

B15 neu: Nur noch stadtferne Trassen im Rennen

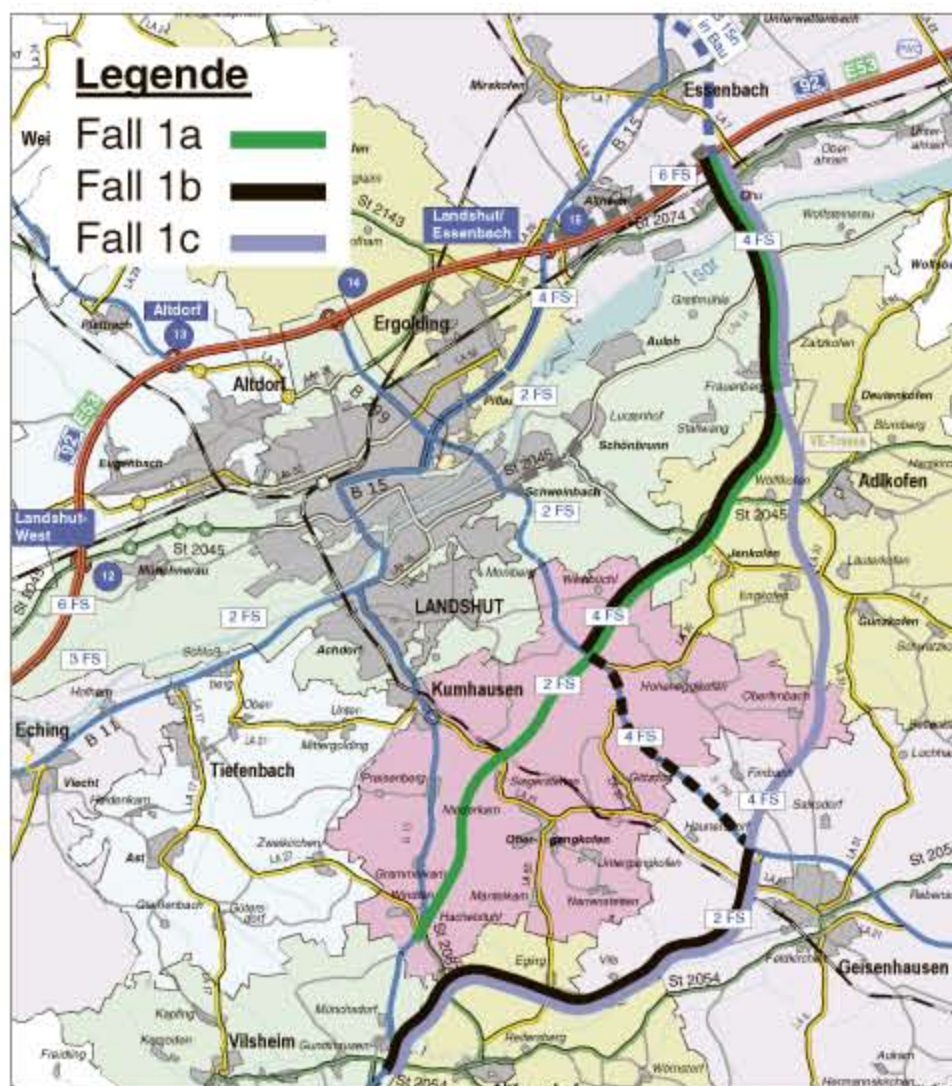
Dialogforum will drei Varianten vertieft prüfen – Stadtnahe Streckenführung wohl vom Tisch

Die Fortsetzung der B15 neu in Form einer Ost-Süd-Umfahrung Landshuts ist gestern wieder ein Stück wahrscheinlicher geworden. Bei ihrer dritten, nichtöffentlichen Sitzung legten sich die Mitglieder des Dialogforums mehrheitlich darauf fest, dass eine stadtferne Variante gebaut werden soll. Diese würde am künftigen Autobahnkreuz A92/B15 neu bei Ohu beginnen, in weitem Bogen im Osten an der Stadt vorbei vierspurig bis zur B299 führen und von dort aus zweispurig an die B15 alt südlich von Landshut angebunden. Wie genau die Straße aussehen und wo sie exakt verlaufen soll, ist allerdings nach wie vor offen. Denn zunächst sollen drei Trassen vertieft hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Umwelt, Verkehr und Raumstruktur sowie auf ihre Kosten hin untersucht werden.

