

„Langer Tunnel ist einzig vertretbare Variante“

B15 neu: Landwirtschaftsfamilie aus Eisgrub fordert Rückkehr zu den ursprünglichen Planungen

Von Johannes Viertlböck

Mit der Einleitung des Raumordnungsverfahrens (ROV) ist ein erster Schritt für den Weiterbau der B15 neu über die A92 hinaus getan. Was Autofahrer und lärmgeplagte Anwohner von Durchzugsstraßen in der Region Landshut freuen dürfte, ist für die Familie Egenhofer eine traurige Nachricht. Der Grund: Die vom Staatlichen Bauamt eingebrachten drei Trassenvarianten verlaufen jeweils nur rund 70 Meter an ihrem Hof in Eisgrub vorbei und zerteilen dabei die rund 30 Hektar Ackerflächen. „Für uns sind alle drei Alternativen gleich schlecht“, sagt Ulrich Egenhofer deshalb. Gegen den Weiterbau der B15 neu an sich habe seine Familie grundsätzlich nichts einzuwenden. „Wir fordern aber, dass man zu den ursprünglichen Plänen zurückkehrt. Und die sahen vor, die Isarhangleite bei Eisgrub mittels eines rund zwei Kilometer langen Tunnels zu durchqueren.“ Momentan sind in diesem Bereich dagegen nur zwei kurze Röhren vorgesehen. Ansonsten soll die vierstreifige Straße oberirdisch geführt werden. Trassenanwohner fürchten, dass dies für sie unangenehme Auswirkungen haben könnte.

Besonders hart würde es die Egenhofers treffen, die in mittlerweile fünfter Generation den Hof in Eisgrub bewirtschaften. „Während die ursprüngliche Tunnelvariante die Fortführung des landwirtschaftlichen Betriebs in Eisgrub ermöglicht hätte, bedeutet die aktuelle Planung einen wesentlich höheren Flächenverbrauch durch umfangreiche Abgrabungen und Aufschüttungen“, so Ulrich Egenhofer. Die zu seinem Hof gehörenden landwirtschaftlichen Betriebsflächen würden komplett zerschnitten. „Was bliebe, sind kleine und ungünstig geformte Restflächen, deren wettbewerbsfähige Bewirtschaftung nicht mehr möglich wäre.“

Darüber hinaus sieht sich die Familie in ihrer Lebensqualität massiv eingeschränkt. Denn die vierstreifige Straße würde in 70 Meter Entfernung an ihrem Wohnhaus vorbeiführen. „Dadurch werden die gültigen Lärmgrenzwerte höchstwahrscheinlich überschritten“, so Egenhofer. Dennoch seien in den bisherigen Planungen des Staatlichen Bauamts keine zusätzlichen Lärm-



Blick von der Isarhangleite Richtung Nord-Westen: In etwa hier soll die Trasse der B15 neu verlaufen.

(Foto: Faaß)

schutzmaßnahmen vorgesehen. Die Folge: „Unser Wohnraum wird entwertet.“ Unter dem Lärm werde freilich nicht allein Eisgrub zu leiden haben. Speziell für hunderte Einwohner von Frauenberg, Sittlkofen, aber auch in der Au wäre die vorgesehene oberirdische Trassenführung nach Egenhofers Überzeugung eine erhebliche Belastung. „Auch sie wären vom permanenten Straßenlärm betroffen.“

Doch es geht den Egenhofers nicht allein um die Menschen, sondern ebenso um den Schutz der natürlichen Ressourcen, allen voran der landwirtschaftlichen Nutzflächen. „Überbaute Flächen sind für die Gewinnung von Nahrungsmitteln unwiderruflich verloren“, sagt Egenhofer. „Darüber hinaus wird durch die Versiegelung des Bodens die Versickerung zum Grundwasser vermindert.“ Ein Dorn im Auge ist ihm zudem, dass das FFH-Gebiet an seiner schmalsten Stelle gequert werden soll. Was die Straßenbauer als Argument für diesen Trassenverlauf anführen, wertet Egenhofer als gewichtigen Fehler. Seine Begründung: „Das FFH-Gebiet dient der Vernetzung von Biotopen. Breitere Abschnitte wechseln dabei mit

schmäleren ab. Das bedeutet, dass doch gerade die schmalen Stellen für die Verbindungswirkung von entscheidender Bedeutung sind.“ Es sei deswegen nicht nachvollziehbar, warum das FFH-Gebiet ausgerechnet an seiner schmalsten Stelle gekreuzt werden müsse. Und: „Die Biotope und Landschaftselemente außerhalb der FFH-Kulisse wurden vom Staatlichen Bauamt bislang überhaupt nicht berücksichtigt.“

Die nun vorgesehenen oberirdischen Varianten sind nach Egenhofers Überzeugung außerdem Gift für das Entwicklungspotenzial von Frauenberg. „Die geplante Trassierung zerstört Entwicklungsgebiete. Die alte Tunnellösung dagegen hätte der Stadt Landshut in Frauenberg Wachstum ermöglicht – das nun wieder in den Landkreis verlagert werden dürfte.“

Neben der Probleme für Mensch und Natur brächte eine weitgehend oberirdische Trassenführung durch die Isarhangleite auch eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer mit sich, sagt Egerhofer. Er beruft sich dabei nicht zuletzt auf die – jahrelang für das Projekt zuständige – Autobahndirektion Südbayern. Angesichts der Tatsache, dass in diesem Bereich

der Isarhangleite eine Höhendifferenz von rund 100 Metern zu überwinden sei und es einen statistisch nachgewiesenen Zusammenhang zwischen starken Steigungen beziehungsweise Gefällen mit schweren Unfällen gebe, habe sich die Autobahndirektion „konsequent für eine moderate Steigung mithilfe der besagten Tunnellösung ausgesprochen“. Das Staatliche Bauamt setze sich nun darüber hinweg: „Man hat die Steigung bis auf 4,5 Prozent hochgesetzt.“

Für Egenhofer ist das völlig unverständlich. Denn: „Nach der Planung seriöser Fachleute, der Autobahndirektion Südbayern, war über mehr als zehn Jahre unumstritten, dass der lange Tunnel bei Eisgrub die einzig vertretbare Variante für Natur, Mensch und Verkehrssicherheit ist.“ Dass das vonseiten der Planer nun offenbar anders gesehen wird, kann sich Egenhofer nur so erklären: „Die Priorität wurden einseitig auf Kosten und Termine gelegt, um das Vorhaben im finanziellen Rahmen des Bundesverkehrswegeplans passend zu machen.“ Ein Verdacht, den Politik und Behörden möglichst rasch entkräften sollten.