

„Gemeinplätze und Plattitüden“

Staatliches Bauamt und Experten lassen kein gutes Haar an Grünen-Gutachten zu B15 neu

Von Johannes Viertböck

Diese Retourkutsche hatte es in sich: In einer Pressekonferenz hat Manfred Dreier, Leiter der Abteilung Straßenbau am Staatlichen Bauamt Landshut, gestern das am Montag vorgestellte, von der Grünen-Landtagsabgeordneten Rosi Steinberger in Auftrag gegebene Gutachten zur Fortführung der B15 neu und zur Süd-Ost-Umfahrung Landshuts regelrecht in der Luft zerrissen. „Um ein Gutachten im üblichen Sinn handelt es sich dabei ja gar nicht“, so Dreier. Was ihm bekannt sei, „ist lediglich eine Powerpointpräsentation, die in weiten Teilen aus abgeschriebenen Gesetzestexten, Gemeinplätzen und Plattitüden besteht“.

Dreier: Experten von Forum einstimmig beauftragt

Dreier wies insbesondere die von Steinberger unter Berufung auf die von Wulf Hahn vorgelegte Expertise erhobenen Vorwürfe scharf zurück. Dass seine Behörde und die beauftragten Experten Prof. Dr. Harald Kurzak und Dr. Hans Michael Schober bei der Beurteilung der 14 verschiedenen Trassenvarianten nicht transparent, nicht ergebnisoffen und nicht professionell gearbeitet hätten, könne er nicht unwidersprochen so stehen lassen. Denn diese Behauptungen entbehren jeder Grundlage, so Dreier. „Uns ging es bei der Untersuchung darum, die sinnvollen, zweckmäßigen und machbaren Varianten herauszufiltern. Dafür wurden alle Varianten ergebnisoffen untersucht.“ Und: Dass mit dieser Aufgabe Verkehrswissenschaftler Kurzak und für die Umweltbelange der Landschaftsarchitekt Schober beauftragt werden sollten, sei in der ersten Sitzung des Dialogforums von allen Beteiligten akzeptiert worden.

Die von Hahn und Steinberger vorgebrachten Kritikpunkte an der Vorgehensweise bei der Trassenuntersuchung widerlegten dann Schober und Kurzak. Schober wies beispielsweise darauf hin, dass die bemängelte detaillierte Untersuchung jeder Trasse „in diesem frühen Stadium nicht sinnvoll ist“. Vielmehr sei es vernünftig, zunächst die sich aufdrängenden Varianten zu ermitteln. Üblicherweise würden dafür unter anderem die entlastenden und belastenden Wirkungen für die vom Verkehr Betroffenen, die Verkehrswirksamkeit, die umwelt- und naturschutzfachliche Zulässigkeit und nicht zuletzt die Kosten untersucht. Genau das sei auch in diesem Fall geschehen. Mehr sei derzeit nicht erforderlich. „Es handelt sich schließlich noch nicht um ein Ge-



Bei Ohu laufen die Bauarbeiten am künftigen Autobahnkreuz der A92 mit der B15 neu. Sollte diese an Landshut vorbei Richtung Süden verlängert werden, würde die Stadt deutlich entlastet, sagt Prof. Dr. Harald Kurzak. Foto: Leidorf

nehmungsverfahrens, sondern um eine erste Handreichung an alle Betroffenen und Verbände“, betonte Schober. Auf dieser Grundlage könne gemeinsam nach der besten Lösung gesucht werden.

