



B15neu nimmt die nächste Hürde

Kabinetts beschließt Verkehrswegeplan – CSU-Abgeordnete Oßner und Radlmeier jubeln

Von Johannes Viertlböck

Das Bundeskabinetts hat bei seiner gestrigen Sitzung den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) beschlossen und damit auch den Weg für etliche wichtige Infrastrukturprojekte in der Region Landshut frei gemacht. Im Vordringlichen Bedarf und damit in der höchsten Priorisierungsstufe des BVWP stehen nämlich eine vierstreifige Ost-Süd-Umfahrung der Stadt Landshut als Weiterbau der B15neu, die B299-Umfahrungen von Ober- und Unterneuhäusern, Weihmichl und Arth sowie die Ortsumfahrung der B388 bei Taufkirchen. Damit dürften diese Projekte auch realistische Chancen haben, bis 2030 – so lange nämlich gilt der neue BVWP – angepackt zu werden.

Die Reaktionen der regionalen Mandatsträger auf den Kabinettsbeschluss fallen erwartungsgemäß völlig unterschiedlich aus. Geradezu euphorisch äußerte sich der im Wahlkreis Landshut-Kelheim direkt gewählte CSU-Bundestagsabgeordnete Florian Oßner: „Heute machen wir einen weiteren entscheidenden Schritt zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Stadt und Landkreis Landshut in den kommenden 15 Jahren“, sagte Oßner, der als einziger CSU-Abgeordneter aus Niederbayern im Verkehrsausschuss des Bundestags sitzt und folglich eng in die Entscheidungsprozesse eingebunden war. Logisch, dass der 36-Jährige deshalb doppelt froh ist, Folgendes feststellen zu können: „Alle wichtigen Verkehrsprojekte für die Region sind mit der höchsten Priorisierungsstufe im BVWP enthalten.“

Oßner: „Richtige Antwort auf den Wachstumsdruck“

Die aus Oßners Sicht größte und wichtigste Maßnahme ist der Weiterbau der B15neu. Der Streckenabschnitt der B15neu bis zur A92 befindet sich derzeit bekanntlich im Bau und wird bis 2019 fertiggestellt sein. Der weitere Abschnitt von der A92 bei Ohu bis zur B299 im Süden Landshuts ist nach Auskunft des Bundestagsabgeordneten wie bisher vierstreifig vorgesehen, anschließend soll es – ebenfalls wie schon im Referentenentwurf des BVWP so enthalten – zweistreifig weiter zur B15alt gehen. Insgesamt will der Bund in diesen 17,4 Kilometer langen Abschnitt rund 260 Millionen Euro investieren, sagte Oßner. „Das ist die richtige Antwort auf den Wachstumsdruck der Boomregion Landshut. So schaffen wir innerstädtisch die Entlastung, die so dringend notwendig ist, wie wir gerade jetzt an den endlosen Staus sehen“, so der Bundestagsab-



Nah Ohu wird die B15neu 2019 an der A92 ankommen. Dass die Straße dort endet, ist seit gestern noch unwahrscheinlicher geworden. Denn im nun von der Bundesregierung beschlossenen neuen Bundesverkehrswegeplan ist die Fortsetzung der Straße Richtung Süden im Vordringlichen Bedarf enthalten. Foto: Klaus Leidorf

geordnete unter Verweis auf die wegen der zahlreichen Baustellen extrem angespannte Verkehrslage in Landshut. Generell werde dank der Ost-Süd-Umfahrung „die Lebensqualität für die Menschen, die vom Durchgangsverkehr geplagt sind, steigen“, verspricht Oßner.

Die Einstufung der Fortsetzung der B15neu ist also ein wichtiges Etappenziel. Doch Oßner bleibt weiter am Ball: „Der Bau der Landshuter Umfahrung muss nahtlos nach dem Anschluss der B15neu an die A92 beginnen – wenn nicht Klagen die konkreten Trassenplanungen verzögern“, forderte der Abgeordnete. An den Finanzen werde das Projekt nicht scheitern: „Das Geld ist jedenfalls bereitgestellt. Der Bundesverkehrswegeplan wurde so erstellt, dass alle Projekte im Vordringlichen Bedarf mit den notwendigen Mitteln aus dem Bundeshaushalt in der mittelfristigen Finanzplanung hinterlegt sind“, so Oßner, der einen Appell an die Projektgegner hinterherschickt: „Wir müssen jetzt vor Ort geschlossen zu den Vorhaben stehen, damit sie zügig umgesetzt werden können.“

Noch offen ist laut Oßner übrigens die Einstufung des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke zwischen Landshut und Plattling. Dieser Abschnitt sei in der Bewertung. „Aber auch hier kommen wir gut voran“, zeigte sich der Abgeordnete gestern zuversichtlich.

