



Landshut
06.10.2015

Pressemitteilung

Dialogforum Umfahrung Landshut:
Ergebnisse der Variantenuntersuchung vorgestellt

Am Montagnachmittag wurden auf der zweiten Sitzung des Dialogforums Umfahrung Landshut die Ergebnisse einer Variantenuntersuchung vorgestellt. 14 Planfälle wurden in den letzten drei Monaten hinsichtlich Entlastung der Anwohner, Verkehrsnutzen, Umweltbelange und Kosteneffizienz bewertet. Angesichts der Fülle und Komplexität an Informationen konnte in der zweiten Sitzung noch keine Entscheidung zur Trassenwahl getroffen werden. Vielmehr sollen die einzelnen Mitglieder des Forums Gelegenheit erhalten, mit den von ihnen repräsentierten Institutionen und Interessensgruppen die vorgelegten Unterlagen zu beraten. "Die kurze Zeit seit dem ersten Dialogforum ist von den Fachleuten und Gutachtern sehr effektiv genutzt worden. Anhand der neuen Erkenntnisse zu den untersuchten Trassen wollen wir uns jetzt eine Meinung bilden, um eine Empfehlung für eine tragfähige Lösung der Verkehrsprobleme unserer Region zu erarbeiten", so Landrat Peter Dreier und Oberbürgermeister Hans Rampf. Zusätzlich soll vor dem dritten Dialogforum eine Infoveranstaltung für die betroffenen kommunalen Gremien sowie Vertreter von Verbänden und Interessengruppen stattfinden, bei der auch die Gutachter für Fragen zur Verfügung stehen.

Baudirektor Manfred Dreier vom Staatlichen Bauamt Landshut gab eingangs einen Überblick über die 14 untersuchten Planfälle. Den Teil „Verkehr“ stellte Prof. Dr. Harald Kurzak aus München, den Bereich „Umwelt“ der Freisinger Landschaftsarchitekt Dr. Hans-Michael Schober vor.

Die **Variante 1a** (grün) beginnt am Fernstraßenkreuz bei Ohu, führt im Osten vierstreifig um Landshut herum und wird ab der Kreuzung mit der B 299 zweistreifig bis zur B 15 alt südlich Hachllstuhl weitergeführt. Diese Variante bringt eine sehr hohe Entlastung der Anwohner, nachhaltige Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr und

LEITUNG

MDirig Karl Wiebel
LR Peter Dreier
OB Hans Rampf

GESCHÄFTSSTELLE

Staatliches Bauamt Landshut
Innere Regensburger Str. 7-8
84034 Landshut

KONTAKT

Telefon 0871/9254-133
Telefax 0871/9254-158
ou-landshut@stbala.bayern.de

hohe Fahrzeiterparnis. Die Eingriffe in Natur und Landschaft liegen in der Gesamtbeurteilung im Mittelfeld und sind rechtlich zu bewältigen. Die Kosten sind mit 260 Mio. € zwar hoch, aber in Relation zu der hohen Entlastung vergleichsweise günstig.

Die **Variante 1a** wurde auch als **dreistreifige** Lösung (bis zu B 299) untersucht. Im Ergebnis rieten die Gutachter von der dreistreifigen Lösung ab, weil sie nur 12% kostengünstiger ist, im Gegenzug aber weniger verkehrswirksam ist und auch erhebliche betriebliche und sicherheitstechnische Nachteile aufweist. So wären auch hier beim Tunnel zwei Röhren erforderlich. Die dreistreifige Verkehrsröhre wäre durch eine Rettungsröhre zu ergänzen. In der Verkehrsröhre käme es zum Begegnungsverkehr, was erhebliche Risiken mit sich bringen würde und nach einer erforderlichen Risikoanalyse unter Umständen zu einer Sperrung für Gefahrguttransporte führen würde.

Die **Variante 1b** (schwarz) unterscheidet sich von der Variante 1a dadurch, dass sie zwischen Hoheneggkofen und Geisenhausen auf einer vierstreifig auszubauenden B 299 verläuft und die Querspange zur B 15 alt über das Vilstal führt. Diese Variante hat in den meisten Kriterien etwas schlechter abgeschnitten als die Variante 1a und hat vor allem eine schlechtere Entlastungswirkung als die Variante 1a.

Auch die **Variante 1c** (hellblau) hat eine geringere Entlastungswirkung als die Variante 1a und auch eine geringere Kosteneffizienz.

Die **Varianten 2 a und 2b** entsprechen jeweils der 1a und der 1b, jedoch **ergänzt um eine stadtnahe Osttangente** (magenta). Das Ergebnis zeigt, dass die zusätzliche Osttangente nochmals mehr Entlastung bringt, weil diese Ziel- und Quellverkehr aufnimmt und die Anbindung des Stadtostens signifikant verbessert.

