



KOMMENTAR

Wirtschaft setzt ein Zeichen

Von Regina Ehm-Klier



Ein Landtagspräsident hat sicherlich an einem Freitagvormittag Ende Oktober, wo sich noch einmal die Termine stauen, Anderes zu tun, als drei Stunden lang einer Diskussion zu lauschen; ähnlich ergeht es auch einem AG-Vorstand, einem Firmeninhaber, so geht es einem Landrat, einem Abgeordneten, einem hohen IHK-Repräsentanten, Bürgermeistern aus dem Passauer und Schäringer Land. Und auch für den Europaabgeordneten liegt Raßbach bei Thyrnau nicht direkt auf dem Weg von Kelheim nach Deggenhofen, wohin er gestern zum Besuch der Kanzlerin unterwegs war. Und doch: Sie waren alle gekommen, um über die Nordumfahrung und eine Donaubrücke zu reden – und das auch zu fordern.

Das Thema ist wahrlich nicht neu. Schon in den 60er Jahren, so erinnerten sich gestern Leonhard Anetseder und Friedrich Bernhofer über ihr einstmaliges Treffen, wurde über das Projekt gesprochen. Doch es ist nichts passiert. Das Thema wurde ausgedient. So erfolgreich, dass man glauben mochte, es seien noch einige Wenige, die nicht einsehen wollen, dass die Straße überflüssig ist. Nach dem Motto: Lasst die Leute reden.

Doch diese Woche kam der Paukenschlag, die Belehrung, dass dem mitnichten so ist. Erst war es Walter Keilbart, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer, der im Kreistag sehr massiv für eine Umfahrung Stimmung machte. Die hochkarätige Runde von gestern unterstrich die Bedeutung dieser Aussage schon allein durch ihr Zustandekommen.

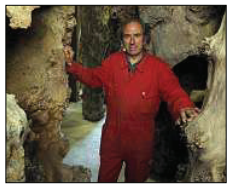
Im Laufe dieser Veranstaltung machte sich gestern richtig Aufbruchstimmung breit, so euphorisch, als hätte man einen tatsächlichen Durchbruch erreicht. Zumal auch Manfred Weber von vollen Töpfen in Brüssel berichtete.

Nein, ein Durchbruch war es nicht, aber der Druck erhöht sich. Es sind nicht wenige „Betonköpfe“, die die Umfahrung wollen, sondern eine ganze Region. Das ist das Signal. Nicht mehr – aber auch nicht weniger.

Landkreis Passau: Redaktion: ☎ 08 51/80 22 99, Fax 08 25 51, E-Mail: red.passauland@pnp.de

Wagensonner-Ausstellung verlängert bis 18. Dezember

Wegen großen Besucherinteresses wird die Ausstellung „Bruder Baum – Auf der Suche nach der Natur des Menschen“ von Peter Wagensonner (Foto) im Museum Kloster Asbach bis 18. Dezember verlängert. Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag, 11 bis 17 Uhr. Anmeldung für Führungen: ☎ 08533/2300. – red/Foto: Schlegel



Schulung für Jugendchorleiter

Passau. Um den „bewegten“ Chor geht es am 12. November, 9 bis 12.30 Uhr, in der Passauer Instadt-Grundschule. Referentin ist Fachberaterin Lydia Urban. Infos und Anmeldung beim Kreisjugendreferenten des Dreiflüsse-Sängerkreises Passau, Hans Anetseder, ☎ 08501/450, hans.anetseder@t-online.de. – red

Nordtangente: Der Druck wird erhöht

Unter Federführung des CSU-Wahlkreises wird die Umgehung sowie eine Donaubrücke gefordert



3,1 Kilometer lang ist der Teil der nördlichen Umfahrung Passaus (rote Linie), der nach dem Beschluss der Versammlung vordringlich geplant und gebaut werden soll. – Plan: Bürgerinitiative

Von Regina Ehm-Klier

Thyrnau. Eine Umfahrung von Passau mit Donaubrücke und Nordtangente bleibt heißes Thema. Am Montag war es Walter Keilbart, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer, der im Kreistag massiv die Realisierung dieser Umfahrung forderte. Der CSU-Bundeswahlkreis sowie der Kreisverband legten gestern nach, luden Wirtschaftsvertreter, Vertreter aus Oberösterreich mit Landtagspräsidenten Friedrich Bernhofer an der Spitze sowie Bürgermeister ein. Sogar Europaabgeordneter Manfred Weber aus Kelheim war vor dem Besuch von Bundeskanzlerin Angela Merkel in Deggendorf noch nach Raßbach gekommen, um sich anzuhören, warum diese Umfahrung so wichtig ist. Am Ende war er der Meinung, dass das Projekt „eine der großen niederbayerischen Verkehrsfragen“ ist.

