



# Pressemitteilung

29. Oktober 2015

**Zusammengefasst:** Variante Nr. 9 des Dialogforums zur Ortsumfahrung Landshuts weist „in fast allen umweltrelevanten Belangen die vergleichsweise günstigsten Beurteilungen“ und eine „hohe Kosteneffizienz“ auf. Eine schnelle Entlastung für die Stadt Landshut wird es mit den sechs Varianten 1 a-c, 2 a, 2 b und 8 nicht geben. Alle sechs sehen eine Weiterführung der B15 neu über die A 92 vor.

((9.569 Zeichen))

**B15 neu-Gegner zur Bewertungsmatrix der Landshuter Ortsumfahrung**

## **Schöngerechnet, trickreich und intransparent**

**Landshut. In einer mehrstündigen Sitzung hat sich eine Arbeitsgruppe der Autobahngegner mit den offiziellen Bewertungen des Dialogforums zur Ortsumfahrung Landshut auseinandergesetzt. Das Ergebnis war selbst für die gut Informierten verblüffend: Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen. Der Eindruck drängt sich auf, dass vor allem der Autobahnbau der B15 neu südlich der A 92 vorangetrieben werden soll.**

Die Bewertung der verschiedenen Varianten hat Professor Harald Kurzak, beratender Ingenieur für Verkehrsplanung, vorgenommen. Er wird gerne vom bayrischen Staat mit Gutachten zu größeren Verkehrsprojekten beauftragt.

Die Bandbreite der angestellten Vergleiche ist enorm: sie reicht von 3,6 bis zu 36,4 Kilometer Länge, von 63 bis 500 Millionen Euro Kosten, von 7 bis zu 90 Querungsbauwerken (Brücken) und von 1600 bis 10.700 Fahrzeugen am Tag, mit denen die zentrale Konrad-Adenauer-Straße in Landshut entlastet werden soll. Es ist offensichtlich, dass völlig Unterschiedliches miteinander verglichen wird.

Mal wird die innerstädtische Entlastung hoch bewertet, mal ist eine verbesserte Verbindung zwischen Regensburg und Rosenheim positiv, mal negativ. Das eigentliche Ziel, die Umfahrung von Landshut, steht nicht bei allen Variantenbewertungen im Vordergrund. Der Eindruck drängt sich auf, dass zugleich mit dieser Bewertungsmatrix vor allem die Autobahn B15 neu südlich der A 92 vorangetrieben werden soll.

Daran, dass eine Autobahn die Funktion einer Ortsumfahrung übernehmen würde, ist man schon in Altdorf bei Landshut gescheitert. Mit dem Ergebnis, dass später parallel zur Autobahn noch eine zusätzliche Ortsumfahrung gebaut werden musste. Eine lehrreiche und teure Erfahrung, die man nicht wiederholen muss.

## **Ampelbewertung – ein klare Sache?**

Die von der Leitung des Landshuter Dialogforums veröffentlichte Bewertung verwendet das Ampelprinzip: Rot signalisiert ungünstig, Gelb weniger günstig und Grün günstig. Diese kolorierte Zusammenfassung soll dem unbedarften Leser schnell die Rangfolge vermitteln entsprechend der vier Untersuchungskriterien Entlastung Anwohner, Verkehrsnutzen, Umweltbelange und Kosteneffizienz.

# DIE GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER DER AUTOBAHNTRASSE B15 NEU

## Pressemitteilung

Es lohnt sich aber, genauer hinzusehen. Dann entdeckt man beispielsweise beim Kriterium „Entlastung der Anwohner“, dass nicht, wie man vermuten könnte, eine verringerte Anzahl durchfahrender Kraftfahrzeuge als Indikator dient, sondern dass diese Zahl mit der Länge der untersuchten Straßenzüge multipliziert wird. So kommt, ganz trickreich, für die längste Straße automatisch die höchste Entlastungswirkung heraus. Im Gegenzug dazu kommt in der Bewertung die Neubelastung von Anwohnern nicht vor, die z.B. die Bürger in Ohu betrifft.