Die **Variante 3** sieht eine **dreistreifige stadtferne Umgehung im Westen** von Landshut vor. Dazu müsste der Verkehr ab Ohu im Versatz über die A92 geführt werden und eine neue Anschlussstelle westlich Münchnerau geschaffen werden. Dies würde einen sechsstreifigen Ausbau der A92 auf 17 km Länge erfordern, weil sich dort die Verkehrsmengen auf bis zu 66.000 Fahrzeuge täglich erhöhen würden. Insbesondere in den Steigungsbereichen der A 92 bei Altdorf würde der zusätzliche Verkehr in den Spitzenstunden regelmäßig zu einer nicht akzeptablen Überlastung der Autobahn führen. Die stadtferne Westumgehung ist wegen der zusätzlichen Kosten für den A92-Ausbau in der Summe signifikant teurer und aufgrund des Umweges über die A92 wenig verkehrswirksam und nicht kosteneffizient. Ferner ist die naturschutzrechtliche Durchsetzbarkeit aufgrund der Eingriffe in das FFH-Gebiet entlang der Isar fraglich. Nicht zuletzt bliebe das Problem im Landshuter Osten ungelöst.

Die Verkehrsprobleme im Landshuter Osten könnten allenfalls durch eine **Kombination aus stadtferner Westumgehung mit einer stadtnahen Osttangente (Fall 4)** gelöst werden. Dennoch bleibt auch diese Kombination hinsichtlich Verkehrsentslastung, Zeitersparnis und Umwelt deutlich hinter den übrigen Varianten zurück.

Die **stadtnahe Westtangente (Fall 5a, lindgrün)** bringt zwar eine deutlich bessere Anbindung der Quartiere im Landshuter Westen, jedoch nicht die erwünschten Verbesserungen für den weiträumigen B 15-Verkehr. Für diesen ist die Streckenführung ausgesprochen umwegig und unattraktiv. Der von Regensburg kommende Verkehr muss zunächst auf die A92 wechseln, dann auf die St 2045 abfahren, um schließlich über die Westtangente wieder zur B 15 zu gelangen. Die geringe Akzeptanz durch den weiträumigen Verkehr spiegelt sich auch in der Verkehrsprognose wieder. Der Stadtosten wird kaum entlastet.

Mit einer **Ergänzung der stadtnahen Westtangente um eine stadtnahe Osttangente (Fall 5b)** könnte zwar auch die Verkehrssituation im Landshuter Osten verbessert werden. Allerdings wären die erzielbare Verkehrsentslastung und der Reisezeitgewinn deutlich geringer als bei den übrigen Umgehungen. Aufgrund der fehlenden weiträumigen Verkehrswirksamkeit könnten beide Straßen nur in kommunaler Baulast realisiert werden.

Die **stadtnahe Osttangente mit Weiterführung im Tunnel bis zur B 299 AS Moniberg (Fall 6, gelb)** ist mit Kosten von 225 Mio. € nur unwesentlich billiger als die stadtferne Ost-Süd-Umgehung, weil zusätzlich der Abschnitt der A92 von Ohu bis Altheim sechsstreifig sowie ein Abschnitt der B 15 vierstreifig ausgebaut werden müsste. Gleichzeitig bringt sie jedoch viel weniger Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr. Dieser gelangt bei der Anschlussstelle Moniberg auf die B 299 und muss sich im Steigungsbereich mit dem schon jetzt vorhandenen Verkehr der B 299 verflechten, was im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sehr ungünstig ist. Eine Querspange zur B 15 alt ist auch hier nicht gegeben. Ferner ist diese Variante aus naturschutzrechtlicher Sicht die risikoreichste, weil im Bereich Schönbrunn besonders hochwertige Waldlebensraumtypen sowie Quellen zerstört würden.

Die **Variante 7 sieht einen Ausbau der Niedermayerstraße und des Kasernenknotens im Anschluss an die innere Osttangente vor (grau)**. Der Fall 7 bringt nur halb so viel Verkehrsentslastung wie die stadtfernen Ostumgehungen, eine geringe Zeiterparnis und damit einhergehend auch eine geringe Verbesserung für den weiträumigen Verkehr. Aufgrund der umfangreichen Ingenieurbauwerke und bautechnischer Risiken ergeben sich Gesamtkosten von 237 Mio. €. Ein Hauptziel, nämlich die dicht bebauten Stadtbereiche vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird nicht erreicht.

Der **Fall 8 ist eine Kombination des Falles 1a mit einer stadtnahen Westtangente** und würde zusammen mit der A92 einen kompletten Ring um Landshut ergeben. Diese Lösung schneidet bei den verkehrlichen Kriterien am besten ab. Auch in diesem Fall müsste die Westtangente als kommunale Straße gebaut werden.