MdL Konrad Kobler als Bundeswahlkreis-Vorsitzender hatte zusammen mit CSU-Kreisvorsitzendem Landrat Franz Meyer zur Konferenz ins Golzhotel Anetseder eingeladen, die Heimat von Leonhard Anetseder, Vorsitzender der Bürgerinitiative Zukunft-ohne-Passau-Stau.eu. Er hatte die Seniorenunion der CSU für seinen Kampf gewinnen können, eine Resolution war kürzlich verabschiedet worden. Nun also die „große Runde“ für Donaubrücke und Nordumfahrung. Denn Gründe dafür wurden genügend genannt in der dreistündigen Diskussion. Und zum Schluss forderte die Runde gemeinsam den vorzeitigen Bau der Strecke Kastenreut-Patriching, die Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan und den vorzeitigen Planungsbeginn.

„Ein Befreiungsschlag für die chronifizierten chaotischen Verhältnisse in Passau“, beschrieb Konrad Kobler das Ergebnis.

Zur Nordumfahrung gehört allerdings auch die Brücke über die Donau, „ab nun 500 Meter weiter oben oder unten ist jetzt nicht von Belang“, so Kobler. Von Belang ist indes, dass seiner Meinung nach Bundesstraßen wie die B 388 und die B 12

„nicht in eine Stadt wie Passau gehören“. Der Bund sei also gefordert. Der Straßenbau laufe viel zu langsam, was an „fehlenden demokratischen Mehrheiten und am Geld“ liegt. Hinzu kämen natur- und umweltwidrige Umstände, so Kobler, warum Projekte jahrzehntlang nicht vorankämen. Eine Aussage, die MdeP Weber unterstrich: „Man muss sich fragen, ob Großinfrastrukturmaßnahmen bei uns



Verpflichtung Unterstützung auf EU-Ebene: Manfred Weber.

noch durchsetzbar sind“, so Weber. Ökologie sei wertvoll und notwendig, Ökonomie allerdings auch. „Alle die, die sich dem Gespräch verweigern, die werfen das Geld weg. Es gibt genügend andere Orte, die sich darüber freuen, wenn sich in Passau nichts bewegt.“

Prominentester Redner von Arbeitgeberseite war Karl Bachl, der im Landkreis Freyung-Grafenau drei und in Untergriesbach ein Unternehmen hat. Er beklagte, dass man „für jede Schraube, die man braucht, sich durch das Nadelöhr Passau zwängen muss“.

Landrat Franz Meyer hat als Vorsitzender des Zweckverbands Autobahnzubringer Bayerischer Wald „mit allen politischen Geschicken versucht, die Stadt mit ins Boot zu holen“,

erinnerte Kobler respektvoll. Die Tür sei immer noch offen, betonte Meyer. Und will nicht aufgeben, denn „Politik ist das Bohren dicker Bretter“, wie er erklärte. Bestätigt sieht er sich in dieser Devisen durch Erfolge wie die Umfahrung Hauzenberg und die Tatsache, dass Bayern die Nordumfahrung überhaupt für den Bundesverkehrsstraßenplan angemeldet hat. Und so soll auch die Donaubrücke, Meyer taufte sie „Europabrücke“, vorgebracht werden. Gespräche mit den Österreichern hat es gegeben. Eine Untersuchung könnte in Auftrag gegeben werden, unterstützt von der Euregio, „aber die Euregio wartet auf ein Signal aus Österreich“.

Landtagspräsident Friedrich Bernhofer gibt die Zuständigkeit weiter: Landeshauptmann und Ministerpräsident müssten diese Verbindung anstoßen, sie müssten eine gemeinsame „Sprachregelung finden“. Dafür immerhin wollen sich die Politiker nun einsetzen. Insgesamt fände es Bernhofer am besten, wenn sich Stadt und Landkreis einig wären, es „zumindest einen Minimalkonsens“ gebe, also, „dass die Stadt einmal Planung geschehen lässt und sich die Ergebnisse anschaut.“ Auf eine Seite schlagen mag sich der Oberösterreicher nicht, um nicht „ins Gwrigst zwischen Stadt und Landkreis zu kommen“. Und auch Oberösterreich hat seine Sorgen. Linz, so der Politiker, der in Engelhartzell wohnt, leidet so sehr unter dem Verkehr, „dass eine Fahrt durch Passau ein pures Vergnügen ist.“

Günther Birsiky erklärte die offizielle Haltung der Gesamtverkehrsplanung Oberösterreich: „Wir halten die Nordumfahrung für den Raum Passau für eine gute Maßnahme“. Eine



Gemeinsam für Nordumfahrung und Brücke (v.l.): Horst Gaul (Kreisvorsitzender Seniorenunion), Leonhard Anetseder (Bürgerinitiative), MdL Konrad Kobler, Landrat Franz Meyer, Landtagspräsident Friedrich Bernhofer und Dr. Rudolf Greiner, Bezirkshauptmann Schärding. – Fotos: Geisler/rogerimages.de

Brücke als „lokale Verbindung“ ist für ihn denkbar, indes müsse die Finanzierung geklärt werden.

