



Heute in der LZ

Landkreis (I) Seite 14
300 Bürger informieren sich über Container-Asylunterkunft

Landkreis (II) Seite 15
Bischof von Preysing vor 70 Jahren zum Kardinal ernannt

Wörth Seite 19
JUZ wieder geöffnet: Jana Raeithel ist neue Leiterin

Stadt Landshut Seite 26
Staatliche Realschule nimmt sich neue Ziele vor

Fernsehprogramm Seite 32

Kalenderblatt Seite 18

Ihre Ansprechpartner in der Redaktion

Landkreis Landshut

Mail: landkreis@landshuter-zeitung.de
Fax: 0871-850-2819
Michael Faaß 0871-850-2812
Christina Sarcher 0871-850-2813
Erich Vohburger 0871-850-2811

Stadt Landshut

Mail: stadttred@landshuter-zeitung.de
Fax: 0871-850-2819
Sebastian Geier 0871-850-2815
Sigrid Zeindl 0871-850-2181

Führung durch die Koenig-Ausstellung

Am kommenden Sonntag, 21. Februar, ab 11 Uhr findet eine Führung durch die Dauerausstellung Fritz Koenig im Landshuter Skulpturenmuseum im Hofberg statt. Es wird eine Auswahl der Werke des Bildhauers präsentiert. Die Kunstwerke geben laut Mitteilung einen interessanten Einblick in die wesentlichen Motive im Werk Fritz Koenigs. So wird der Mensch in existenziellen Spannungsfeldern wie Liebe, Tod und Vergänglichkeit behandelt.

Der Eintritt kostet 3,50 Euro, ermäßigt zwei Euro.

Naturschützer: Für das Projekt würden wertvolle Natur- und Kulturlandschaften geopfert

Von Johannes Viertlböck

Beton kann man nicht essen“. Auf diese einfache Formel lässt sich der rund 75-minütige Vortrag von Reinhold König bringen, der am Dienstagabend im Landshuter Gasthaus zur Insel zum Thema „Straße frisst Landschaft“ referierte. König, der unter anderem Mitglied im Landesarbeitskreis Verkehr des Bundes Naturschutz (BN) ist, ging dabei nicht nur auf die Bedeutung intakter Böden für Natur und Klima ein, sondern nahm unter diesem Blickwinkel insbesondere auch „grundsätzliche Irrtümer bayerischer Verkehrspolitik“ aufs Korn. Ein solcher Irrtum ist aus Sicht des BN-Fachmanns nicht zuletzt die B15neu – und vor allem deren geplante Verlängerung über die A92 hinaus Richtung Rosenheim.

BN wirbt alternativ für stadtnahe Osttangente

Diesen unter anderem in Form einer vierspurigen Ost-Süd-Umfahrung Landshuts zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldeten Weiterbau lehnt der BN seit Jahrzehnten strikt ab. Dass sich an der Haltung auch durch das Dialogforum nichts geändert hat, machte König in der „Insel“ überdeutlich. „Wir fordern die Staatsregierung erneut auf, den Neubau der B15neu an der A92 zu beenden“, sagte er unter dem Beifall der vielen Zuhörer. Stattdessen will der BN die billigere und die Natur weniger beeinträchtigende stadtnahe Osttangente umgesetzt sehen. „Die wäre am schnellsten zu realisieren und brächte den Bürgern der Stadt Landshut und im Umkreis mit geringerem Aufwand die größte Entlastung“, so der Referent.

In der Tat würde die stadtnahe Osttangente die Konrad-Adenauer-Straße stärker entlasten als eine



Referent Reinhold König Foto: jv



Ein Bild, das den Naturschützern weh tut: Die B15neu bahnt sich ihren Weg Richtung A92. Dort soll die vierspurige Straße nach dem Willen des BN aber enden. Foto: Klaus Leidorf

(stadtfornere) Ost-Süd-Umfahrung, hätte dafür aber laut Prognosen des renommierten Verkehrsgutachters Dr. Harald Kurzak keine positiven Effekte auf die ebenfalls stark befahrenen Luitpold-, Witt- und Veldener Straße. Zudem plädieren die meisten Befürworter eines Weiterbaus der B15neu – etwa OB Hans Rampf (CSU) und Landrat Peter Dreier (FW) – dafür, die stadtnahe Osttangente zusätzlich zu verwirklichen. Das wiederum hätte laut Kurzak die höchste Entlastungswirkung für den gesamten Raum Landshut.

