

„Die B15 neu wäre ein Fortschritt für Ostbayern“

Manfred Dreier vom Staatlichen Bauamt Landshut wirbt für Weiterbau der Bundesstraße

Soll die B15 neu über die A92 hinaus Richtung Süden verlängert werden? An dieser Frage scheiden sich seit Jahrzehnten die Geister. Einer, der sich tagtäglich mit dem wohl umstrittensten Verkehrsprojekt Bayerns befasst, ist der Leiter des Bereichs Straßenbau beim Staatlichen Bauamt Landshut, Manfred Dreier. Im Interview mit unserer Zeitung erläutert Dreier, der auch Sprecher der Projektgruppe „B15 neu Ost-Süd-Umfahrung Landshut“ ist, warum die Straße aus seiner Sicht weitergebaut werden muss und wie die Region davon profitieren könnte.

LZ: Herr Dreier, über die Zukunft der B15 neu ist in den vergangenen Monaten heftig diskutiert worden. Wie ist der Stand der Dinge?

Manfred Dreier: Die Staatsregierung hat beschlossen, dass zwei Varianten der Weiterführung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden. Beide knüpfen an eine Ost-Süd-Umfahrung von Landshut an. Und auch eine Verbindung zur alten B15 ist in beiden Varianten vorgesehen. Der Landtag hat diesen Beschluss mit den Stimmen von CSU, SPD und Freien Wählern, also mit breiter Mehrheit, unterstützt.

„Die medienwirksamen Proteste spiegeln keineswegs die tatsächliche Haltung der Bevölkerung wider“

In der Bevölkerung ist die Begeisterung für das Vorhaben scheinbar nicht so groß. Das könnten die anhaltenden Proteste von Bürgerinitiativen und Naturschützern vermuten lassen. Ist die B15 neu bei den Bürgern mehrheitsfähig?

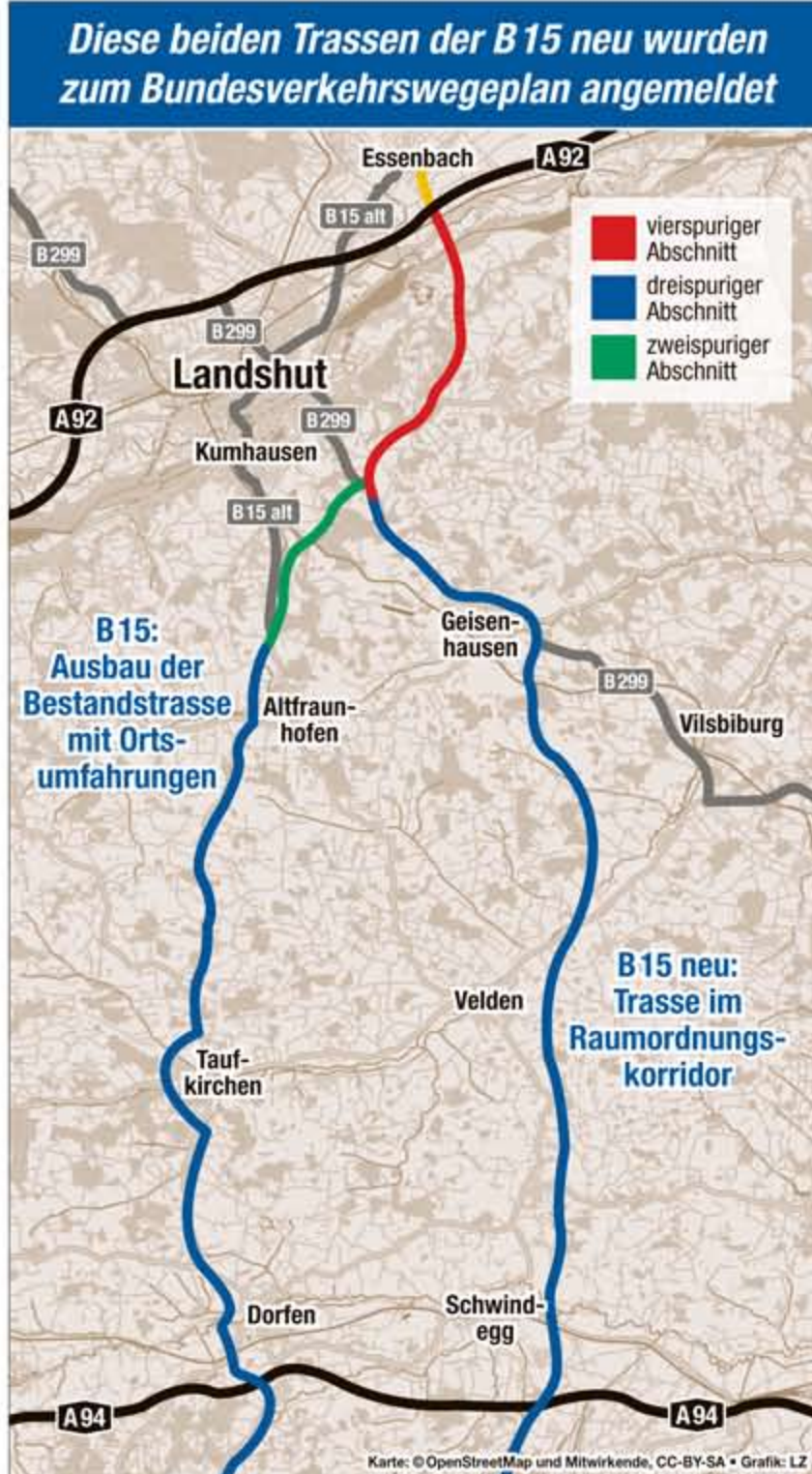
Ich glaube, dass die medienwirksamen Protestaktionen der Projektgegner keineswegs die tatsächliche Haltung der Bevölkerung widerspiegeln. Dafür sprechen zum Beispiel die bereits mehr als 30000 Unterschriften, die von der Initiative „Pro B15 neu“ gesammelt wurden. Auch eine Umfrage der *Landshuter Zeitung* hat erst vor wenigen Tagen ergeben, dass die Verkehrsprobleme in der Region das Megathema im Landshuter Raum sind. Das brennt vielen Bürgern auf den Nägeln.