Landrat Peter Dreier, der mit Oberbürgermeister Hans Rampf und dem Leiter der Bayerischen Straßenbauverwaltung Karl Wiebel zu der Sitzung eingeladen hatte, stellte eingangs Folgendes klar: „Eine vorrangige Einstufung der Umfahrung Landshut in den Bundesverkehrswegeplan ist absehbar.“ Damit sei der Weg frei, um das Projekt „zügig und zielgerichtet voranzutreiben“. Danach fasste Manfred Dreier, Leiter der Abteilung Straßenbau des Staatlichen Bauamts Landshut, noch einmal die Ergebnisse einer Variantenuntersuchung zusammen, die bereits im vergangenen Herbst den Mandatsträgern der betroffenen Kommunen vorgestellt worden war. Dabei wurden 14 Planfälle ausgearbeitet und nach den Kriterien Umwelt, Verkehr und Kosten bewertet. In einem mehrstufigen Diskussionsprozess, der vom Münchner Rechtsanwalt und Mediator Markus Michalka moderiert wurde, wurden die in Betracht kommenden Varianten nach und nach „abgeschichtet“, wie es in der Mitteilung heißt.

Elf Varianten wurden in drei Schritten aussortiert

In einer ersten Stufe wurden dabei die Varianten ausgeschieden, die mit naturschutzrechtlichen Vorgaben am wenigsten in Einklang zu bringen sind. Das betrifft zum einen die stadtferne Westumgehung, da sie das FFH-Gebiet westlich von Landshut so erheblich beeinträchtigen würde, dass nach dem Naturschutzrecht zwingend umweltschonendere Varianten vorgezogen werden müssten. Aus dem gleichen Grund wurde die stadtnahe Osttan-



Diese drei Trassenvarianten einer stadtfernen Ost-Süd-Umfahrung Landshuts als Fortsetzung der B15 neu sollen in den kommenden Monaten vertieft untersucht werden. In der Grafik ist auch klar zu sehen, dass alle drei Varianten bis zur B299 vierspurig geführt werden sollen; die Verbindung zur B15 alt ist dann nur noch zweispurig vorgesehen.

Quelle: Staatliches Bauamt Landshut

gente mit Verlängerung zur B299 ausgeschieden, weil „die wertvollen Quellhänge des FFH-Gebiets Isarhänge bei Schönbrunn erheblich geschädigt würden“.

Anschließend wurden in einem zweiten Schritt die Varianten aussortiert, die nicht fernverkehrsrelevant sind und daher nicht als Bundesfernstraße realisiert werden können. Dies wiederum hätte zur Folge, dass auch nicht der Bund für die Kosten des Straßenbaus aufkommen müsste. Nach dem Verkehrsgutachten dienten die stadtnahe Varianten – darunter der insbesondere von den Grünen und dem Bund Naturschutz bevorzugte Trassenvorschlag – ganz überwiegend dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, nicht jedoch dem weiträumigen Fernverkehr. Dies widerspreche der Definition einer Bundesfernstraße, die laut Gesetz „dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt sind“. Folglich seien die

stadtnahe Varianten als Bundesfernstraßen nicht umsetzbar. Stufe drei des Verfahrens sah schließlich vor, alle kombinierten Trassenvarianten auszuschneiden, die eine in den ersten beiden Stufen ausgeschlossene Variante enthalten.

Stadtnahe Tangenten als Ergänzungen denkbar

Oberbürgermeister Hans Rampf und Landrat Peter Dreier stellten in diesem Zusammenhang aber klar, dass sowohl die stadtnahe Osttangente als auch die stadtnahe Westtangente dennoch sehr gut abgeschnitten hätten. Insbesondere werde im Verkehrsgutachten darauf hingewiesen, dass diese beiden Straßen ergänzend zur B15 neu durchaus sinnvoll seien. Es stehe den betroffenen Kommunen daher frei, diese Straßen mittel- bis langfristig zu realisieren. Darüber müsse aber in den kommunalen Gre-

mien zu gegebener Zeit beraten werden. Das Dialogforum habe dafür eine gute fachliche Grundlage geschaffen.

