

B15 neu: Gambke wettert gegen Rampf

Grünen-MdB wittert Blockade von Alternativen – CSU-OB weist Vorwürfe barsch zurück

Von Johannes Viertböck

Die Frage, ob und wie die B15 neu über die A92 hinaus Richtung Süden verlängert wird, sorgt nun für einen öffentlichen Schlagabtausch zwischen dem Bundestagsabgeordneten Dr. Thomas Gambke und Landshuts Oberbürgermeister Hans Rampf. Der Vorwurf des Grünen-Politikers: CSU-Mann Rampf blockiere mit seinem Festhalten an der bisherigen Trasse der B15 neu „eine ergebnisoffene Planung und Bewertung von Alternativen“. Diese Taktik könnte negative Folgen für die Region haben – befürchtet jedenfalls Gambke. „Ich sehe schwarz für eine verkehrliche Entlastung des Landshuter Ostens.“

Der Bundestagsabgeordnete bezieht sich auf einen Termin im Bundesverkehrsministerium, an dem Ende vergangener Woche auch 50 von Gambke eingeladene Bürger teilnehmen durften. Dabei sei insbesondere der Planungsstand zur B15 neu thematisiert worden. An der Ausgangslage hat sich demnach nichts geändert. Denn die bayerische Staatsregierung wird – wie berichtet – bis Ende März wohl zwei Trassen zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) anmelden. Die erste Variante wird laut Gambke die vierspurige Trasse bis Geisenhausen sein. Diese solle in die B299 münden. „Als Alternative soll ein ebenfalls vierspuriger Bogen um Landshut herum bis Kumhausen in den BVWP aufgenommen werden“, so der Abgeordnete. Das habe das Bundesverkehrsministerium ebenso bestätigt wie die Kosten der beiden Trassenansätze, die sich auf jeweils rund 320 Millionen Euro belaufen würden.

„Verkehrsministerium prüft nur, was Bayern anmeldet“

So weit, so schlecht aus Sicht des Grünen-Politikers, der für ein Ende der B15 neu an der A92 eintritt. Als Alternative schlägt Gambke eine zweispurige Umfahrung im Osten Landshuts vor; außerdem soll die Bestandstrasse der B15alt verbessert werden, beispielsweise durch Ortsumfahrungen und abschnittsweise durch einen dritten Fahrstreifen. Diese Pläne sind im Bundesverkehrsministerium derzeit aber offenbar kein Thema. Denn: „Mit der Anmeldung der beiden genannten Trassen durch die Staatsregierung wird eben keine Alternativplanung durchgeführt“, so Gambke. Das Ministerium prüfe nur, was aus Bayern gemeldet werde. „Es beauftragt nicht aus eigener Initiative alternative Trassenplanungen, selbst wenn diese vernünftiger wären.“

Was auf den ersten Blick für B15 neu-Befürworter positiv klingt,



Soll die B15 neu über die A92 hinaus weitergebaut werden? Diese Frage sorgt nun für Streit zwischen dem Grünen-Bundestagsabgeordneten Dr. Thomas Gambke und Landshuts CSU-Oberbürgermeister Hans Rampf. (Luftbild: Leidorf)

könnte nach Gambkes Worten dazu führen, dass es letztlich nur Verlierer gibt. Für die angemeldeten beiden Trassen sei aufgrund des zu erwartenden schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses, den mit dem Bau verbundenen erheblichen Eingriffen in die Natur und der begrenzten verkehrlichen Wirkung „mit einer vergleichsweise schlechten Bewertung zu rechnen.“ Die Folge wäre, dass das Projekt nicht in die höchste Priorisierungsstufe des BVWP eingeordnet würde. Damit wäre eine Umsetzung laut Gambke mittelfristig nahezu ausgeschlossen. Die Region hätte dann die von Politikern aller Parteien gefürchtete „Null-Lösung“, die Verkehrsprobleme würden wohl weiter zunehmen.

