

Oßner: Bedenken der Anwohner sind berechtigt

MdB will sich für „möglichst lange Tunnellösung“ einsetzen – Mehrkosten: 70 Millionen Euro

„Die Bedenken der Anwohner sind nachvollziehbar und durchaus berechtigt“: Florian Oßner, Direktabgeordneter des Bundestagswahlkreises Landshut-Kelheim und erklärter Befürworter der B15 neu, zeigt Verständnis für die von der Familie Egenhofer vorgebrachten Argumente gegen eine vornehmlich oberirdische Trassenführung bei Eisgrub. „Ich werde dafür kämpfen, dass der Tunnel so lang wie möglich wird“, versprach er. Denn: „Ein kürzerer Tunnel wäre zwar kostengünstiger, aber nicht unbedingt besser für Mensch und Natur.“

Stellt sich nur die Frage, ob ein langer Tunnel, wie er in den ursprünglichen Planungen vorgesehen war, auch finanzierbar ist. Oßner baut auf den „Investitionshochlauf für Infrastrukturprojekte, den die Bundesregierung beschlossen hat. Ich hoffe, dass dadurch eine lange Tunnellösung machbar ist“. Generell müsse es nun darum gehen, Optimierungen an den bestehenden Planungen vorzunehmen. „Alles wird dabei natürlich nicht umsetzbar sein. Aber wir werden unser Möglichstes tun“, so der Abgeordnete. Noch befinde man sich ganz am Beginn der Planungen. „Da ist

das letzte Wort noch längst nicht gesprochen.“ Dass sich Anwohner wie die Familie Egenhofer nun melden, findet Oßner richtig. „Das ist gut, denn bis im Bereich Eisgrub die ersten Bagger rollen, werden noch einige Jahre vergehen. Wir haben also noch Zeit, um gemeinsam zu einer verträglichen Lösung zu kommen.“

Diese strebt Oßner ausdrücklich auch für Ohu an. Konkret geht es dort um die seit Längerem geforderte komplette Einhausung der Grundwasserwanne am künftigen Fernstraßenkreuz A92/B15 neu. „Das ist jetzt unser vordringliches Anliegen, denn das wird der nächste Planungsabschnitt sein.“

Während der CSU-Politiker also Sympathien für die Wünsche der Anwohner zeigt, ist Manfred Dreier, Leiter des Bereichs Straßenbau am Staatlichen Bauamt Landshut, von einer langen Tunnellösung bei Eisgrub nicht angetan. Einerseits verweist er auf dann gegenüber den aktuellen Planungen entstehende Mehrkosten von geschätzt 70 Millionen Euro und Unterhaltskosten von rund 1,1 Millionen Euro jährlich. Andererseits aber sprechen seiner Ansicht nach auch etliche weitere Argumente gegen eine solche Lösung. So bestehe in Tunneln ein

relativ hohes Risiko bei Gefahrgutunfällen und damit einhergehenden Tunnelbränden. Und: „Die Eingriffe in das FFH-Gebiet sind bei dieser Tunnellösung sogar größer als bei der vorgeschlagenen Variante mit der langen Talbrücke“, so Dreier. Schließlich müsste für die Herstellung des Tunnelanschlags der Hang so weit abgetragen werden, bis über dem Tunnelprofil eine Überdeckung von etwa acht bis zehn Metern erreicht ist. „Diese Überdeckung ist notwendig, damit sich in dem die Tunnelröhre überdeckenden Erdreich ein Traggewölbe ausbilden kann“, sagt er. Die steile Anschlagwand müsse sodann auf einer Höhe von 20 Metern mit einer Spritzbetonschale versehen und zusätzlich mit Erdnägeln gesichert werden. „Dadurch würde das FFH-Gebiet auf einem Großteil seiner Breite zerstört“, sagt Dreier.

Südlich des FFH-Gebiets wiederum wäre der Tunnel nach seinen Worten „nur noch aus topographischen Gründen erforderlich“. Es würden im Wesentlichen normale Acker- und Waldflächen durchschnittlicher Bonität untertunnelt und dadurch zwölf Hektar weniger Fläche für das Vorhaben in Anspruch genommen. „Die Herstel-

lungskosten des Tunnels von rund 120 Millionen Euro wären jedoch unverhältnismäßig hoch im Vergleich zur Verringerung des Flächenverbrauchs“, sagt Dreier. „Die zusätzlichen Baukosten würden das Hundertfache des Verkehrswerts der eingesparten Flächen betragen.“ In der Gesamtabwägung sei deswegen die Variante Talbrücke vorzuziehen, weil mit ihr das FFH-Gebiet am geringsten beeinträchtigt werde und die Baukosten um rund 70 Millionen Euro niedriger seien als bei der Lösung mit einem langen Tunnel. Darüber hinaus könne das Staatliche Bauamt die Trasse nicht ohne Weiteres in ihrer Lage verändern, „weil wir das FFH-Gebiet möglichst an der schmalsten Stelle queren müssen“.

Die Frage, ob ein langer Tunnel überhaupt noch möglich wäre, beantwortete Dreier wie folgt: „Das Raumordnungsverfahren und die eingehenden Stellungnahmen werden zeigen, ob die von uns vorgeschlagene Lösung vertretbar ist. Wenn wider Erwarten nur eine Lösung mit langem Tunnel raumverträglich sein sollte, muss dies noch einmal mit den Ministerien abgeklärt werden, wie mit den zusätzlichen Kosten umzugehen ist.“ -jv-