



Mithilfe einer etwa 500 Meter langen und bis zu 35 Meter hohen Talbrücke (hier von Gretlmühle aus gesehen) plant das Staatliche Bauamt, die Isarhangleite zu queren und das FFH-Gebiet möglichst zu schonen. Visualisierung: Staatliches Bauamt Landshut

Bundestag macht den Weg für B15neu frei

Ausbaugesetze zum BVWP gebilligt – Staatliches Bauamt will Planungen nun vorantreiben

Von Johannes Viertlböck

Der Weg für die Ost-Süd-Umfahrung Landshuts ist frei: Gestern hat der Bundestag mit den Stimmen von CDU, CSU und SPD die sogenannten Ausbaugesetze zum neuen Bundesverkehrswegeplan verabschiedet. Darin enthalten ist auch die seit Jahrzehnten heftig umstrittene vierstreifige Fortsetzung der B15neu über die A92 hinaus Richtung Rosenheim. Befürworter der Straße sehen darin einen entscheidenden Schritt zur Lösung der Verkehrsprobleme der Region. Hochzufrieden ist daher nicht zuletzt der CSU-Bundestagsabgeordnete Florian Obner, der sich als Mitglied des Verkehrsausschusses massiv für das Projekt eingesetzt hatte: „Jetzt können wir vor Ort in die konkrete Planung gehen.“

Planungssicherheit haben durch das Bundestagsvotum auch die Mitarbeiter des Staatlichen Bauamts Landshut. „Mit dem Beschluss sind die Notwendigkeit und die Dringlichkeit der Ortsumfahrung Landshut gesetzlich festgestellt worden“, sagt Manfred Dreier, der in der Behörde den Bereich Straßenbau leitet. Es bestehe nun ein gesetzlicher Auftrag für die Verwaltung, die Planungen voranzutreiben. Diese Aufgabe werde man voller Motivation angehen, versichert er und verweist zur Begründung auch auf den repräsentativen LandshutTrend 2016 der LZ: Darin hatten rund 85 Prozent der Befragten für die Ost-Süd-Umfahrung plädiert. „Das ist ein gewaltiger Zuspruch“, findet Dreier. „Damit geht für uns natürlich große Verantwortung einher.“

Obwohl viele Bürger die Fortführung der B15neu herbeizusehen

scheinen: Noch steht nicht einmal fest, auf welcher Trasse die Ost-Süd-Umfahrung verwirklicht werden soll. Darüber diskutieren Politiker und Vertreter verschiedener Interessengruppen und Bürgerinitiativen seit 2015 in einem Dialogforum.

Drei Streckenvarianten sind noch im Rennen

Drei von anfangs rund einem Dutzend Varianten sind derzeit noch im Rennen. Nach umfassenden Untersuchungen hat sich mittlerweile immerhin ein Favorit herauskristallisiert: die Variante 1b. Sie besitzt laut Dreier „einen leichten Vorsprung, insbesondere bei der Umweltverträglichkeit“. Auch im Dialogforum gebe es dafür die meisten Sympathien. Zumindest diese Alternative den angenehmen Nebeneffekt hätte, dass die B299 zwischen Landshut und Geisenhausen abschnittsweise vierspurig ausgebaut würde, so Dreier. Darüber hinaus wären die Lasten am breitesten auf die betroffenen Gemeinden verteilt.

Die Variante 1a verlief zwar speziell im Süden stadtnäher und wäre nicht nur kostengünstiger, sondern auch hoch verkehrswirksam. Minuspunkte sind nach Dreiers Worten aber die zwischen der B299 und der B15alt nötigen starken Eingriffe in die Natur und – topographisch bedingt – auch in die Landschaft. Die ebenfalls noch diskutierte Variante 1c wiederum läge zwar „am schönsten in der Landschaft“, sei jedoch am wenigsten verkehrswirksam. Chancenlos sei aber keine dieser drei Alternativen.

Folgerichtig schlägt Dreier vor, Anfang 2017 mit allen drei Varianten in das Raumordnungsverfah-

ren zu gehen. „Das wird dann mindestens ein halbes Jahr dauern.“ Ergebnis werde eine gutachterliche Einschätzung sein, ob die Strecken raumverträglich seien oder nicht – beziehungsweise welche Auflagen zu beachten seien.

Was den Ausbaustandard angeht, ist die B15neu im Bereich der Ortsumgehung Landshuts vierstreifig ohne Standstreifen geplant; im Bereich der Südumgehung nur zweistreifig mit höhengleichen Knotenpunkten. „Die Fahrstreifenanzahl südlich der Ortsumfahrung Landshuts ist dagegen noch offen“, betont Dreier. Heißt im Klartext: Nach wie vor ist eine komplett vierstreifige und damit autobahnähnliche Straße von Landshut nach Rosenheim nicht vom Tisch.

Egal, welche der drei angesprochenen Trassen der Ost-Süd-Umfahrung letztlich in Angriff genommen wird: Die Querung der Isarhangleite wird dabei wohl die größte Herausforderung. „Das ist ein Kernbereich der Umfahrung“, sagt Dreier. „Zum einem muss ein Höhenunterschied von rund 100 Metern überwunden werden. Zum anderen liegt am Fuß dieses Anstiegs ein bedeutendes FFH-Gebiet.“ Daher seien die Kreuzungsstellen dort hin gelegt worden, wo besagtes FFH-Gebiet am schmalsten ist.

Talbrücke zur Querung der Isarhangleite geplant

Um das Gebiet zu schonen, gibt es laut Dreier zwei Möglichkeiten: „Man kann einen tiefen und langen Tunnel bauen – oder den Hangaufstieg mit einer etwa 500 Meter langen und bis zu 35 Meter hohen Talbrücke meistern.“ In der Gesamtabwägung sei aus seiner Sicht die Tal-

brücke vorzuziehen. „Mit ihr wird nicht nur das FFH-Gebiet am wenigsten beeinträchtigt. Auch die Kosten liegen um etwa 70 Millionen Euro niedriger als bei dem alternativ möglichen, 2,1 Kilometer langen Tunnel.“

Letzterer sei außerdem auch im Betrieb deutlich teurer. Dreier geht beispielsweise von Unterhaltungskosten von rund 1,1 Millionen pro Jahr aus. Gegen den Tunnel spreche zudem dessen hoher und dauerhafter Energieverbrauch für Beleuchtung und Lüftung.

Darüber hinaus ist laut Dreier das Risiko bei Gefahrgutunfällen und damit einhergehenden Tunnelbränden aufgrund der Länge und der Steigung des Tunnels (Kamineffekt) nicht zu unterschätzen. „In der Folge käme es möglicherweise zur dauerhaften Sperrung dieses Abschnitts für Gefahrguttransporte.“ Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Tunnel und damit geringere Reisegeschwindigkeit auf der Umgehung seien ebenfalls zu erwarten. All diese Probleme gäbe es mit einer Talbrücke nicht.

Weil die Ost-Süd-Umfahrung in der Öffentlichkeit nach wie vor umstritten ist, plant Dreier für Anfang nächsten Jahres eine Informationsveranstaltung. In deren Rahmen sollen nicht zuletzt sämtliche Gutachten zu den Trassenvarianten präsentiert und die Pläne vorgestellt werden. „In einer späteren Phase wird es dann Infomärkte in den jeweiligen Gemeinden geben.“ Diskutiert werden dürfte dann insbesondere auch über die Südumgehung Landshuts durch das Kleine Vilstal. In dieser Hinsicht ist Dreier gesprächsbereit: „Ich bin für jeden Vorschlag offen, der uns voranbringt.“