

CSU verabschiedet sich von „gelber Autobahn“

MdB Oßner stellt Kompromiss zur B15neu vor: Vierspurige Straße wohl nur bis zur B299

Von Johannes Viertlböck

Nach jahrzehntelangem Tauziehen um die B15neu verabschiedet sich nun auch die CSU von einer „gelben Autobahn“ bis Rosenheim. Das jedenfalls ist die zentrale Botschaft eines neuen Kompromissvorschlags, den der Veldener Bundestagsabgeordnete Florian Oßner in unserer Zeitung vorstellt. Demnach soll die B15neu zwar noch vierspurig an Landshut vorbei bis zum Kreuzungspunkt mit der B299 in der Nähe von Berggrub geführt werden, wobei die Isarhängeleite wie geplant mittels eines Tunnels durchquert werden soll. Dann jedoch ginge es zweispurig bis zur Einmündung auf die alte Trasse der B15 südlich von Grammelkam weiter.

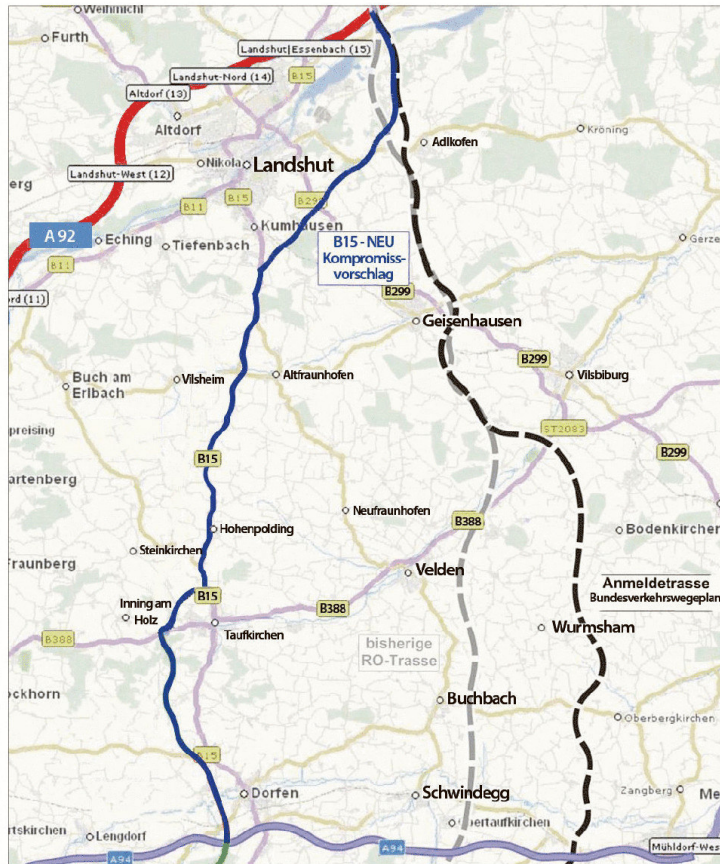
Von dort ab wäre die B15neu letztlich „nur“ noch ein Ausbau der B15alt. Denn zwischen Grammelkam und der Kreuzung mit der B388 nördlich von Taufkirchen soll die Bestandsstrecke auf drei Spuren erweitert werden. Die dritte Spur könnten Autofahrer – etwa nach dem Vorbild der B20 zwischen der A92 bei Landau und Straubing – nach Fahrtrichtungen abwechselnd zum Überholen nutzen. Ab der B388 käme dann laut Oßners Plänen allerdings wieder eine rund 13 Kilometer lange neue Trasse für die B15 ins Spiel: Als Umfahrung für Taufkirchen und Dorfen würde die Straße westlich der beiden Orte ebenfalls dreispurig bis zur A94 München-Passau führen.

Diesen Kompromissvorschlag hatte Oßner am vergangenen Freitag zusammen mit Landshuts Oberbürgermeister Hans Rampf (CSU), Landrat Peter Dreier (Freie Wähler) und dem CSU-Landtagsabgeordneten Helmut Radlmeier (CSU) dem bayerischen Innenminister Joachim Herrmann präsentiert. Dieser habe ebenso Zustimmung signalisiert wie der Leiter der Staatskanzlei Dr. Marcel Huber. Der aus Mühldorf stammende Minister war zuletzt als Kritiker der geplanten vierspurigen Osttrasse der B15neu aufgefallen. Mit der deutlich westlicher verlaufenden Bestandsstrecke hat er offenbar kein Problem: „Marcel Huber hat uns seine Unterstützung für eine leistungsfähige Umfahrung Landshuts zugesagt“, sagt Oßner. Auch dürften seiner Meinung nach Hubers aus Erding stammende Kabinettskollegin, Umweltministerin Ulrike Scharf, sowie der Erdinger Landrat Martin Bayerstorfer „zumindest teilweise zufrieden sein – denn die Parallelstrecke bis nach Taufkirchen würde wegfallen.“

Oßner will auf Bedenken der Bürger eingehen

Dass die CSU in Sachen B15neu umdenkt, hat laut Oßner mehrere Gründe. „Die Problematik gerade in den Landkreisen Erding und Mühldorf ist gegeben“, sagt er mit Blick auf die anhaltenden Bürgerproteste. „Deswegen muss ein Kompromiss her.“ Es gehe darum, eine für alle akzeptable Lösung zu finden. Wichtig sei folgendes: „Die B15neu muss eine spürbare Entlastung für den Großraum Landshut ebenso wie für die bestehende B15 bringen und deswegen eine hohe Verkehrswirksamkeit aufweisen.“ Gleichzeitg müsse man darauf achten, dass der von Innenminister Herrmann ausgereifte Bürgerdialog ernsthaft geführt wird. Für den Bundestagsabgeordneten bedeutet das: „Die B15neu soll möglichst wenig Fläche verbrauchen, relativ niedrige Kosten verursachen – und geringstmögliche Betroffenheiten bei den Bürgern auslösen.“