Es soll Druck gemacht werden. Landrat Meyer erwartet, „dass die Region geschlossen auch in Berlin dafür kämpft“. Leonhard Anetseder ärgert sich, weil „viele gesprochen wird, aber die Sache nicht gezielt an-

gegangen wird“. Drei Kilometer Strecke sollen zunächst und vor allem gebaut werden – die Trasse bis Passau Nord beträgt gesamt gut sieben Kilometer – „und zwar schnell“, da hatte er auch Applaus im Saal, „sonst schauen wir am Ende wieder mit dem Offenrohr ins Gebirge.“

Am Ende kam auch dieser Wunsch nicht in den Beschluss.

ARGUMENTE FÜR STRASSE UND BRÜCKE



Peter Sonnleitner, Geschäftsführer der IHK: Es geht nicht allein um die Entlastung des Transit-

verkehrs von Passau, die Nordumfahrung nannte Sonnleitner „als Projekt von überregionaler Bedeutung“. Der östliche Landkreis sei schlecht angebunden, die Betriebe bräuchten aber Wege, um ihre Märkte bedienen zu können. „Wir brauchen schnelle Absatzwege aber auch für die Mitarbeiter.“ Indiskutabel ist für den IHK-Vertreter der Verweis auf den Autobahnzubringer. Der Umweg ist zu groß (22 Kilometer von Thyrnau zur Autobahnauffahrt). – Foto: Heisl

Eduard Paminger, Bürgermeister von St. Agidi und Sprecher der zwölf Sauwaldgemeinden mit 22 000 Einwohnern sieht die Donaubrücke als lokale Verbindung. „Alle Bürgermeister stehen dahinter“, betonte Paminger, „wir brauchen eine Anbindung an Passau als Arbeitgeber, als Einkaufsstadt und als Kulturstadt“, erinnerte er an die Bedeutung. Eine gute Anbindung von Land-Gemeinden an überörtliche Straßen sieht er aber auch als Maßnahme gegen die Abwanderung junger Leute.

Raimund Kneidinger, CSU-Fraktionsvorsitzender im Kreistag, wirft der Stadt Passau vor, „kein Problembewusstsein zu haben“. Er rief zur Mitarbeit an einer Lösung auf, „statt nur Nein zu sagen“.

Johann Höfler als Mitarbeiter der ZF berichtete vom täglichen

Stau auf dem Weg von Thyrnau nach Patriching. Über eine Stunde kann das dauern. „Zum Teil steht man schon ab Kernmühle“, unterstrich auch er die Forderung nach einer Umfahrung ab Kastenreut. „Die drei Kilometer müssten realisierbar sein.“ Die Trasse müsse der Bevölkerung vermittelt werden, „damit die Darstellung mit großen schwarzen Ungetümen aufrührt“.



Karl Bachl sprach Leonhard Anetseder ein großes Kompliment für dessen hartnäckigen Einsatz für die Nordtangente aus: „Er hätte das nicht mehr nötig.“ Auch seine Firma habe ein „vitales Interesse, dass diese Verkehrsverbindung realisiert wird“. Dies sei eine echte Stärkung des ländlichen Raums. Die Verkehrsbelastung für Passau steige mit der Fertigstellung der A 94. „Nur weil eine knappe Mehrheit im Passauer Stadtrat gegen die Umfahrung ist, kann dafür nicht eine ganze Region leiden“, so Bachl als Wirtschaftsvertreter.

Argumente der Arbeitgeber vertreten zudem **Frank Berger**, Vorstand der Graphit Kropfmühl AG, und **Wolfgang Bauer**, Geschäftsführer von Jelba.

An die „Hausaufgaben“ der Kommunen erinnerte Thyrnau Bürgermeister **Eduard Moser** und appellierte an Salzweg und Tiefenbach – in beiden Gemeinden gab es ablehnende Beschlüsse für die Nordumfahrung – die Meinung noch einmal zu überdenken.

Was kostet der Stau?

40 bis 45 Millionen Euro kostet der Stau durch Passau durch die fehlende Umfahrung pro Jahr. Das hat MdL Konrad Kobler ausgerechnet: Acht bis zehn Minuten Stau mal 38 000 bis 40 000 Fahrzeuge – bis zu 6000 Stautunden am Tag bzw. 150 000 Euro (50 Euro pro Stunde), 33 Millionen Euro im Jahr.

Plus Sprit: Täglich 35 000 Liter Benzinverbrauch im Leerlauf, sind rund 50 000 Euro am Tag, 10 bis 12 Millionen im Jahr.

Bei den Gesamtkosten von 45 Millionen Euro „hätte sich die Donaubrücke in eineinhalb Jahren amortisiert“, so Kobler. – ek