Während man also über die Frage der Verkehrswirksamkeit einzelner Varianten diskutieren kann, stellte König sehr nachvollziehbar dar, warum der Flächenverbrauch gerade in Bayern so problematisch ist. Jahr für Jahr werde eine Fläche so groß wie die Stadt Landshut (rund 6500 Hektar) zusätzlich verbraucht – beispielsweise für den Bau von Straßen oder Gebäuden. Aber auch weltweit sei der Flächenfraß besorgniserregend. Stünden 1950 pro Mensch noch 5100 Quadratmeter fruchtbares Land zur Verfügung, waren es nach Berechnungen des BN 2010 nur noch 1800 Quadratmeter. Und die Tendenz ist weiter stark sinkend. Das wiederum wirke sich äußerst negativ auf Umwelt und Klima aus, warnte König. „Etwa die Hälfte der überbauten Flächen ist versiegelt und kann daher weniger Wasser und Schadstoffe speichern und filtern. Dadurch erhöht sich die Hochwassergefahr und die Grundwasserneubildung wird behindert.“

Außerdem verschlechtere sich das Lokalklima und weniger Feinstaub werde gebunden.

Auch vor diesem Hintergrund ist ein Weiterbau der B15neu Richtung Rosenheim nach Königs Überzeugung nicht zu verantworten. „Etwa 1500 Hektar kostbarstes Ackerland und Wald sollen für mehr Verkehr eingesetzt werden“, sagte er. Und: „Die Biodiversität wird damit unwiederbringlich geschädigt.“ Die B15neu zerschneide die Heimat und stelle für Menschen und Tiere eine ungeheure Belastung dar – und das in einem hochsensiblen Gebiet.

Vor Ort würde laut König die gemeinsame Umsetzung einer vierspurigen Ost-Süd-Umfahrung und einer stadtnahe Osttangente die meiste Fläche verbrauchen (zusammen 110 Hektar). Kaum weniger Platz würde die vierspurige Ost-Süd-Umfahrung (99 Hektar, jeweils ohne Ausgleichsflächen) allein benötigen. Die vom BN favorisierte „kleine“ Lösung, also nur eine stadtnahe Osttangente, käme dagegen nach Königs Angaben mit einer Fläche von zwölf Hektar aus.

Geschützte Arten leben auf der Trasse der B15neu

Diese Sparsamkeit beim Flächenverbrauch ist für die Naturschützer eines der wichtigsten Argumente für die stadtnahe Variante – und gegen eine Fortsetzung der B15neu. Denn die Region südlich von Landshut ist gekennzeichnet durch tertiäres Hügelland, erinnerte der Referent.

Es gebe viele quer zur Trasse der B15neu verlaufende (Fluss-) Täler, die bei einem Weiterbau der Straße eingeschnitten und durch neue Brückenbauwerke beeinträchtigt würden. Das gelte nicht zuletzt für gemäß FFH-Richtlinien prioritär zu schützende Lebensraumtypen der unteren Isarleiten – zum Beispiel naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien, Kalktuffquellen, Schlucht- und Hangmischwälder sowie Auenwälder. Außerdem seien unter anderem magere Flachland-Mähwiesen, Hainsimsen-Buchenwälder, Waldmeister-Buchenwälder sowie geschützte Arten wie Kammmolch und Gelbbauchunke betroffen. Königs Fazit: Nach den Maßgaben des Naturschutzgesetzes dürfe das Projekt B15neu südlich der A92 „weder zugelassen noch durchgeführt werden“.

Ob das die mit der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans befassten Experten genauso sehen, bleibt freilich abzuwarten. Klarheit wird wohl in der Karwoche herrschen, wenn der erste Referententwurf vorgestellt werden soll. Eine Chance auf Umsetzung hat die Verlängerung der B15neu nach Königs Ansicht nur dann, wenn das Vorhaben in die höchste Prioritätsstufe – voraussichtliche den sogenannten Vordringlichen Bedarf Plus Plus – eingestuft wird. Selbst wenn dies der Fall sein sollte, würde der BN aber nicht aufgeben. Denn zum neuen BVWP ist erstmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen, die am 4. April beginnen könnte. Dann will der BN seine Bedenken gegen den Weiterbau der B15neu offiziell anmelden. Die Botschaft ist klar: „Wir hoffen, dass sich die Politik rechtzeitig besinnt und das Projekt aufgibt“, sagte König. Ansonsten wird der BN wohl auch alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen. Denn: „Einer Zerschneidung, einer Zerstörung eines FFH-Gebietes wird der Bund Naturschutz nicht zustimmen.“

so Öbner weiter. „Das entspricht einer Steigerung im Vergleich zu 2015 um 36 Prozent.“ Die Mittel für Schienenwege belaufen sich nach seinen Angaben bis 2018 auf rund 5,2 Milliarden pro Jahr. Beim bestehenden BVWP seien zwar noch einige Projekte abzuarbeiten. Das liege aber im Wesen eines jeden BVWP, der nur alle zehn bis 15 Jahre aufgestellt wird, sagte Öbner. Verwundert zeigte er sich darüber, dass die Grünen das Kostenargument immer wieder vorbrächten: „Mit ihrer Blockadehaltung und zahlreichen Klagen vor Gericht haben sie bei zurückliegenden notwendigen Infrastrukturprojekten in der Region zu maßgeblichen Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen beigetragen“, sagte er. „Die Grünen sollten sich der Gesamtverantwortung für die Gesellschaft stellen – und nicht ständig widersprüchliche Argumente anführen.“

