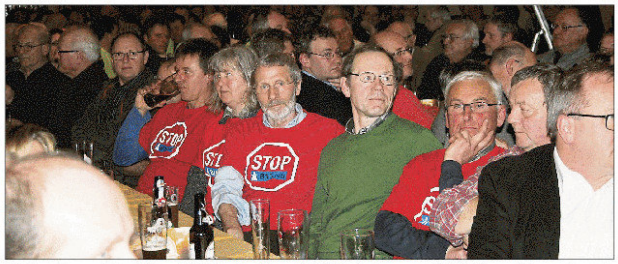
Vilsbiburger Zeitung | Landkreis Landshut | 11.02.2015

Fritz Wenzl, dritter Bürgermeister aus Essenbach, fragte OB Hans Rampf (Zweiter von links), was er neben der Ost-Süd-Umgehung von Stadtseite aus plane, damit Landshut nicht im Verkehr versinkt.



Unter den zahlreichen Gästen hatten sich Vertreter von Initiativen für und auch gegen die B 15 neu eingefunden. Sie verfolgten gespannt und teils kritisch die Erläuterungen der Politiker. (Fotos: bot)

Klare Botschaft: Ziel festlegen – Details später

Veranstaltung der Kreis-CSU zum Thema B 15 neu – Politiker wollten Licht ins Dunkel bringen

Von Stefanie Wieser

Nach dem zwischenzeitlichen Aus für die B 15 neu, der anschließenden Wiederbelebung des Projekts durch den Ministerpräsidenten und einigen Wirrungen um die geplanten Trassen, beschloss die Kreis-CSU, mit einer Informationsveranstaltung noch einmal den aktuellen Sachstand klarzustellen. Das ließen sich gut 300 Befürworter und Gegner der B 15 neu sowie betroffene Bürgermeister aus Stadt und Land sowie eine Handvoll Stadträte nicht zweimal sagen und fanden sich am Montagabend im Gasthaus Stadler in Vilsheim ein.

Die Idee zu dem Infoabend kam von den Ortsvereinen der CSU Tiefenbach und Vilsheim. Denn im Dezember war eine Westtrasse ins Spiel gebracht worden. Eine zur bestehenden B 15 parallel laufende Variante, gegen die sich aber schnell Protest aus den Gemeinden Kumhausen, Tiefenbach, Vilsheim, ja sogar bis nach Haag in Oberbayern formiert hatte. Diese Variante ist wieder vom Tisch, stellte Bundestagsabgeordneter und Verkehrsausschussmitglied Florian Oßner klar. Auch die „Osttrasse“ ist nicht mehr im Gespräch. Diese war, nachdem die seit 1976 geplante raumgeordnete Trasse (RO-Trasse) über Geisenhausen, Buchbach und Schwindegg wegen des FFH-Gebiets Thalhamer Moos bei Schwindegg verworfen worden war, als Alternative im Raum gestanden. Doch diese Osttrasse ist nicht mehr aktuell, stattdessen wieder die RO-Trasse.

Für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2015) sollen nun also eine Ost-Süd-Umgehung mit zwei Varianten angemeldet werden. Variante 1 enthält den Bestandsausbau mit Ortsumgehungen; Variante 2 die Trasse im Korridor der alten raumgeordneten Trasse. „Die Anmeldung dieser beiden Trassen steht fest“, betont Oßner. Beide Varianten sollen ergebnisoffen geprüft werden.

Bis auf diese Zielvorgabe ist noch gar nichts klar. Wie viele Spuren die Weiterführung der B 15 neu

Erwin Huber versuchte die Vorteile des Verkehrsprojekts für die Wirtschaft herauszuarbeiten.

Florian Oßner erklärte das weitere Prozedere nach der Anmeldung der beiden Varianten für den BVWP.

haben soll, wie die Korridortrasse genau verlaufen soll, welche Ortsumfahrungen bei einem Ausbau der B 15 alt nötig sind – all das soll später geklärt werden. Erst wenn die beiden Trassen auf Bundesebene geprüft wurden und sich eine der beiden als die bessere herausstellen sollte, wird die Strecke im Detail geplant. Doch das Projekt müsse jetzt im BVWP mitaufgenommen werden, sonst verliere man wieder viele Jahre, so Oßner.