Die Politik will Gegner und Befürworter des Projekts nun mittels eines Dialogforums einbinden. Doch dass weitergebaut werden soll, scheint ja festzustehen. Welchen Sinn hat das Forum dann noch?

Das Ob ist auf politischer Ebene eindeutig entschieden worden. Aber über das Wie wird in dem Dialogforum zu sprechen sein. Da kann es um den Trassenverlauf gehen, aber auch um die Ausbaustufe, also ob man die Straße zwei-, drei- oder vierspurig ausführt. Uns ist wichtig, dass alle Interessensgruppen repräsentiert sind und dass alle Argumente früh auf den Tisch kommen.

Warum ist die Fortsetzung der B15 neu so wichtig?

Das müsste jedem bei einem Blick auf die Landkarte klar sein. Im südostbayerischen Raum ist die Straßendichte relativ gering. Schon für die weitere wirtschaftliche Entwicklung ist eine leistungsfähige



Nord-Süd-Achse nötig. Diese muss die Städte Regensburg, Landshut und Rosenheim sowie die Autobahnen A93, A92, A94 und A8 verbinden. Die alte B15 erfüllt diese Anforderungen nur unzureichend: Allein für die rund 90 Kilometer von Landshut nach Rosenheim brauchen Autofahrer im Schnitt zwei Stunden. Das führt dazu, dass viele lieber den Umweg über München in Kauf nehmen, um Autobahn fahren zu können – und zeitlich schneller zu sein. Die Fortsetzung der B15 neu könnte dieses Problem lösen und wäre damit für ganz Ostbayern ein großer Fortschritt.

Das sehen Projektgegner anders. Sie behaupten, dass der schon fertiggestellte Abschnitt der B15 neu von der A93 bei Saalhaupt bis südlich von Ergoldsbach wenig genutzt wird. Wie viele Fahrzeuge sind derzeit auf der Strecke unterwegs?

Momentan nutzen an Werktagen etwa 10000 Fahrzeuge die B15 neu. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei rund 15 Prozent. Ihre volle Wirkung wird die Straße aber erst entfalten, wenn sie bis zur A92 fertig ist. Nach aktuellen Prognosen sollen dann etwa 24000 Fahrzeuge werktags unterwegs sein.

Überregionale Bedeutung – schön und gut. Aber welche Vorteile hätten die Bürger in der Region von einer Verlängerung der B15 neu?

Allem voran: Die Ortsdurchfahrten würden durch die geplanten Umgehungen entlastet. Nehmen wir als Beispiel die Ost-Süd-Umfahrung Landshut: Damit könnte der Durchgangsverkehr an der Stadt vorbeigeführt werden. Es stimmt zwar, dass der Durchgangsverkehr nur ein Teil des Problems ist. Aber: Es handelt sich um rund ein Viertel des Verkehrs, das man damit aus der Stadt heraushalten würde. Das

würde auf den viel befahrenen Durchzugsstraßen eine Entlastung bringen. Nicht zuletzt, weil der Durchgangsverkehr oft Schwerverkehr ist. Sprich: Kommt die Ost-Süd-Umfahrung, würden durch Landshut wesentlich weniger Lastwagen fahren als heute.

Die Ost-Süd-Umfahrung taucht in der Diskussion immer wieder auf. Wo genau soll diese Straße denn verlaufen und wie soll sie aussehen?

