch östlich von Patriching FFH-Gebiete. Ein Beispiel: Für das betroffene FFH-Gebiet mit der Gebietsnummer 7145-602 sind 14 Lebensraumtypen bzw. Tier- und Pflanzenarten als schützenswert gemeldet. Besonders gravierend: Darunter befindet sich auch ein sogenannter **prioritärer Lebensraumtyp**. Deren Schutzwürdigkeit ist so hoch angesiedelt, dass laut Gesetz eine Bebauung nur noch möglich ist, wenn Gefahr für die Gesundheit des Menschen oder die öffentliche Sicherheit (Landesverteidigung) besteht und zugleich keine (auch teurere) Alternative besteht. Juristen sehen in FFH-Gebieten mit prioritärem Lebensraumtyp „die neuen **K.O.-Kriterien**“.

Zum 6. Argument:

Politische Undurchsetzbarkeit: Sowohl in der Stadt Passau (35:9 Stimmen im Jahr 2004) sowie in den Gemeinderäten der betroffenen Landkreismunicipalitäten Salzweg (15:5 Stimmen im Jahr 2004) und Tiefenbach (18:1 Stimmen im Jahr 2009) gibt es satte Mehrheiten gegen das Projekt.

Im Juli 2004 beschäftigte sich das Plenum des Passauer Stadtrat mit der Nordtangente, die eindeutig mit 35:9 Stimmen abgelehnt wurde. 80 Prozent stimmten also gegen die Trasse. Zudem waren – und das wird häufig vergessen – die neun Stadträte, die diesen Beschluss nicht mittrugen, nicht zwangsläufig für eine Nordtangente. Sie wollten nur den generellen Dialog mit dem Landkreis Passau bzw. mit dem Zweckverband Autobahnzubringer nicht abreißen lassen.

Vor der erneuten Diskussion im Juni 2005 äußerten einige Politiker aus dem Landkreis Passau die Hoffnung, dass „die Stadt Passau jetzt umdenkt“. Sie erwarteten ein Votum für die Nordtangente. Ein völliges Verkennen der Realität: Letztlich entschied der Stadtentwicklungsausschuss, dem Zweckverband nur beizutreten, wenn die Nordtangente auf der Trasse „Mitte lang“ nicht mehr diskutiert wird. Es gab lediglich drei Gegenstimmen – und diese stammten von Stadträten, die eine Nordtangente in jeder Form ablehnen. Die Eindeutigkeit der Wortmeldungen in der Sitzung war an Eindeutigkeit nicht zu überbieten.

Der Zweckverband wollte die Stadt bei einem vorab erfolgten Ausschluss der Nordtangente auch wegen möglicher planungsrechtlicher Schwierigkeiten nicht aufnehmen. Deshalb wurde im Stadtentwicklungsausschuss am 15.11.2005 erneut über einen Beitritt abgestimmt – ohne Vorabausschluss der Nordtangente. Obwohl die Stadt im Zweckverband ein Vetorecht erhalten sollte, fiel die Abstimmung 9:4 gegen den Beitritt aus. Die vier Stimmen für den Beitritt waren verbunden mit Garantieerklärungen, später niemals der Nordtangente zuzustimmen, zum Beispiel vom damaligen OB Albert Zankl, Dr. Chrysant Fischer und Alois Ortner. „Ich habe das Standvermögen“, erklärte Zankl. Der damalige CSU-Fraktionsvorsitzende Dr. Fischer versicherte: „Wenn bei einer Abwägung ‚Mitte lang‘ favorisiert werden würde, dann nicht mit mir.“ Ortner sagte: „Schauen Sie mir in die Augen: Ich bin für eine Nordtangente nicht zu haben. Aber es wird sicher eine Lösung ohne das Ilztal geben.“ Es gab bei dieser Sitzung faktisch keinen einzigen Nordtangente-Befürworter unter den Stadträten.