Am Ende dieses Auswahlprozesses blieben damit nur noch die drei stadtfernen Ostumfahrungen von Landshut übrig. Diese sind als Bundesfernstraße realisierbar, verkehrlich hochwirksam und „wohl auch genehmigungsfähig“, wie es in der von Rampf, Peter Dreier und Karl Wiebel, Leiter der Bayerischen Straßenbauverwaltung, gezeichneten Mitteilung weiter heißt. Wiebel wies darauf hin, dass die bisherigen Erkenntnisse nicht ausreichen, um eine belastbare Entscheidung zu treffen, welche dieser Trassen weiterverfolgt werden soll. Deshalb seien alle drei Varianten detaillierter zu untersuchen. Diese vertieften Untersuchungen sollen nicht zuletzt die Umweltverträglichkeit der drei Trassen beleuchten, wie Manfred Dreier gestern auf Nachfrage unserer Zeitung sagte. Das bedeute keine Zeitverzögerung. „Diese Studien sind nötig, um im folgenden Genehmigungsverfahren die Auswahl der Trasse schlüssig begründen zu können.“

Und wie war gestern die Stimmung unter den Teilnehmern? Manfred Dreier formulierte es so: „Die Atmosphäre war sachorientiert, auch wenn nicht alle einer Meinung waren.“

Festlegung auf bevorzugte Trasse erst im Herbst

Wichtig sei gewesen, dass die Zahl der Trassenvarianten von 14 auf nur noch drei reduziert werden konnte. „Damit hat das Dialogforum seine Handlungsfähigkeit bewiesen.“ Die Stunde der Wahrheit für die Zukunft der B15 neu dürfe im Herbst schlagen. Dann ist eine vierte Sitzung des Dialogforums geplant, in deren Rahmen laut Manfred Dreier detaillierte Ergebnisse der vertieften Trassenuntersuchungen vorliegen sollen. „Ziel ist es, dass wir auf dieser Grundlage unsere bevorzugte Variante auswählen.“

-red/jv-

Projektgegner weiter für stadtnahe Umfahrung

Ungeachtet der gestrigen Sitzung des Dialogforums ist die Bürgerinitiative „Stop B15 neu“ strikt gegen eine stadtferne Variante der Ost-Süd-Umfahrung Landshuts. Bestätigt fühlen sich die Projektgegner vom Umweltbundesamt, das den Referentenentwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sehr kritisch beurteilt. Mit Blick auf den hohen Flächenverbrauch schlägt das Amt vor, von den 605 geplanten Straßenprojekten des Vordringlichen Bedarfs 41 zu streichen. „Eins dieser Projekte ist die unter B15 neu firmierende vierspurige Ost-Orts-umfahrung von Landshut“, so Gisela Floegel, Vorsitzende von „Stop B15 neu“. In einer detaillierten Aufstellung werde der elf Kilometer langen Strecke zwischen der A 92 und der B299 vom Umweltbundesamt ein insgesamt negativer Umweltnutzen bescheinigt. „Der so bezeichnete Umweltschaden ist mit einem Wert von 36,4 Millionen Euro beziffert.“ Dieser begründe sich einerseits mit dem Flächenverbrauch von insgesamt 56 Hektar. Andererseits werde die Umweltbeeinträchtigung als „hoch“ bezeichnet, das sei die schlechtestmögliche Einstufung. Sie wird mit der Durchschneidung eines Naturschutzgebietes begründet, bei dem 4,7 Hektar betroffen sein würden.

Vor dem Umweltbundesamt hatte laut Floegel bereits der Bundesrechnungshof die allgemein zu niedrig angesetzten Kosten des neuen BVWP kritisiert. Im Fall der Ortsumfahrung Landshuts seien 214 Millionen Euro berechnet, ein Jahr zuvor seien noch 320 Millionen Euro veranschlagt worden.

Unterm Strich sehen Floegel und ihre Mitstreiter deswegen weiterhin eine stadtnahe Variante einer Umfahrung als beste Lösung an. Diese sei nicht nur mit weniger Umweltbelastung verbunden, sondern auch deutlich kostengünstiger als eine stadtferne Trasse.

-jv-