

Experten für vierspurige Süd-Ost-Umfahrung

Fortsetzung der B15neu würde insbesondere die Stadt Landshut spürbar entlasten

Nach monatelangem Hin und Her herrscht in Sachen Ost-Süd-Umfahrung nun offenbar Klarheit: Bei einer teils öffentlichen Sitzung des Dialogforums sprach sich Manfred Dreier, stellvertretender Leiter des Staatlichen Bauamts Landshut, am Donnerstagabend eindeutig für eine vierspurige, stadtfremde Ostumfahrung samt stadtnaher Südumfahrung aus. Man könnte es auch etwas einfacher ausdrücken: Die B15neu soll schlicht an Landshut vorbei Richtung Rosenheim weitergebaut und mit der B299 sowie der B15alt verbunden werden. Alle anderen

Trassenvarianten sind nach einheitlicher Meinung von Verkehrsgutachter Prof. Dr. Harald Kurzak und Landschaftsarchitekt Dr. Hans-Michael Schober weniger gut geeignet. Sie würden entweder Natur und Umwelt zu stark belasten oder eine zu geringe Verkehrsentslastung insbesondere für die Stadt Landshut mit sich bringen. Außerdem sortierte Dreier nicht zuletzt aus Kosten- und Zeitgründen auch sämtliche Kombinationsmodelle von Ost- und Westumfahrungen aller Art aus. So blieben von ursprünglich 14 Trassenvarianten nur die drei übrig, die auf eine Fortsetzung der B15neu

hinauslaufen. Genau das schmeckte den Vertretern von Bürgerinitiativen gegen die B15neu, des Bundes Naturschutz und der Grünen überhaupt nicht. Sie machten deswegen schon im Vorfeld der Sitzung ordentlich Stimmung gegen den Weiterbau. So hieß es aus dem Umfeld der Grünen, die von den Projektbefürwortern bevorzugte Trassenvariante sei auf Bundesebene wegen des schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses bei der ersten Durchsicht durchgefallen. Folglich müssten die Behörden nun nachbessern. Deswegen würden beispielsweise Kosten schöngerechnet und der teure Tunnel Eisgrub gestrichen.

In der Tat tauchte der kilometerlange Tunnel gestern bei den von Dreier vorgestellten Varianten nicht mehr auf. Stattdessen soll die Straße steiler die Isarhänge hinauf und nur durch zwei kurze Tunnel geführt werden. Ob tatsächlich eine negative Einschätzung der Experten auf Bundesebene hinsichtlich der ursprünglichen Planungen dafür verantwortlich ist, lässt sich nicht abschließend klären, weil die Bundesbehörden sich Stillschweigen auferlegt haben. Dreier jedenfalls stellte gestern auf LZ-Nachfrage klar: „Wir sind nicht zum Nachbessern aufgefordert worden.“ Wie der Bund letztlich das Nutzen-Kosten-Verhältnis beurteile, könne er nicht vorhersagen. „Ich denke aber, dass es knapp werden könnte. Denn die Umfahrung von Landshut ist verhältnismäßig kurz und kostet natürlich viel Geld.“

Sollte das Vorhaben im neuen Bundesverkehrswegeplan nicht die angestrebte höchste Prioritätsstufe erreichen und damit auf Jahrzehnte hinaus nicht finanzierbar sein, käme die insbesondere vom Bund Naturschutz favorisierte sogenannte „Variante 9“ auf den Tisch. Dabei handelt es sich um eine stadtnahe Ostumfahrung. Diese hätte auch nach Ansicht der Experten mehrere Vorteile: Sie ließe sich schnell, relativ kostengünstig und mit ziemlich geringen Eingriffen in Natur und Umwelt umsetzen. Und der Stadtosten, insbesondere die Konrad-Adenauer-Straße, dürfte mit einer Verkehrsentslastung rechnen. Der

große Haken: „Alleine reicht diese Variante nicht aus“, sagte Dreier und verwies auf die Einschätzung von Kurzak. „Diese innere Osttangente würde an der Niedermayerstraße enden. Deswegen würde sie weder den Durchgangs- noch den Schwerverkehr aus der Stadt ziehen.“

Darüber hinaus würden die ebenfalls stark belasteten Straßen im Westen der Stadt, allen voran die Veldener Straße, überhaupt nicht profitieren. Entsprechend schlecht schnitt diese Variante bei der Trassenuntersuchung in den Punkten „Entlastung der Anwohner“ und „Verkehrsnutzen“ ab.

Trotzdem ist diese Minimallösung nicht vom Tisch. Im Idealfall soll sie – so ließen Oberbürgermeister Hans Rampf (CSU) und Landrat Peter Dreier (FW) durchblicken – als Ergänzung zur B15neu und schon kurzfristig verfügbare Entlastung gebaut werden. Und wenn die Bundespolitik den angestrebten „großen Wurf“ verhindern sollte, wäre eine innere Osttangente laut Manfred Dreier „besser als nichts“.

Für den CSU-Landtagsabgeordneten Helmut Radlmeier wäre das freilich eine herbe Enttäuschung. Er griff gestern die Projektgegner hart an: „Ich habe kein Verständnis für deren Vertreter, allen voran aus den Reihen der Grünen, die nicht nur bei diesem Projekt wieder einmal mit Blockadehaltung eine Weiterentwicklung unserer Region verhindern wollen.“

Dank der guten Arbeit der Experten sei man nun am entscheidenden Punkt der Diskussion angelangt. „Wir müssen nun endlich die für die Region Landshut beste Entlastungsstraße in Berlin anmelden.“ Und das ist nicht nur für Radlmeier die von Manfred Dreier befürwortete vierspurige Süd-Ost-Umfahrung. -jv-

Info

Die vollständigen Gutachten der Experten Prof. Dr. Harald Kurzak und Dr. Hans-Michael Schober sowie die Ergebnisse der Trassenuntersuchungen sind im Internet unter der Adresse www.ou-landshut.de einzusehen.