Der Verkehrsnutzen wiederum wird aus der „möglichen Zeitersparnis“ in Prozent der Durchfahrt von Essenbach nach Geisenhausen berechnet. Dabei bekommen 40 Prozent und mehr Zeitersparnis die Farbe Grün, 20-40 Prozent Gelb und weniger als 20 Prozent Rot. Und als Erklärung liest man: „Dieser Wert wird benötigt, um das langfristige verkehrliche Potential einer Variante im Falle eines weiteren Ausbaus der B15 neu zu beurteilen.“ Auch bei dieser Rechnung spielt die Länge der Umfahrung eine Rolle, denn je länger die Umfahrung ist, desto länger kann schneller gefahren werden und desto größer wird die Zeitersparnis und damit der errechnete Nutzen.

### **Wald vernichtet, FFH-Gebiet durchschnitten – Ampel zeigt gelb**

Das dritte Kriterium sind Umweltbelange. Hier werden Natur- und Wasserschutzgebiete berücksichtigt sowie der Flächenverbrauch. Auch hierbei gibt es eine große Bandbreite, der dauerhafte Flächenverbrauch variiert zwischen 9 und 146 Hektar. Hoher Flächenverbrauch führt jedoch keineswegs zur Rot-Bewertung, sondern er wird in Gelb dargestellt. Auch eine sehr großflächige Waldvernichtung von 22 Hektar – das entspricht einer Fläche von 31 Fußballfeldern – wird nicht in Rot gekennzeichnet. Ebenso wenig führt die Durchschneidung von FFH-Gebieten zur Abwertung, wenn sie mit „zumutbarem technischem Aufwand minimiert werden kann“ (Zitat).

Vierte Kategorie ist die Kosteneffizienz. „Die Tauglichkeit der Kosteneffizienz wurde durch einen Vergleich mit den Ist-Kosten des bereits realisierten Abschnittes der B15 neu von Saalhaupt bis Ergoldsbach nachgewiesen“, liest man in der beigefügten Erklärung. Hier legt man also die moderaten Kosten von 7-9 Millionen Euro pro Kilometer zugrunde, welche für die ersten beiden Abschnitte anfielen. Die 20 Millionen Euro pro Kilometer aber, die im dritten Abschnitt Ergoldsbach-Essenbach angesetzt sind, werden nicht ins Kalkül gezogen, denn der Abschnitt ist ja noch nicht realisiert. Ebenfalls 20 Millionen Euro pro Kilometer waren auch für den sogenannten „genehmigten Vorentwurf“ Essenbach-Geisenhausen geschätzt worden. Dieser wurde anscheinend zwischenzeitlich in aller Stille beerdigt.

### **Schöngerechnet**

Stattdessen kommt eine um 60 Millionen günstigere Schätzung für die stadtferne Ostortsumfahrung (Variante 1a) in die Bewertung, bei der man anders als im bisher realisierten Teilstück einen 4-spurigen Autobahnausbau ohne Standstreifen zugrunde legt (RQ 21 statt RQ 28). Genau so war man auch mit den ersten beiden B15 neu-Abschnitten in die Planung gestartet, realisiert wurden sie später dann doch als 28 Meter breite Vollautobahn. Weil es eben ohne Standspur zu gefährlich ist.

Schöngerechnet wird die 1a-Trasse zusätzlich, indem der benötigte 2,1 Kilometer lange Tunnel durch die Isarhangleite jetzt auf zwei insgesamt 650 m lange Tunnel reduziert wird. So rechnen sich tiefe Einschnitte in dieses FFH-Gebiet günstiger. Die Kosteneffizienz ergibt sich wieder aus dem Verhältnis zur prognostizierten Entlastung und hierbei ist, wie oben beschrieben, die Länge der Strecke ein positiver Faktor: je länger die Strecke, desto kostengünstiger. Der errechnete Wert gibt an, „wie viel tägliche Entlastung in KFZ-km man bezogen auf eine Investition von 1 Million Euro erhält. Je größer dieser Wert, desto günstiger“, so steht es wörtlich in der Gegenüberstellung.

# DIE GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER DER AUTOBAHNTRASSE B15 NEU

## Pressemitteilung

Und der B15-Versatz über die bestehende A 92 (Fälle 3 und 4)? Auch hier macht ein Trick die Weiterführung auf der A 92 unattraktiv teuer, denn es wird ein sechsspuriger Ausbau der Autobahn vorausgesetzt, obwohl die Notwendigkeit dafür nirgends belegt ist. Wenn aber hier ein sechsspuriger Ausbau vorausgesetzt wird, dann verblüfft es, dass eine Autobahn B15 neu, hat sie erst einmal die Isar überquert, offenbar ohne Probleme in eine zweispurige Bundesstraße B299 einmünden kann oder sogar in die schmale Kreisstraße LAs 14. Diese Logik kann nicht überzeugen. Außer man hat den autobahnmäßigen Weiterbau der B15 neu im Blick.

