**Presseerklärung Aktionsbündnis Keine Osttangente AKO, 16.12.2024**

**Neue Basisprognose des Verkehrsministeriums - Osttangente bleibt im Bundesverkehrswegeplan bis 2040**

Die Osttangente als vierspurige Schnellstraße zwischen der B17 bei Königsbrunn und der A8 bei Derching wird auch im zukünftigen Bundesverkehrswegeplan 2040 enthalten sein.

Das Bundesverkehrsministerium unter Volker Wissing hat im Oktober die Basisprognose für die Verkehrsentwicklung auf Straße, Schiene und Schiffahrtswege vorgelegt. Sie prognostiziert einen massiven Zuwachs des LkW-Verkehrs um rund 35% bis zum Jahr 2040 und geht davon aus, dass das im Klimaschutzgesetz gesetzte Ziel einer Minderung aller THG-Emissionen bis zum Jahr 2040 im Verkehrsbereich verfehlt wird.

Wie bei jeder Prognose hängt auch das Ergebnis dieser Prognose sehr stark von den Annahmen ab, die man bezüglich der Einflussfaktoren trifft. Wieviel PKWs werden elektrisch betrieben, wieviel Güter werden transportiert, wie stark wird die Bevölkerung wachsen usw.? Die hierbei auftretenden Unsicherheiten wären nicht weiter schlimm, wenn die Basisprognose nicht die einzige Grundlage für die Planung der Verkehrsinfrastruktur für 2040 wäre und damit auch für die Planung neuer Autobahnen und Schnellstraßen. Geht man von den Ergebnissen der Basisprognose für 35% mehr LKW-Verkehr aus, dann müssen auch entsprechend mehr Straßen gebaut und erweitert werden. Das ist einer der großen Schwächen der Verkehrsplanungen, wie sie im Bundesverkehrsministerium seit Jahrzehnten als selbsterfüllende Prophezeiungen praktiziert werden. Man trifft Annahmen zum wachsenden Autoverkehr, die sich dann als stark ansteigende Wachstumskurve in den Prognosen wiederfinden und sich schließlich als Autobahnen und Schnellstraßen in der Landschaft manifestieren. Dabei werden Klima- und Naturschutzziele regelmäßig mehr oder weniger ignoriert. So wurden in der neuen Prognose der Energieverbrauch im Verkehr und die darauf basierenden Treibhausemissionen ausdrücklich nicht als Prämissen aufgenommen. Auch wird der Stromverbrauch von E-Autos nicht dem Verkehr, sondern den Energieproduzenten zugerechnet. Ein Tempolimit auf Autobahnen wird es ebenfalls nicht geben. So darf man sich dann auch nicht wundern, wenn der Bedarfsplan eine seit vielen Jahrzehnten einseitig auf den individuellen Verbrennermotor und dessen Bedürfnis für immer mehr und schnellere Straßen zugeschnittene Verkehrspolitik widerspiegelt und die Klimaziele auch in Zukunft reißen wird.

**Die Osttangente, als ca. 22 km lange, vierspurige Schnellstraße zwischen der B17 bei Königsbrunn und der A8 bei Derching, ist unmittelbar von diesen Ergebnissen betroffen. Grund ist, dass die Basisprognose davon ausgeht, dass alle Straßen, die als „vordringlichen Bedarf“ bzw. „erweiterter Bedarf mit Planungsrecht“ im BVWP enthalten sind, auch gebaut werden. Das bedeutet, dass die Osttangente im nächsten Bundesverkehrswegeplan 2040 vollumfänglich enthalten sein wird und gebaut werden soll.**

Die vom Staatlichen Bauamt und den Befürwortern der Osttangente propagierte Bezeichnung „Ertüchtigung B2“ für die Osttangente kann man daher als bewusste Verharmlosung ansehen. Das Gesamtprojekt einer vierspurigen Schnellstraße zwischen B17 und A8 bleibt nach wie vor erhalten und soll gebaut werden.

Dabei könnte sich das Staatliche Bauamt durchaus vom Großprojekt Osttangente verabschieden und dafür aussprechen, die Osttangente aus dem Bundesverkehrswegeplan herauszunehmen. Gründe dafür gäbe es genug, denn die Ziele, weshalb es die Osttangente überhaupt in den Bundesverkehrswegeplan geschafft hat, werden, selbst nach Ansicht des Staatlichen Bauamtes, nicht erreicht. „Ich fühle mich angesichts dieser Situation an Ephraim Kishons satirische Geschichte „Der Blaumilchkanal“ erinnert. Dort wird beschrieben, wie der Bau eines völlig unsinnigen Kanals in Tel Aviv von einem Wahnsinnigen mit einem Presslufthammer begonnen wird und dann immer weiter gebaut wird, weil alle denken, dass es schon seine Richtigkeit haben wird, weil ja bereits gebaut wird. Und so geht es immer weiter, bis die ganze Stadt verändert ist“ meint Wolfhard von Thienen, der Sprecher des Aktionsbündnisses. Dabei gäbe es für die Bauämter genug zu tun. Allein in Bayern sind 450 Brücken in einem schlechten bzw. sehr schlechten Zustand, ganz zu schweigen von den 100 Milliarden, die für die neuen Autobahnen notwendig sind. „Wir fordern das Staatliche Bauamt auf, sich endlich von diesem sinnlosen Großprojekt zu distanzieren und sich auf den Erhalt bestehender Straßen und der punktuellen Beseitigung von Problem- und Gefahrenstellen zu konzentrieren, da gibt es genug zu tun“, so Gudrun Richter, Co-Sprecherin des Aktionsbündnisses.