Vilsbiburger Zeitung | Stadt und Region | 19.11.2016

Grünes Licht für Weiterbau der B15neu

Endfassung des BVWP liegt vor: Regionale Straßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf

Von Johannes Viertlböck

Am künftigen Autobahnkreuz A92/B15neu schreiten die Arbeiten voran. Fotos: jv

Der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und die entsprechenden Ausbaugesetze werden vom Bundestag zwar erst am 2. Dezember beschlossen. Doch schon seit dieser Woche ist laut Florian Oßner (CSU), Direktabgeordneter des Wahlkreises Landshut-Kelheim, klar: „Die Straßenprojekte in unserer Region sind unter Dach und Fach. Die Große Koalition steht geschlossen dazu. Die Zustimmung im Bundestag ist nur noch Formsache." Auch nach den sogenannten Bereinigungssitzungen der vergangenen Monate, bei denen die im BVWP enthaltenen Vorhaben nochmals kritisch untersucht wurden, sind allen voran die vierspurige Ost-Süd-Umfahrung Landshuts als Weiterführung der B15neu sowie die B299-Umfahrungen von Weihmichl und Neuhausen im Vordringlichen Bedarf gelistet.

„Am Geld werden die Projekte nicht scheitern"

„Unsere Projekte sind also, wie wir es angestrebt haben, ausnahmslos in der höchsten Priorisierungsstufe", sagt Oßner, der als Mitglied des Verkehrsausschusses eng in die Entscheidungsprozesse eingebunden war. „Damit sind alle regionalen Vorhaben auch durchfinanziert." Zumal für sämtliche Projekte des Vordringlichen Bedarfs auch ein sogenannter Risikopuffer eingestellt ist. Der CSU-Politiker ist deswegen sicher, dass „es am Geld nicht scheitern wird".

Bis 2030 stellt der Bund für die Umsetzung der im Vordringlichen Bedarf des BVWP eingestuften Infrastrukturvorhaben rund 270 Milliarden Euro zur Verfügung. Etwa 500 Millionen Euro davon werden für Erhalt und Neubau laut Oßner in den Raum Landshut fließen. „Der neue BVWP ist das größte Zukunftsinvestitionsprogramm für unsere Region", sagt der Abgeordnete und lässt keinen Zweifel daran, dass er eine zeitnahe Umsetzung der Projekte für zwingend nötig hält. Dabei setze man nicht nur auf den Neubau von Strecken, sondern gebe 70 Prozent der Mittel für den Erhalt der Infrastruktur aus. Als Beispiel nannte Oßner die Deckenerneuerungen der A92 und Erhaltungsmaßnahmen für bestehende Schienenstrecken.

Insbesondere bei der Ost-Süd-Umfahrung Landshuts war die endgültige Einstufung in den Vordringlichen Bedarf allerdings kein Selbstläufer. Oßner drückt es so aus: „Der Weiterbau der B15neu war das wohl umstrittenste Straßen-Neubauprojekt in Bayern. Aber wir haben immer wieder darauf hingewiesen, dass vor allem Landshut für die Entlastung des innerstädtischen Bereichs unbedingt diese Straße mit ihrer zusätzlichen Isarquerung benötigt." Diese Argumente hätten letztlich überzeugt, die Mehrheit im Bundestag stehe. „Wir konnten die Abstufungswünsche der Opposition abwehren, weil wir wachsam geblieben sind", so Oßner. Auch die starke Rückendeckung aus der heimischen Bevölkerung und der Kommunalpolitik habe entscheidend zum Gelingen beigetragen.

Dass der jahrzehntelange Streit um die Weiterführung der B15neu damit aber noch nicht beendet sein wird, ist dem CSU-Politiker klar. Stichwort Umweltschutz: „Natürlich wird darüber nach wie vor diskutiert, schließlich führt die Ost-Süd-Umfahrung durch ein FFH-Gebiet." Im Dialogforum sei deswegen bereits darüber gesprochen worden, ob die Straße in diesem kritischen Abschnitt in den Isarauen nicht aufgeständert werden sollte. Oßner befürwortet diese Lösung: „Dadurch könnten wir den Anforderungen des Umweltschutzes am besten gerecht werden."

Querung der Isarhangleite bleibt ein heißes Eisen

Ein heißes Eisen ist zudem nach wie vor die Querung der Isarhangleite. Schon wegen der Topographie sei das eine Herausforderung, räumt Oßner ein. Dazu kommt auch in diesem Fall der Naturschutz - und zusätzlich die Frage der Lärmbelastung der betroffenen Anwohner. Am schonendsten für Mensch und Umwelt wäre nach den Worten des CSU-Politikers, aber auch zahlreicher Experten ein möglichst langer Tunnel. Der Haken daran sind einerseits die damit verbundenen erheblichen Bau- und Unterhaltskosten. Andererseits spiele die Verkehrssicherheit eine Rolle: „Nicht jeder fährt gern durch eine kilometerlange Röhre", so Oßner. Zudem wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig. Hilfreich könnte in diesem Fall die bereits erwähnte Aufständerung der Straße im Bereich der Isarauen sein. „Auf diese Weise würden wir auch die Isarhangleite etwas später und höher erreichen, was den Tunnel verkürzen würde", sagt Oßner. Dadurch würde man sowohl die Kosten drücken als auch den Aushub und damit die Umweltbelastung verringern. Wichtigstes Anliegen bleibe aber, die betroffene Bevölkerung vor negativen Einflüssen weitestgehend zu schützen.