In diese Kerbe schlug auch der Verkehrsexperte und Vertreter der Initiative „Pro B 15 neu“, Alexander Putz. Seine größte Sorge sei, dass das Projekt nicht in den vordringlichen Bedarf genommen wird *(siehe auch Interview auf der Seite Stadt und Region)*. Er zitierte aus einer Studie, die etwa 31000 Fahrzeuge täglich prognostiziert, sobald die B 15 neu an die A 92 angeschlossen ist. Diese Verkehrslawine würde sich auf die teils nicht dafür ausgelegten Straßen wie die B 299, die B 15 alt und auch die Konrad-Adenauer-Straße in der Stadt Landshut verteilen, so Putz.

In welche Dringlichkeitsstufe die Ost-Süd-Umgehung mit den beiden Varianten eingestuft wird, hängt von mehreren Faktoren ab, erklärte Oßner weiter: unter anderem dem Nutzen-Kosten-Faktor, dem Nutzen für die Bevölkerung oder auch ökologischen Gesichtspunkten. Erst wenn die Priorität feststeht, geht es an die Detailplanung, bei der auch die Kommunen und Bürger mit ins Boot geholt werden sollen, um langwierige Verzögerungen durch Klagen zu vermeiden.

Zum zeitlichen Rahmen nannte Oßner einige Zahlen. So ist, wenn alles nach Plan läuft, eine Ost-Süd-Umfahrung Landshuts mit dem Anschluss an die B 299 etwa 2025 und an die B 15 alt 2030 zu erwarten. Landtagsabgeordneter Helmut Radlmeier hielt ein knappes Plädoyer für das Projekt: „Seit über 40 Jahren wird an der B 15 neu geplant. Wir sollten nicht alles aus einem Moment heraus über den Haufen werfen“. Priorität 1 hat für ihn, dass die Ost-Süd-Anbindung an die B 299 und die B 15 alt jetzt in den vordringlichen Bedarf muss.

Auch Landtagsabgeordneter Erwin Huber, der Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses im Landtag ist, stellte klar, dass noch viel Wasser die Isar herunterfließen wird, bis das Verkehrsprojekt verwirklicht ist. Auch er bemühte die Verkehrsprognosen und plädierte dafür, dass die Nord-Süd-Verbindung von Regensburg bis nach Rosenheim ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft sei. Wer eine wachsende Wirtschaft – damit sei unter anderem auch die Ausbildung der Kinder oder die Absicherung in der Rente verbunden – wolle, der braucht „mehr Verkehrsleistung“. Huber bescheinigte allerdings den Bürgern im Landkreis Erding, von denen einige gekommen waren, dass diese schon stark durch viele andere Verkehrsprojekte belastet seien.

In der anschließenden Diskussion meldeten sich einige Bürger oder auch Vertreter des Bund Naturschutz zu Wort, die die generelle Notwendigkeit und den Nutzen einer B 15 neu, sei es wegen der Feinstaubbelastung oder der ihrer Meinung nach unrealistischen Verkehrsprognosen anzweifelten. „Die Straße nützt nur riesigen Unternehmern, die von Hamburg nach Italien fahren“; „Warum setzen wir nicht mehr auf das Schienennetz statt auf die Straße?“ oder „für welche Lobby arbeitet ihr?“, waren nur einige Anmerkungen aus dem Publikum.

Stark verunsichert zeigten sich andere Zuhörer, die sich vor allem mit den Ereignissen der letzten Wochen beschäftigten. „Ein Korridor ist breit, wer sagt, dass nicht doch plötzlich die Osttrasse wieder aktuell ist“, sagte ein Anwohner aus Buchbach. Ein anderer Zuhörer befürchtete, dass der Bund anordnen könne, dass die Weiterführung der B 15 neu vierspurig sein müsse und bezweifelte, dass die Kommunen hier viel mitzureden hätten.

Als Ansprechpartner für die Zuhörer waren neben den Abgeordneten auch Oberbürgermeister Hans Rampf gekommen. Auch er musste Stellung beziehen und erklären, welche Lösungen er für den drohenden Verkehrsinfarkt der Stadt in petto hat, und zwar kurzfristig. Denn nach den Ausführungen der Politiker ist vor allem eines klar: schnell wird es nicht gehen mit der Ost-Süd-Umgehung. Rampf erklärte, dass die Stadt mit einem Mobilitätskonzept an alternativen Lösungen für die Entlastung in Sachen innerstädtischer Verkehr arbeite. „Wir gehen damit nicht immer gleich an die Öffentlichkeit, aber wir arbeiten daran“, so Rampf.

Damit mussten sich Bürgermeister und Stadträte, Anwohner, Naturschützer, B 15 neu-Befürworter und -Gegner an diesem Abend zufrieden geben.