-jv-

Schlagabtausch zwischen Öbner und Steinberger

Die Abgeordneten von CSU und Grünen streiten über die Finanzierbarkeit des Weiterbaus der B15neu

Erst in der Karwoche wird voraussichtlich feststehen, in welcher Prioritätsstufe der Weiterbau der B15neu im nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auftauchen und welche Zukunftsaussichten das Projekt damit haben wird. Doch zwei Abgeordnete aus der Region lieferten sich schon jetzt einen verbalen Schlagabtausch über die Frage, ob das Projekt überhaupt finanzierbar wäre. Nein, sagt die bekennende B15neu-Gegnerin Rosi Steinberger, die für die Grünen im Landtag sitzt. Ja, hält CSU-MdB und B15neu-Befürworter Florian Öbner dagegen. Unstrittig ist nur eins: Alle Wünsche – angemeldet sollen rund 2000 Infrastrukturvorhaben sein – wird der neue BVWP angesichts begrenzter Mittel nicht erfüllen können.

Die Grünen sind seit jeher dafür, dass das Geld eher in Sanierung und Instandhaltung bestehender

Straßen denn in Neubauvorhaben fließt. Auch die Bundesregierung habe erkannt, „dass ein Schwerpunkt auf den Erhalt der Verkehrswege gelegt werden muss“, so Steinberger in einer Pressemitteilung. Mit dem restlichen Geld müssten erst einmal alle laufenden Projekte abgeschlossen werden.

Daher hatten die Grünen nach den Kosten für die Beendigung aller laufenden Straßen- und Schienenbauprojekte gefragt, die bereits begonnen wurden oder Baufreigabe haben und deshalb im neuen BVWP als sogenannter Bezugsfall aus alten Plänen übernommen werden. Die Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin im Verkehrsministerium, Dorothee Bär (CSU): „Die Kosten für die Fertigstellung aller als laufend bezeichneten Straßenprojekte betragen 15,6 Milliarden Euro.“ Damit aber nicht genug: „Die Fertigstellung aller Schienenprojekte des

Bezugsfalls betragen etwa zwölf Milliarden Euro“, so Bär weiter.

Daraus folgert Steinberger: „Bevor der Bund im BVWP etwas Neues ins Auge fassen kann, muss er insgesamt noch mehr als 27 Milliarden Euro für die Fertigstellung von Fernstraßen- und Schienenbauprojekten bezahlen, die sowieso schon laufen.“ Wie viele Investitionsmittel damit bereits gebunden seien, zeige sich daran, dass an regulären Haushaltsmitteln pro Jahr nur insgesamt gut zwei Milliarden Euro in Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen investiert werden. „Mithin würden die jetzigen Altlasten schon fast alles Geld bis 2030 verschlingen.“

Über solche Aussagen Steinbergers kann Öbner nur den Kopf schütteln. Er ist als Mitglied des Bundestags-Verkehrsausschusses bestens mit der Materie vertraut. Und kommt zu gänzlich anderen Ergebnissen: „Die von den Grünen

vorgelegten und aus dem Sachzusammenhang gerissenen Zahlen ergeben keinen Sinn und sind fernab jeglicher Realität“, sagte er. Durch den von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) initiierten „Investitionshochlauf“ steige die Investitionslinie für die Infrastruktur allein im Jahr 2016 auf mehr als 13 Milliarden Euro. Für die Autobahnen und die Bundesstraßen stünden rund 7,4 Milliarden Euro zur Verfügung. „Damit gibt es dieses Jahr so viele Mittel wie nie zuvor für den Bau, den Erhalt, die Modernisierung und den Betrieb der Bundesfernstraßen in Deutschland“, bekräftigt Öbner. Das entspreche für 2016 einer Rekorderhöhung um 19 Prozent beziehungsweise 1,17 Milliarden Euro mehr gegenüber dem Haushaltsansatz 2015. „Allein in Bayern steigt hierdurch das Gesamtbudget im Jahr 2016 für die Bundesfernstraßen auf 1,4 Milliarden Euro“,

so Öbner weiter. „Das entspricht einer Steigerung im Vergleich zu 2015 um 36 Prozent.“ Die Mittel für Schienenwege belaufen sich nach seinen Angaben bis 2018 auf rund 5,2 Milliarden pro Jahr.

Beim bestehenden BVWP seien zwar noch einige Projekte abzuarbeiten. Das liege aber im Wesen eines jeden BVWP, der nur alle zehn bis 15 Jahre aufgestellt wird, sagte Öbner. Verwundert zeigte er sich darüber, dass die Grünen das Kostenargument immer wieder vorbrächten: „Mit ihrer Blockadehaltung und zahlreichen Klagen vor Gericht haben sie bei zurückliegenden notwendigen Infrastrukturprojekten in der Region zu maßgeblichen Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen beigetragen“, sagte er. „Die Grünen sollten sich der Gesamtverantwortung für die Gesellschaft stellen – und nicht ständig widersprüchliche Argumente anführen.“