Wird nur die **stadtnahe Osttangente (Fall 9)** von der B 11/B15 bis zur Kreisstraße LAs14 gebaut, erhielte sie einen prognostizierten Verkehr von 11.900 Kfz pro Tag. Sie entlastet insbesondere die Konrad-Adenauer-Straße erheblich und verbessert die Anbindung des Landshuter Ostens nachhaltig. Sie bringt jedoch keine ausreichenden Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr. Dieser muss zunächst auf die A92, dann auf die B15 alt und schließlich auf die Osttangente fahren, um dann schließlich über die Niedermayerstraße und das Kaserneneck auf die B 299 zu gelangen. Eine Verbindung zur B 15alt südlich von Landshut fehlt. Diese umwegige und wenig attraktive Streckenführung stellt keine Umgehung dar, die als Ersatz für die B 15alt aus Bundesmitteln realisiert werden kann. Gleichwohl ist die innere Osttangente gemessen an ihren Kosten für den lokalen Verkehr äußerst verkehrswirksam.

Das Ergebnis der Variantenuntersuchung ist in der beigefügten Matrix dargestellt, wobei die Bewertung jeweils in Ampelfarben visualisiert ist. Dabei stellt die grüne Farbe ein im Verhältnis zu den anderen Varianten gutes, die gelbe Farbe ein eher durchschnittliches und die rote Farbe ein schlechtes Abschneiden dar.

Bei der anschließenden Einschätzung der vorgestellten Ergebnisse lobten alle Teilnehmer des Dialogforums die hervorragende Ausarbeitung der Untersuchung der einzelnen Varianten. Die Bürgermeister aus den betroffenen Gemeinden wollten die Interessen ihrer Bürgerschaft berücksichtigt wissen und die Beeinträchtigungen für das jeweilige Gemeindegebiet durch die unterschiedlichen Varianten möglichst gering halten. Während die Kritiker auf eine stadtnahe Lö-

sung abzielen, wurde von den Befürwortern der B 15neu auf die überregionale Bedeutung dieses Verkehrswegs hingewiesen. Einigkeit bestand darin, dass die hohe Verkehrsbelastung in der Stadt Landshut einer schnellen Lösung bedarf.

Ministerialdirigent Karl Wiebel, der Chef der Bayerischen Straßenbauverwaltung, bezeichnete das Dialogforum als ein sehr transparentes Verfahren, alle Interessensgruppen in den Entscheidungsprozess einzubinden. Ziel müsse es sein, eine optimale Lösung zur weiteren Entwicklung der Region Landshut zu finden, auch wenn es dabei immer Betroffene geben werde, so Oberbürgermeister Hans Rampf. Landrat Peter Dreier gab zu bedenken, dass Straßenbauprojekte für die betroffenen Gemeinden auch Entwicklungschancen bringen können, die es zu nutzen gelte.

Als weitere Vorgehensweise wurde vereinbart, dass vor dem dritten Dialogforum eine gemeinsame Informationsveranstaltung für alle kommunalen Gremien und Interessensvertretungen stattfindet, um alle Beteiligten auf den gleichen Informationsstand zu bringen.



Foto: Die Teilnehmer des Dialogforums folgen den Ausführungen von Baudirektor Manfred Dreier vom Staatlichen Bauamt Landshut (vorne links stehend).

Zusammenstellung Bewertungsmatrix und Übersichtskarte

Fallnummer	Beschreibung	Entlastung Anwohner				Kosten Mio. €
		Bewertungskriterium	Verkehrsmittel	Umweltbelange	Kosteneffizienz	
1a	stadtferne Ost-OU, 4 Fahrstreifen (4FS), mit stadtnaher Süd-OU					261
1a	stadtferne Ost-OU, 3 Fahrstreifen (3FS), mit stadtnaher Süd-OU					231
1b	stadtferne Ost-OU mit Versatz über B 299 und stadtferne Süd-OU					305
1c	stadtferne Ost-OU auf RO-Korridor mit stadtferner Süd-OU					303
2a	stadtferne Ost-OU (4FS) mit stadtnaher Süd-OU sowie stadtnaher Osttangente					317
2b	stadtferne Ost-OU mit Versatz über B 299 und stadtferne Süd-OU sowie stadtnaher Osttangente					361
3	Versatz über A 92 mit stadtferner West-OU sowie stadtferner Süd-OU					500
4	Versatz über A 92 mit stadtferner West-OU sowie stadtferner Süd-OU und mit stadtnaher Osttangente					556]
5a	stadtnahe Westtangente					124
5b	stadtnahe Westtangente mit stadtnaher Osttangente					187
6	stadtnahe Osttangente mit Verlängerung bis B 299 (AS Moniberg)					225
7	stadtnahe Osttangente mit Ausbau Niedermayerstraße und Kasernenknoten					237
8	stadtferne Ost-OU mit stadtnaher Süd-OU und stadtnaher Westtangente					384
9	stadtnahe Osttangente					63