Offensichtlich habe Hahn in diesem Prozess etwas falsch verstanden, so Schober. „Wir können doch jetzt nicht, wie gefordert wurde, für jede Trasse eine komplette Umweltverträglichkeitsprüfung machen. Das würde Kosten in Millionenhöhe verursachen.“ Dreier wiederum äußerte den Verdacht, dass genau das das Ziel von Steinberger und Hahn sein könnte: „Mit einer solchen Forderung zum jetzigen Zeitpunkt der Planungen soll das Verfahren wohl verzögert und verteuert werden.“ Sachlich begründbar seien die Vorwürfe jedenfalls nicht. „Wir haben unsere Ergebnisse in einer Tiefe ausgearbeitet, dass eine objektive Entscheidung über die geeignetsten Trassen gut möglich ist.“

Nur ein Drittel der Entlastung bei stadtnaher Umgehung

Auch wenn letztlich das Dialogforum eine Empfehlung aussprechen müsse: Dreier, Kurzak und Schober ließen keinen Zweifel daran, dass sie die von den Grünen und auch von Hahn bevorzugte Variante einer innenstadtnahen Ostumgehung allein nicht für ausreichend halten. „Das bringt nur ein Drittel der Entlastung für die Stadt – und für den Landshuter Westen, etwa für die Luitpold-, Witt- und Veldener Straße, überhaupt nichts“,

so Dreier. Kurzak wies zudem darauf hin, dass seine Prognosen zur Verkehrsentwicklung eines noch gar nicht berücksichtigten: „Die aktuellen Engstellen auf der Nord-Süd-Achse zwischen Regensburg und Rosenheim werden im Süden bereits beseitigt.“ So sei die Westumfahrung Rosenheims in Bau. „In drei, vier Jahren ist dort alles fertig. Dann hat Landshut von Norden und von Süden noch mehr Verkehrsdruck“, sagte Kurzak. Sein Fazit: „Wir brauchen selbst mit einer stadtnahen Osttangente eine wirkliche Umfahrung Landshuts.“

Zumal die von den Grünen und Hahn angepriesene sogenannte Variante 6 einer stadtnahen Ostumgehung mit Anschluss an die B299 aus Schobers Sicht auch in Sachen Umweltverträglichkeit keine Alternative ist. Warum, erläuterte der Landschaftsarchitekt gestern den Medienvertretern im Detail. Die Kurzversion des Vortrags: Wegen der für diese Variante vorgesehene Tunnellösung durch die Isarhangleite würden Wasserflüsse in den betroffenen Bodenschichten unterbrochen. Das könne mittelbar zu einer Zerstörung der Quellhorizonte und damit der europarechtlich prioritär geschützten Quellbiotope auf bis zu 500 Metern Länge führen, sagte Schober. Sein Urteil: „Diese Variante würde einen prioritär geschützten Lebensraumtyp erheblich beeinträchtigen und wäre deswegen nicht genehmigungsfähig.“

Besser sehe es bei der vom Staatlichen Bauamt und den B15neu-Befürwortern vorgeschlagenen stadt-

fernen Variante 1a aus. Diese quere das geschützte FFH-Gebiet an seiner schmalsten Stelle, sagte Schober. „Betroffen wäre eine Fläche von rund 0,2 Hektar.“ Das betroffene FFH-Schutzgebiet sei insgesamt tausende Hektar groß. Einen 50 Meter breiten Streifen zu verlieren, sei verkräftbar, zumal es sich nicht um ein prioritär geschütztes Gebiet handle. Außerdem könne der Eingriff durch technische Maßnahmen und parallele Waldanpflanzungen gemindert werden.

Kurzak für vierspurigen Weiterbau der B15 neu

Was die verkehrliche Wirksamkeit und das Entlastungspotenzial für Landshut angeht, ist die Variante 1a laut Kurzak ohnehin erste Wahl. Aber auch überregional sei diese Straße von hohem Nutzen. „Würde die B15 neu vierspurig bis zur A94 weitergebaut, könnte sie die B20, vor allem aber die A99 im Osten von München im Mittel um täglich rund 7000 Fahrzeuge entlasten“, sagte der Verkehrswissenschaftler. Insbesondere im Urlaubsreiseverkehr sei das wertvoll, weil die A99 dann regelmäßig überlastet sei – und Reisende großräumig über die B15 neu ausweichen könnten.

