Vilsbiburger Zeitung | Stadt und Region | 11.02.2015

„Die Region könnte als Bauernopfer dastehen“

Alexander Putz, Verkehrsexperte und FDP-Chef, warnt vor Baustopp der B15neu an der A92

Die Staatsregierung kann sich nun doch eine vierspurige B15neu bis mindestens zur A94 vorstellen: Diese Meldung ließ Befürworter des Projekts vor knapp zwei Wochen wieder Hoffnung schöpfen. Doch einer der profiliertesten Vertreter der Initiative „Pro B15neu“, Landshuts FDP-Chef Alexander Putz, sieht keinen Grund für Euphorie. Im Gegenteil: Der Verkehrsexperte, der ein Infrastruktur-Planungsbüro betreibt, äußert im Gespräch mit unserer Zeitung die Befürchtung, dass die Region Landshut am Ende mit leeren Händen dastehen könnte.

Landshuter Zeitung: *Herr Putz, die raumgeordnete Trasse der B15neu soll nun neben einer Ost-Süd-Umfahrung von Landshut doch für eine „gleichwertige ergebnisoffene Prüfung“ zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden. Sind Sie zufrieden mit diesem Kabinettsbeschluss?*

Alexander Putz: Dass die von uns befürwortete raumgeordnete Trasse wieder geprüft werden soll, ist grundsätzlich erfreulich. Das darf aber nicht nur ein Placebo sein. Ich warne vor der Entwicklung, die sich nach dem Kabinettsbeschluss abzeichnet. Die Gefahr ist groß, dass die Region Landshut am Ende ohne Lösung und damit als klassisches Bauernopfer dasteht.

Warum sind Sie so skeptisch?

Eine gleichwertige ergebnisoffene Prüfung von zwei Trassen halte ich für sehr schwierig. Die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan ist das eine. Ob das Projekt so in den vordringlichen Bedarf kommt, ist eine andere Frage. Persönlich finde ich das fast aussichtslos. Denn es ist kaum vorstellbar, dass der Bund Finanzmittel für dieses Vorhaben bereitstellt, solange das Land noch gar nicht weiß, was eigentlich genau gewollt ist. Deswegen wäre die Staatsregierung in der Pflicht, endlich konkret zu werden. Danach sieht es aber nicht aus.

Wie könnte sich diese Unentschlossenheit auswirken?

Ich sehe zwei Szenarien, besser gesagt zwei Risiken auf uns zukommen. Das eine betrifft die gleichzeitige Anmeldung zweier Linienführungen südlich der B299. Es zeichnet sich ja ab, dass der Bundesverkehrswegeplan völlig überzeichnet sein wird. Es wird also bei weitem nicht für jedes Projekt Geld da sein. Folglich wird die Politik bei allen Vorhaben zunächst nach Streichgründen suchen. Wenn – wie bei der B15neu – nicht mal die grundsätzliche Trassenführung und der Ausbaustandard klar sind, ist das ein riesiger Schwachpunkt. Daher hat dieses Projekt aus meiner Sicht zumindest südlich des Schnittpunkts mit der B299 kaum Chancen, in den vordringlichen Bedarf aufgenommen zu werden.

Und das zweite Risiko?

Auch die Ost-Süd-Umfahrung ist gefährdet. Die Planer wissen sicherlich, dass mit dieser Lösung allein die Weiterleitung des Verkehrs südlich von Landshut Richtung A94 und Rosenheim nicht mehr gewährleistet wäre. Das bestehende Straßennetz könnte nämlich die stark steigenden Verkehrsströme, die sich nach der Fertigstellung der Umfahrung abzeichnen, nicht aufnehmen. Da müsste man neben der alten B15 auch die B299 ausbauen. Nachdem das kein Thema ist, kann ich mir fast nicht vorstellen, dass die Ost-Süd-Umfahrung in den vordringlichen Bedarf kommt. Wenn das nicht geschieht, ist das Thema für die Region Landshut angesichts der knappen Finanzmittel des Bundes aber bis mindestens 2030 erledigt. Das wäre für uns eine Katastrophe.