Doch nicht nur aus regionaler

Sicht ist Oßner mit dem gestrigen Kabinettsbeschluss hochzufrieden. „Mit knapp 270 Milliarden Euro Investitionssumme bis 2030 stellt die Bundesregierung die richtigen Weichen für die Zukunft“, sagte er. Verglichen mit dem ersten Referentenentwurf vom März seien damit nochmals knapp fünf Milliarden Euro hinzugekommen. Und das sei gerade aus niederbayerischer Sicht sehr positiv, weil der mehrstreifige Ausbau der B20 bei Straubing und der A3 bei Deggendorf zur weiteren Engpassbeseitigung jetzt ebenfalls enthalten sei. „Der niederbayerische Einsatz der CSU bei den Nachverhandlungen hat sich definitiv gelohnt“, so Oßner. „Für Niederbayern und die Region Landshut ist der neue BVWP eines der größten Zukunftsinvestitionsprogramme in der Geschichte.“

Radlmeier: „Regierung hat unsere Probleme erkannt“

Auf begeisterte Zustimmung stößt die Entscheidung des Bundeskabinetts wie erwartet auch bei Helmut Radlmeier: „Nun haben wir es schwarz auf weiß, dass auch die Bundesregierung die Problematik im Landshuter Raum erkannt hat und lösen will“, stellte der im Stimmkreis Landshut direkt gewählte CSU-Landtagsabgeordnete fest. Das für die Stadt Landshut wichtigste Projekt sei natürlich die Weiterführung der B15neu über die

Isar Richtung Süden. „Damit erhält Landshut eine leistungsfähige Ost-Süd-Umfahrung und zugleich eine weitere Isarüberquerung.“ Wie enorm wichtig eine zusätzliche Isarbrücke ist, zeigt laut Radlmeier die derzeitige Sperrung der Konrad-Adenauer-Straße (B299) in Landshut und das damit einhergehende Verkehrschaos. „Unsere wenigen Isarüberquerungen auf Stadtgebiet sind einfach verkehrstechnische Nadelöhre, die wir entschärfen müssen“, sagte er.

Wie Oßner begrüßt auch der Landtagsabgeordnete, dass neben der B15neu die Ortsumfahrungen von Weihmichl und Neuhäusern die nächste Hürde genommen haben. „Der lange Einsatz, zusammen mit der Bürgerinitiative und der Gemeinde, war erfolgreich“, stellte Radlmeier fest. „Die Anwohner können damit endlich mit einer spürbaren Entlastung rechnen: Die B299 kommt raus aus den Orten.“

Mit dem Kabinettsbeschluss ist der Entscheidungsprozess zum neuen BVWP allerdings noch immer nicht abgeschlossen, denn die sogenannten Überführungsgesetze stehen weiter aus. Dass auf den letzten Metern etwas schiefgehen könnte, befürchten aber weder Oßner noch Radlmeier. Der Landtagsabgeordnete drückte es so aus: „Ich bin zuversichtlich, dass im Herbst der Bundestag dem Kabinetts folgt und den Bundesverkehrswegeplan damit endgültig auf den Weg bringt.“

Gambke bezeichnet Dialogforum als „Farce“

Der Grünen-MdB übt nach der Entscheidung der Bundesregierung scharfe Kritik am BVWP

Während die beiden CSU-Abgeordneten aus der Region ihre Genugtuung über den Beschluss der Bundesregierung nicht verbergen, herrscht bei ihrem Bundestagskollegen Dr. Thomas Gambke (Grüne) gedrückte Stimmung. „Mit dem vom Bundeskabinetts verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan kommt es trotz aller Behauptungen nicht zu echten Veränderungen“, so Gambke, der sich allen voran Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) vorknöpfte. Diese habe ihr „kurzzeitiges Bemühen aufgegeben, für Klima- und Umweltschutz im BVWP zu sorgen“. Es sei absurd, nach dem Pariser Klimaabkommen noch einen Plan vorzulegen, der die vereinbarten Ziele komplett ignoriert.

Zum zweiten ignoriere der Plan die heute schon sichtbaren Veränderungen der Mobilität. Laut Gambke wachse der Rad- und Fußgängerverkehr, das aufkommende automatisierte Fahren werde zudem insbesondere den Autoverkehr erheblich verändern. „Was wir brauchen, ist eine ehrliche und nachhaltige Verkehrsnetzplanung, die sich an den Bedürfnissen zukünftiger Mobilität orientiert und Klima- und Umweltschutz von Anfang an mitdenkt“, fordert der Grünen-Politiker. Konzentriere sich die schwarz-rote Koalition weiterhin nur auf Wahlkreisinteressen einzelner Abgeordneter, werde der Plan zur schweren Hypothek für die Zukunft. „Das gilt gerade auch für Niederbayern und besonders Landshut: So fußt die

von der CSU und der Autobahndirektion geplante Ostumfahrung Landshut auf einer mehr als 50 Jahre alten Planung“, kritisiert Gambke. „Anstatt zukünftige Entwicklungen vorzuzudenken, hält man stur an einer vierspürigen Trasse fest, die mit erheblichem Flächenfraß und immensen Kosten keine der Ziele berücksichtigt, die heute an eine zukunftsorientierte Planung zu stellen sind.“ Für Landshut hätte das aus seiner Sicht bedeutet, den erheblichen Veränderungen im regionalen Ziel- und Quellverkehr Rechnung zu tragen und die überregionalen Verkehre durch ein Bündel von Maßnahmen einzudämmen.

Kein gutes Haar lässt Gambke auch am Dialogforum zur Ost-Süd-Umfahrung, das er ebenso wie

die Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge des neuen BVWP als „Farce“ bezeichnete. Denn die vielen Hinweise und Alternativen der Bürger habe Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) „im Eiltempo gewegewischt“. Und: „Das Dialogforum diene offensichtlich allein dazu, die bestehende Planung durchzudrücken. Die Alternativen wurden weder auf ihre ökologische noch ökonomischen Chancen wirklich ernsthaft geprüft.“

Die Anforderungen an eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik kann der Plan so nach Gambkes Überzeugung nicht erfüllen. Sein bitteres Fazit: „Weder sind alle Projekte bis 2030 zu finanzieren, noch trägt der Plan zur Begrenzung der Inanspruchnahme von Fläche, Natur und Landschaft bei.“ -jv-