### Wie im Supermarkt

Unter „1a“ versteht man normalerweise „supergut“. So ist es sicher kein Zufall, dass die von Landrat Peter Dreier und Oberbürgermeister Hans Rampf favorisierte Lösung in der Bewertungsmatrix mit diesem Namen bezeichnet wird. Diese Variante – vierspurige B15 neu-Weiterführung bis zur B299 und zweispurig bis zur B15 (alt), bei 17,4 Kilometer Länge, 106 Hektar Grundverbrauch (davon 22 Hektar Wald), mit 41 Querungsbauwerken und „sehr großer Barrierewirkung“ kommt für 261 Millionen Euro als beste Lösung aus der Bewertung. Die stadtnahe Osttangente – 3,6 km lang, 9 Hektar Flächenbedarf, für 63 Millionen Euro – wird unter Nummer 9 geführt, auch wenn sie, wir zitieren, „in fast allen umweltrelevanten Belangen die vergleichsweise günstigsten Beurteilungen“ und eine „hohe Kosteneffizienz“ aufweist. – Das ist so manipulativ wie im Supermarkt, wo die kostengünstigsten Produkte im untersten Regalfach stehen.

### Transparenz sieht anders aus

Der Dialogprozess soll Transparenz bringen, verspricht die Politik. Warum aber findet dann die Vorstellung der Bewertungsmatrix für die Landshuter Ortsumfahrung am 29. Oktober nur vor geladenen Einzelpersonen und Medienvertretern statt und nicht öffentlich? Und folgende Frage drängt sich in diesem Zusammenhang ebenfalls auf: Warum bestätigt das Bundesverkehrsministerium nicht, dass die neutrale externe Bewertung der B15 neu für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 einen Wert weit unter 1 ergeben hat? Weil dieser Wert einer Aufnahme in den BVWP entgegen steht? Soll etwa das Ergebnis nachträglich noch politisch manipuliert werden? Mitglieder des Bundesverkehrsausschusses wurden zum Schweigen verpflichtet, der errechnete Kosten-Nutzung-Rohwert kleiner 1 wird geheim gehalten, wenn auch nicht dementiert. Wirkliche Transparenz sieht anders aus.

Zu einer ehrlichen Bewertung der Varianten der Landshuter Ortsumfahrung gehört zwingend der Faktor Realisierungszeitraum. So wurde es während der Dialogsitzungen auch vorgeschlagen, aber in der nun vorliegenden Gegenüberstellung ist der Zeithorizont nicht berücksichtigt. Aus Sicht der Autobahngegner steht eines fest: Unabhängig von den jahrelangen Planungszeiten der B15 neu wird mit jahrelangen Klagen gegen dieses Großprojekt zu rechnen sein.

Nach der mehrstündigen Beschäftigung mit den vorliegenden Bewertungen fasst Gisela Floegel, Vorsitzende der Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu, die Landshuter Situation so zusammen: „Unklar bleibt, welche Verkehrsprognosen Prof. Kurzak zugrunde gelegt hat. Eine schnelle Entlastung für die Stadt Landshut kann es mit den sechs Varianten 1 a-c, 2 a, 2 b und 8 nicht geben. Sie alle beinhalten eine Weiterführung der B15 neu über die A 92 hinaus. Dafür sehen wir Rot. Wir treten nach wie vor ein für eine schnelle und wirtschaftliche Lösung der Landshuter Verkehrsprobleme und für den Stopp der B15 neu an der A 92.“

DIE GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER DER AUTOBAHNTRASSE B15 NEU  
**Pressemitteilung**

**Hinweis für den Verleger**

Die Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu wurde 1974 gegründet, als die Pläne für die geplante Trasse Regensburg – Rosenheim bekannt wurden. Seitdem haben sich zahlreiche Bürgerinitiativen dem Anliegen zum Stop der B15 neu angeschlossen.

**Presseinformation**

der Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu und die Bürgerinitiativen  
Stop B15 neu  
Gisela Floegel  
Vorsitzende der Gemeinschaft  
84137 Vilsbiburg  
Telefon 08741 6753  
Mobil 0160 92662145