Die Unterstellung von Projektgegnern wie dem Grünen-MdB Dr. Thomas Gambke, dass die bei der Prüfung für den BVWP angesetzten beiden kürzeren Tunnel bewusst gewählt wurden, um die Kosten zu senken und damit eine bessere Bewertung der Ost-Süd-Umfahrung zu erhalten, weist Oßner scharf zurück. Nicht zuletzt aufgrund der schwierigen Topographie sei die Länge der Tunnel in der Vergangenheit schon mehrfach verkürzt worden. „Es geht nun um eine Optimierung der Planung. Mit Schönrechnen oder Kostenexplosionen hat das nichts zu tun. Diese Behauptungen des Kollegen Gambke sind schlicht falsch." Zudem könnten die Grünen und die ihnen nahestehenden Umweltschutzverbände maßgeblich selbst dazu beitragen, die Kosten im Rahmen zu halten, so Oßner – und zwar, „indem sie nicht zur Verunsicherung bei den Betroffenen beitragen sowie auf bereits angedrohte Klageverfahren verzichten".

Einhausung für Ohu: Oßner erhöht den Druck

Ein weiterer strittiger Punkt bei der Weiterführung der B15neu bleibt die von Stadt und Landkreis nachdrücklich geforderte Einhausung der Straße im Abschnitt Ohu/Ahrain. Erst vor wenigen Wochen hatten Oßner, Landrat Peter Dreier (FW) und Oberbürgermeister Hans Rampf (CSU) diesbezüglich eine Resolution an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) übergeben. „Die Allianz für diese Lösung ist groß", so Oßner, der deshalb optimistisch ist, dass der Bund den Wünschen aus der Region letztlich trotz der höheren Kosten entsprechen wird. Der Abgeordnete hält die Einhausung aus zwei Gründen für nötig. Erstens aus städtebaulicher Sicht: „Ohne diese Einhausung wäre der Lärmschutzstreifen für Neubaugebiete schnell erreicht; wir würden diesem Gemeindeteil praktisch die Erweiterungsmöglichkeiten und damit viele Zukunftschancen nehmen." Zweitens wäre ohne die Einhausung die Lärmbelastung der bereits in Ohu und Ahrain lebenden Bürger spürbar größer: „Die von dieser auch überregional bedeutenden Straße unmittelbar betroffene Bevölkerung muss aber auf jeden Fall nach allen Kräften geschont werden", fordert Oßner. Ohu sei dabei ein echter Brennpunkt. „Es geht nicht immer nur um die Natur und die berühmten Gelbbauchunken, sondern auch und vor allem um die Menschen", so der Abgeordnete. „Bei ihnen darf man jetzt nicht den Rotstift ansetzen."

Vierspurige Trasse bis Rosenheim wieder Option

Ob Aufständerung, verlängerte Tunnellösung oder Einhausung: Von den Antworten auf all diese offenen Fragen dürfte auch abhängen, wie lange es dauern wird, ehe die Ost-Süd-Umfahrung tatsächlich in Angriff genommen werden kann. Für Oßner ist klar: „Wenn die B15neu 2019 an der A92 ankommt, müssen wir möglichst nahtlos weiterbauen können." Dafür jedoch sei eine „vernünftige, transparente Planung und eine saubere Umweltprüfung" die Voraussetzung, schon um die (juristischen) Angriffsflächen gering zu halten. Oßner setzt in dieser Hinsicht große Hoffnungen auf die weiteren Sitzungen des Dialogforums. „Dieses Gremium hat sich bewährt. Daraus sind schon etliche konstruktive neue Vorschläge hervorgegangen."

Während die Ost-Süd-Umfahrung Landshuts also langsam konkreter wird, ist die weitere Fortführung der B15neu ab Geisenhausen Richtung Rosenheim Zukunftsmusik. Aber auch in dieser Hinsicht gibt es eine bemerkenswerte Veränderung in der endgültigen Fassung des neuen BVWP, sagt Oßner. „Der Streckenabschnitt zwischen Geisenhausen und Rosenheim ist nicht mehr wie bisher zwei- oder dreistreifig vorgesehen, sondern zwei- bis vierstreifig." Das heißt im Klartext: Eine durchgehend autobahnähnliche Straße zwischen Regensburg, Landshut und Rosenheim liegt ab sofort wieder als Option auf dem Tisch.

Dieser Wunsch vieler lärmgeplagter Anwohner der B299 könnte schon bald in Erfüllung gehen.

„Da Huawa, da Meier und I": falsche Einlasszeit

Auf einigen Tickets für den ausverkauften Auftritt von „Da Huawa, da Meier und I" am 19. November in der Eskara sind laut Veranstalter versehentlich falsche Einlasszeiten aufgedruckt worden. Richtig ist, dass das Konzert um 20 Uhr beginnt und der Einlass ab 18.30 Uhr geöffnet ist.