Gambke erhebt in diesem Zusammenhang schwere Vorwürfe gegen die politisch Verantwortlichen aus der Region: „Der Stadtrat und nach Aussage des Verkehrsministeriums vor allem die Entscheidungsträger aus Landshut blockieren mit ihrer Forderung, die bisherigen Trassen der B15 neu unverändert aufrechtzuerhalten, die Entwicklung von Alternativen.“ Besonders mit Hans Rampf geht Gambke hart ins Gericht. „Es ist wirklich bitter, dass der Landshuter OB so blockiert.“

Rampf kontert: „Gambke liefert nur Ferndiagnose ab“

Solche Vorwürfe lässt Rampf natürlich nicht auf sich sitzen. Vielmehr dreht der Oberbürgermeister den Spieß um: „Wenn mir ausgerechnet Herr Gambke in Sachen

B15 neu Blockade vorwirft, ist das wirklich bemerkenswert“, sagte Rampf gestern. Schließlich sei es nicht zuletzt Gambke, der „seit vielen Jahren gegen dieses für unsere Region so wichtige Projekt Sturm läuft“. Auch einen persönlichen Seitenhieb gegen den Abgeordneten, der vor einigen Wochen seinen Umzug nach Hamburg angekündigt hatte, konnte sich der OB nicht verkneifen. „Man spürt, dass Herr Gambke nicht mehr vor Ort ist: Er liefert nur noch Ferndiagnosen ab, quasi ein Tele-Verkehrskonzept.“

Objektiv seien die Ausführungen des Grünen-Abgeordneten teils falsch. So sei mitnichten von einem „vierspurigen Bogen um Landshut herum bis Kumhausen“ die Rede. „Diese Alternative soll nur bis zur B299 vierspurig gebaut und im weiteren Verlauf zweispurig bis zur B15alt ausgeführt werden.“ Aber auch die politische Einschätzung Gambkes, dass das Festhalten an den sogenannten Platzhaltertrassen Alternativen blockieren würde, weist Rampf zurück. Das Gegenteil sei richtig: Stadt und Landkreis hätten sich für eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung in der Region ausgesprochen. „Dabei sollen insbesondere die Verkehrsströme genau analysiert und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden“, sagte Rampf. Das schließt auch eine mögliche Ost- und Westumfahrung von Landshut ein. „Diese Untersuchung wird unter Federführung der Obersten Baubehörde durchgeführt“, so der OB weiter. „Und im Rahmen eines Dialogforums werden auch In-

teressensverbände beteiligt.“ Nicht zuletzt über die Trassenführung und die Ausbaustufe der B15 neu solle dabei diskutiert werden.

Die Chancen, die B15 neu wie erhofft in die höchste Priorisierungsstufe des BVWP zu bringen, sind nach Rampfs Ansicht gut. Denn das sei nicht zuletzt eine politische Entscheidung. „Die Dringlichkeit zumindest einer Umgehung von Landshut wird von der Staatsregierung sehr hoch angesetzt, das Kabinett steht hinter dem Projekt“, sagte er. „Das muss in Berlin seine Wirkung haben.“

Oßner: „Ausgangsposition wesentlich verbessert“

Optimistisch äußerte sich gestern auch der CSU-Bundestagsabgeordnete Florian Oßner. „Die Ausgangsposition hat sich mit der Anmeldung der beiden Trassenoptionen gegenüber dem alten Sachstand, als nur die Osttrasse gemeldet werden sollte, wesentlich verbessert.“ Denn nun bestehe die Möglichkeit, die vom Nutzen-Kosten-Verhältnis her günstigere Variante herauszufiltern. „Ich sehe deswegen gute Chancen, dass wir mit der Fortsetzung der B15 neu in die höchste Priorisierungsstufe kommen“, so Oßner, der auch Mitglied des Bundestags-Verkehrsausschusses ist. Das Ziel sei klar: „Wir wollen 2019 nahtlos mit dem Weiterbau der B15 neu über die Isar beginnen.“

Ein Plan, der bei Gambke und den Grünen auf wenig Gegenliebe stoßen dürfte.