All diese Voraussetzungen sieht Oßner durch den Kompromissvorschlag erfüllt. „Den müssten eigentlich sogar Projektgegner akzeptieren können“, findet er. Auch Kumbachens Bürgermeister Thomas Huber, der die B15neu bekanntlich



Die B15neu soll – wenn es nach Florian Oßners Kompromissvorschlag geht – südlich von Landshut im Wesentlichen auf oder nahe bei der bisherigen Trasse verlaufen. (Grafik: LZ/Quelle: Oßner)

kritisch sieht, sei bereits über den Vorschlag informiert. „Ich hoffe, er kann diese Trasse mittragen.“ Für das stark vom Durchgangsverkehr belastete Kumbachens sei eine B15neu in der Kompromissvariante eine spürbare Entlastung und ein Gewinn für die Bevölkerung.

Die CSU habe sich nicht von Emotionen leiten lassen, sondern sich anhand nachvollziehbarer Entscheidungskriterien am tatsächlichen Bedarf orientiert. Der sei für die B15neu auch über die A92 hinaus gegeben, betont Oßner. Bis zum Schnittpunkt mit der B299 nahe Berggrub müsse die Trasse zudem vierspurig sein. „Es ist doch

unstrittig, dass Landshut eine leistungsfähige Umfahrung samt einer weiteren Isarquerung braucht“, sagt er. „Insofern wäre es ein Schildbürgerstreich, wenn wir direkt vor der Stadt mit der Vierspurigkeit aufhören würden.“ Damit würden die Verkehrsprobleme in Landshut nur weiter verschärft.

Eine vierspurige B15neu nur bis zur Kreisstraße LA 14, wie von manchen gefordert, reiche nicht aus, so Oßner. „Denn dann würde der Verkehr am Ende zu großen Teilen doch wieder auf der Niedermayer- und der Konrad-Adenauer-Straße landen – beide sind aber bereits jetzt völlig überlastet.“ Erst ab der B299

spalte sich der Verkehr etwas auf. „Wir wollen also nur so weit vierspurig bauen, wie es zwingend erforderlich ist.“

Östliche Trasse hätte kaum Chancen auf Umsetzung

Die ebenfalls zur Debatte stehende und für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldete Osttrasse der B15neu ist dagegen wohl vom Tisch. Der Grund: „Die Ortsentlastungswirkung wäre kaum gegeben, weil Geisenhausen und Vilsbiburg bereits Umfahrungen haben. Daher stünden die Chancen, in den Vordringlichen Bedarf Plus eingestuft zu werden, verhältnismäßig schlecht“, sagt Oßner. Sein Fazit: „Das ist zwar ein guter Plan auf dem Papier – aber eben nicht für die Umsetzung.“ Wesentlich besser sind die Aussichten nach Ansicht des CSU-Politikers für einen zeitnahen Bau des ersten Teils seines Kompromissvorschlags: den 16,3 Kilometer langen Abschnitt von der A92 bei Essenbach bis zur B15 alt südlich von Grammelkam. „Das ist bis 2030 durchaus machbar; bis zur B299 sollten wir möglichst bis 2025 kommen. Und damit wären zwei Drittel eines Umfahrrings für Landshut geschaffen.“ Der Zeitplan könne freilich nur eingehalten werden, wenn es nicht zu langwierigen Klageverfahren kommt. Die Kosten für den ersten Abschnitt liegen nach aktuellen Schätzungen von Experten bei rund 310 Millionen Euro.

Auch wenn die B15neu also vermutlich nicht über Landshuts Süden hinaus vierspurig gebaut wird: Sie bleibt laut Oßner „das derzeit größte Verkehrsprojekt in Bayern. Und wir werden dadurch die Lebensqualität in der Region Landshut spürbar steigern.“

Radlmeiers Hintertürchen

CSU-MdL fordert eine „ergebnisoffene Prüfung“

Während sich sein CSU-Parteifreund Florian Oßner mächtig für einen von ihm mitgestalteten Kompromissvorschlag in Sachen B15neu ins Zeug legt, hat der Landtagsabgeordnete Helmut Radlmeier den Traum einer „gelben Autobahn“ bis Rosenheim auf der heftig umstrittenen östlichen Trasse offenbar noch nicht ganz aufgegeben. Jedenfalls hielt sich der Landshuter gestern gegenüber unserer Zeitung noch eine Hintertür offen: „Wir wollen, dass beide Varianten ergebnisoffen geprüft werden“, sagte er.

Entscheidend sei für ihn, dass auch die als Kompromiss angeordnete „Oßner-Lösung“ in den Vordringlichen Bedarf Plus, also die höchste Prioritätsstufe des Bundesverkehrswegeplans, aufgenommen wird. „Die Region

Landshut darf in dieser Frage auf keinen Fall hinten runterfallen. Da bin ich mir mit Oberbürgermeister Hans Rampf einig.“

Dennoch ist auch Radlmeier grundsätzlich bereit, auf einen durchgehend vierspurigen Neubau der B15neu südlich von Landshut zu verzichten. „Wenn wir uns von diesen Plänen verabschieden, dann aber nur deswegen, weil wir für unsere Region dringend und schnellstmöglich eine Lösung brauchen“, sagte der CSU-Politiker. „Um das zu erreichen, bin ich zu einem Kompromiss bereit – nach dem Motto: Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.“ Es sei dann besser, eine kleinere Lösung zu akzeptieren, als weiter auf die unsichere Realisierung der ursprünglichen Pläne zu hoffen. –jv-