Sie sprechen von stark steigenden Verkehrsströmen, die sich abzeichnen. Was kommt aus Ihrer Sicht auf die Region Landshut zu?

Dazu hat die Stadt ein Gutachten bei Prof. Dr. Harald Kurzak in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse liegen seit rund einem Jahr vor. Der sogenannte Prognose-Nullfall zeigt, was passiert, wenn die B15neu an der A92 endet: In der Stadt Landshut würden gerade die ohnehin schon stark befahrenen Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen massiv belastet. Auf der Wittstraße Richtung Kupfereck wären es demnach rund 6600 Kraftfahrzeuge pro Tag mehr, auf der Konrad-Adenauer-Straße rund 5200. Die negativen Folgen davon sind allgemein bekannt – doch über die A92 redet niemand.

Tun wir's doch. Also: Welche Auswirkungen erwarten Sie auf die A92, wenn die B15neu dort endet?

Der Verkehr wird zwischen der Einmündung der B15neu bei Ohu und der Anschlussstelle Landshut-Essenbach um rund ein Drittel zunehmen. Bisher sind in diesem Bereich werktags rund 44000 Kraftfahrzeuge unterwegs, 2018 – also wenn die B15neu an der A92 aufschlägt – sollen es mehr als 66000 sein. Die Zahlen stammen natürlich nicht von mir, sondern aus dem erwähnten Kurzak-Gutachten. Für mich bedeutet das zweierlei: Erstens, die A92 müsste, wenn die B15neu nicht nach Süden verlängert wird, in diesem Bereich sechsstreifig ausgebaut werden. Zweitens: Die von manchen vorgeschlagene Versatzlösung der B15neu über die A92 und die Flughafentangente Richtung A94 ist keine Alternative. Denn sie würde die A92 noch wesentlich stärker belasten und einen sechsstreifigen Ausbau womöglich bis zum Flughafen erforderlich machen.

Alexander Putz hält nichts von der „Oßner-Trasse“.

Was schlagen Sie stattdessen vor?

Wir brauchen eine vernünftige Lösung bis zur A94. Und zwar in Form einer B15neu auf oder nahe bei der raumgeordneten Trasse. Die würde einerseits die Ortsdurchfahrten in Landshut sowie die A92 entlasten und andererseits eine bisher infrastrukturell benachteiligte Region besser erschließen – was gut für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze wäre. Unsere Aufgabe als Politiker ist es, den Bürgern endlich zu erläutern, warum wir dieses Projekt so dringend brauchen.

Warum halten Sie eigentlich nichts von der sogenannten „Oßner-Trasse“, also einer Ost-Süd-Umfahrung Landshuts mit anschließendem Ausbau der B15alt? Wäre das kein tragbarer Kompromiss?

Das Problem sind die Quer- und Kreuzungsverkehre an der B15alt. Dort sind alle paar Kilometer, teils alle paar Hundert Meter, Einmündungen: Anwohner, nicht zuletzt auch Landwirte, müssen die B15 überqueren. Das senkt die Kapazität einer Straße enorm – und zwar völlig unabhängig davon, ob man nun abschnittsweise eine Überholspur errichtet und dazu noch ein paar Ortsumfahrungen mehr baut. Die Leistungsfähigkeit einer Straße hängt entscheidend von der Kreuzungssituation ab. Der Sicherheitsaspekt übrigens auch. Auf der alten Trasse der B15 sehe ich für diese Schwierigkeiten einfach keine sinnvolle Lösung.

Das Interview führte Johannes Viertlböck.

Info

Die Zukunft der B15neu war am Montag auch Thema eines Informationsabends, der von der Landkreis-CSU organisiert wurde. Einen Bericht über diese Veranstaltung lesen Sie im Landkreisteil unserer heutigen Ausgabe.