Die Umfahrung würde an der A92 bei Ohu beginnen. Nach der Isarüberquerung würde die Straße die Landshuter Kläranlage westlich liegen lassen und bei Dirnau in einem Tunnel durch die Isarhängeleite geführt. Der weitere Verlauf bis zum Schnittpunkt mit der B299 südlich von Landshut ist nicht konkret festgelegt. Klar ist aber, dass dieser Streckenabschnitt bis zur B299 vierspurig gebaut werden soll.

Und wie könnte es südlich von Landshut weitergehen?

Da gibt es, wie erwähnt, zwei Alternativen. Die erste Variante ist eine Neubautrasse im Raumordnungskorridor zwischen Landshut und Haag. Diese folgt grundsätzlich dem Verlauf der bisherigen Raumordnungslinie. Verschiebungen ergeben sich bei Landshut wegen der erforderlichen Einbindung der Ost-Süd-Umfahrung und im Bereich des Isentals, wo der Eingriff in das dortigen FFH-Gebiet durch eine modifizierte Streckenführung so gering wie möglich gehalten werden soll. Die Straße wäre übrigens nach jetzigen Planungen durchgehend dreispurig. Das heißt: Es würde nach Fahrtrichtungen abwechselnd jeweils rund 1000 bis 1500 Meter lange Überholstreifen geben.

Wie sieht die zweite Variante aus? Die besteht im Wesentlichen aus

einem leistungsfähigen Ausbau der bestehenden B15. Die Straße würde ebenfalls durchgehend dreispurig werden. Dazu kämen noch Ortsumfahrungen, insbesondere von Taufkirchen, Dorfen und St. Wolfgang.

Welche der beiden Trassen ist aus Ihrer Sicht die sinnvollere?

Zunächst muss ich klarstellen, dass es sich um sogenannte Platzhaltertrassen für das Bewertungsverfahren handelt. Auf dieser Basis werden zum Beispiel die Kosten berechnet. Wo genau die Straße dann aber verlaufen wird, zeigt sich erst in den folgenden Planungsstufen. Es sind daher abgewandelte Trassenführungen möglich, wenn diese sich als kostengünstiger, schonender für die Natur oder verkehrlich wirksamer erweisen sollten. Welche der beiden angemeldeten Platzhaltertrassen die sinnvollere ist, wird die nun anstehende ergebnisoffene Prüfung zeigen.

Was würde der Weiterbau der B15 neu kosten?

Für die Ost-Süd-Umfahrung Landshuts mit Anschluss an die B15 alt sind rund 260 Millionen Euro veranschlagt. Das mit Abstand teuerste ist dabei der Tunnel durch die Isarhängeleite.

„Es wird viel getan, um die Auswirkungen der B15 neu auf die Natur so gering wie möglich zu halten“

Neben den hohen Kosten kritisieren Projektgegner auch massive Eingriffe in die Natur. Können Sie diese Bedenken verstehen?

Natürlich ist so eine Straße eine Zäsur. Aber es wird viel getan, um die Auswirkungen auf die Natur so gering wie möglich zu halten. Die Isarhängeleite etwa würde durch den angesprochenen Tunnel geschont. Und die Isarbrücke soll sich auch über einen Teil der Isarauen erstrecken. Genau das macht den Streckenabschnitt eben kostenintensiv. Dennoch ist eine Verlängerung der B15 neu unter Abwägung der Naturschutzbelange und Kosten aus meiner Sicht nötig.

Wie stehen die Chancen, dass die Verlängerung der B15 neu in die höchste Prioritätsstufe des nächsten Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen wird?

Es sind rund 1500 Projekte zum neuen BVWP angemeldet. Insofern muss aus finanziellen Gründen eine Auswahl getroffen werden. Ich hoffe, dass es eine der Varianten der B15 neu in die höchste Prioritätsstufe schafft. Vor allem die Ost-Süd-Umfahrung Landshuts ist dringend nötig. Aber das wird letztlich eine politische Entscheidung des Bundestags sein, mit der in der ersten Hälfte 2016 zu rechnen ist.

Was würde passieren, wenn die B15 neu nicht in die höchste Prioritätsstufe kommen würde?

Dann wäre eine Umsetzung des Vorhabens in den nächsten 15 bis 20 Jahren nicht mehr realistisch.

Angenommen, die Finanzierung der B15 neu ist gesichert und das Genehmigungsverfahren läuft nach Plan: Wann ist frühestens mit dem Baubeginn zu rechnen?

Der bayerische Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann hat gesagt, dass das Ziel ein Baubeginn im Jahr 2020 ist. Dem schließe ich mich an, auch wenn der Zeitplan schon sehr ehrgeizig ist.

Und wann wird das erste Auto auf der Ost-Süd-Umfahrung Landshuts bis zur B299 fahren?

Das ist kaum vorherzusagen. Bis zur B299 wohl frühestens in zehn Jahren. Und das wäre schon der günstigste Fall.

Interview: Johannes Viertlböck



Manfred Dreier