Im Januar 2011 gibt es einen Antrag aus der CSU-Fraktion heraus zu einem „ergebnisoffenen Beitritt der Stadt Passau zum Zweckverband, ohne jede Beschränkung der zu untersuchenden Lösungsvarianten“. Wortführer dieses neue Vorstoßes in Richtung einer Ilzüberquerung war Dr. Gerhard Waschler, der durch solche Aktionen im Stadtrat auf den Applaus des Landkreises hofft.

Waschlers Antrag wurde jedoch im Stadtentwicklungsausschuss am 22.03.11 mit 10:3 Stimmen abgelehnt.

Um die Stadt und die Gemeinden Tiefenbach und Salzweg auszuhebeln forcieren Tangentenbefürworter eine Aufnahme der Nordtangente als sogenannte „B388 neu“ in den Bundesverkehrswegeplan. Dieser Plan wird im Jahr 2015 fortgeschrieben. Dazu geben die einzelnen Bundesländer 2013 ihre Anmeldungen an das Bundesverkehrsministerium. Landrat Franz Meyer erklärte bereits, dass die Anmeldung der Nordtangente sicher sei und er zudem auf die Unterstützung des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Andreas Scheuer, baue. Tatsächlich bestätigte die Oberste Baubehörde, dass die Tangente auf einer internen Liste vorgemerkt ist.

Beim Bau der Nordtangente als Bundesstraße wäre die Einflussnahme der betroffenen Kommunen begrenzt. Deshalb wehrt sich die Stadt Passau gegen ein solches Vorgehen. Das Stadtratsplenum beschloss am 11.04.11 mit 29:9 Stimmen, also einer Mehrheit von mehr als drei Vierteln der Stadträte, eine Resolution an die Oberste Baubehörde, die Nordtangente nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Aber sogar unter den neun Gegenstimmen gibt es mehrere Stadträte, die eine solche Resolution zwar aus politischen Gründen nicht befürworten wollten, jedoch eine Nordtangente faktisch ablehnen.

Es bleibt abzuwarten, ob der Freistaat Bayern die Nordtangente dennoch für den Bundesverkehrswegeplan anmeldet und ob sich im Bund 2015 – also nach der nächsten Bundestagswahl – eine Mehrheit für eine faktische Aufnahme findet.

Aber selbst wenn die Nordtangente irgendwann einmal im Bundesverkehrswegeplan stehen sollte, bleibt ihr Bau unwahrscheinlich. Dies liegt erstens am Projekt selbst mit seiner unzureichenden Verkehrsentlastung bei zugleich hoher Umweltbelastung. Sie ist schlicht nicht sinnvoll und juristisch nicht nur aufgrund der betroffenen FFH-Gebiete kaum durchsetzbar.

Zweitens scheitert eine Nordtangente als Bundesstraße am Geld. Schon jetzt stehen Projekte mit einem Bauvolumen von 80 Milliarden Euro im Bundesverkehrswegeplan, als vordringlich eingestuft sind Projekte für 50 Milliarden Euro. Es stehen aber nur jährlich zwei Milliarden Euro für den Neubau zur Verfügung.

Drittens baut der Bund solche Projekte im Allgemeinen nicht gegen die Kommunen vor Ort. Im Fall der Nordtangente bestehen in allen betroffenen Kommunen Passau, Salzweg und Tiefenbach ablehnende Beschlüsse mit großen Mehrheiten.

Zusammengefasst werden können diese Fakten so: Bundesweit betteln Lobbyisten darum, dass der Bund ihre Straßen baut, die zum Teil seit Jahrzehnten im Verkehrswegeplan stehen. Aber der Bund müsste 40-mal mehr Geld haben, um alle Projekte anzugehen. Und dann käme die Nordtangente: Bisher noch nicht einmal im Bundesverkehrswegeplan, nicht sinnvoll, juristisch schwierig, von den betroffenen Kommunen vehement abgelehnt.