Die Kritik seines Gutachter-Kollegen Hahn nimmt Kurzak übrigens mit größter Gelassenheit hin. „Ich hatte seine Firma Regio-Consult schon viermal als Gegner, und zwar bis zum Bundesverwaltungsgericht“, sagte er – und fügte süffisant hinzu: „Ich habe immer gewonnen.“

„Grüne sind nicht an Lösung interessiert“

CSU-MdL Helmut Radlmeier übt scharfe Kritik an Rosi Steinberger und „ihrem“ Gutachter

Das „Gegengutachten“ zur Süd-Ost-Umfahrung von Landshut, das die Grünen-Landtagsabgeordnete Rosi Steinberger in Auftrag gegeben hatte, stößt bei ihrem CSU-Landtagskollegen Helmut Radlmeier auf harsche Kritik. Dass die Grünen die Weiterführung der B15neu und damit eine Verkehrsentlastung der Region ablehnten, sei keine neue Erkenntnis, stellt der Landshuter CSU-Chef fest. Doch dass eine basisdemokratisch orientierte Partei deshalb das Dialogforum torpediere, findet er bemerkenswert: „Da beruft man tatsächlich von öffentlicher Hand ein Forum ein, um allen Beteiligten die Chance zu geben, gemeinsam eine Lösung zu erarbeiten. Und was kommt von den Grünen? Kritik da, Kritik hier.“

Die Grünen hätten in den Sitzungen von Anfang an klar ge-

macht, dass sie an einer Lösung gar kein Interesse haben. „Während die anderen Teilnehmer zum Wohle der Region und seiner Bewohner an einer schnellen Entlastung arbeiten, wurde von den Grünen und den angeschlossenen Organisationen (gemeint ist damit wohl der Bund Naturschutz, Anmerkung der Redaktion) klargestellt, dass man alles daran setzen werde, jede Entlastungsstraße, egal in welcher Variante, mit Klagen zu verzögern.“

Und nun kommt auch noch Steinberger mit ihrem Gutachten um die Ecke. Das bringt den CSU-Landtagsabgeordneten so richtig in Wallung. Denn es sei eine neue Vorgehensweise, „dass man sich extra einen vermeintlich unabhängigen Experten ins Boot holt, der die eigene Meinung hinterlegt“. Unabhängig sei der von Steinberger

beauftragte Umweltplaner Wulf Hahn mitnichten, so Radlmeier. „Wann immer einem grünen Ortsverband eine Straße nicht passt, wird er gerufen und liefert entsprechende ‚Fakten‘“. Der Tenor aller Gutachten, die man im Internet recherchieren könne: „Die jeweilige Straße ist unnötig, die Methode fehlerhaft, der Nutzen natürlich immer zweifelhaft.“

Vor diesem Hintergrund könne es niemanden überraschen, dass besagter Gutachter auch für das Projekt einer Landshuter Umfahrung zu folgendem Schluss komme: Weder Staatliches Bauamt noch externer Verkehrsgutachter noch externes Planungsbüro liegen richtig, „sondern alles soll genau so sein, wie es der eigene Auftraggeber, die Grünen, immer vermutet hat“, so Radlmeier. Bemerkenswert sei vor allem eines: Selbst der

Grünen-Gutachter bekenne, dass eine stadtnähere Umfahrung die derzeitigen Brennpunkte noch verschärfen würde.

Mit fatalen Folgen, warnt Radlmeier: Sowohl die B15 alt zwischen Essenbach und Landshut wie auch die Luitpold- und die Wittstraße und die Isarbrücke am Ländtor müssten am Tag tausende Fahrzeuge mehr aufnehmen. „Jeder, der schon heute an diesen Stellen Tag für Tag im Stau steht, kann darüber nur den Kopf schütteln.“ Die regionalen Vertreter der Grünen im Stadtrat, im Landtag und im Bundestag müssten endlich Farbe bekennen und an einer Entlastung für die Bürger der Region mitarbeiten statt weiter auf Blockade zu setzen, fordert der CSU-Politiker. „Blockade ist Rückschritt, unsere Region braucht aber Fortschritt.“ -red/jv-