

Umfahrung Landshut

Verkehr: Entwicklung und Ziele

Verkehrszunahme B 15 durch B 15neu bis Ergoldsbach

B 15 südlich Ergoldsbach

Gesamtverkehr	+50 %	
Schwerverkehr	+100 %	1.600 → 3.200 Lkw/Tag

B 299 bei Geisenhausen

Gesamtverkehr	+33 %	
Schwerverkehr	+75 %	1.520 → 2.660 Lkw/Tag

Ziele des Fernverkehrs

vor allem südöstlich Landshut

**künftig zusätzliche Verkehre Ri. Süden
durch B 15 Umfahrung Rosenheim
vor allem Schwerverkehr, Reiseverkehr**

Ziel der Bundesfernstraßenplanung

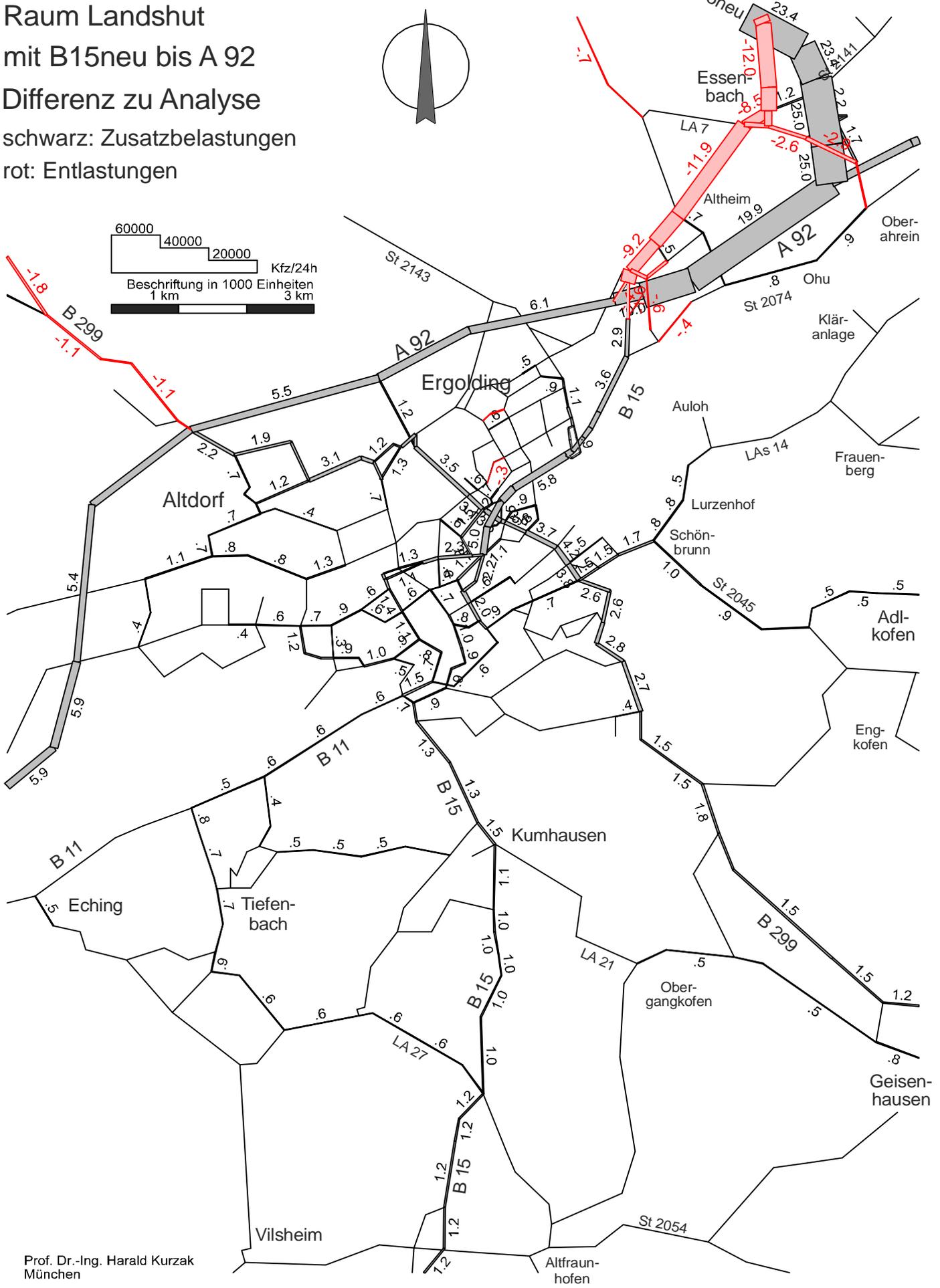
**großräumige Verbindung Richtung Süden/Südosten
Stärkung der Wirtschaftskraft**

**Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Fernverkehr
vor allem Landshut
bereits heute z.T. überlastet (Konrad-Adenauer-Straße)**

**mehr Verkehr durch B 15neu bis A 92
10 % mehr Verkehr = 100 % mehr Stau**

Raum Landshut mit B15neu bis A 92 Differenz zu Analyse

schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



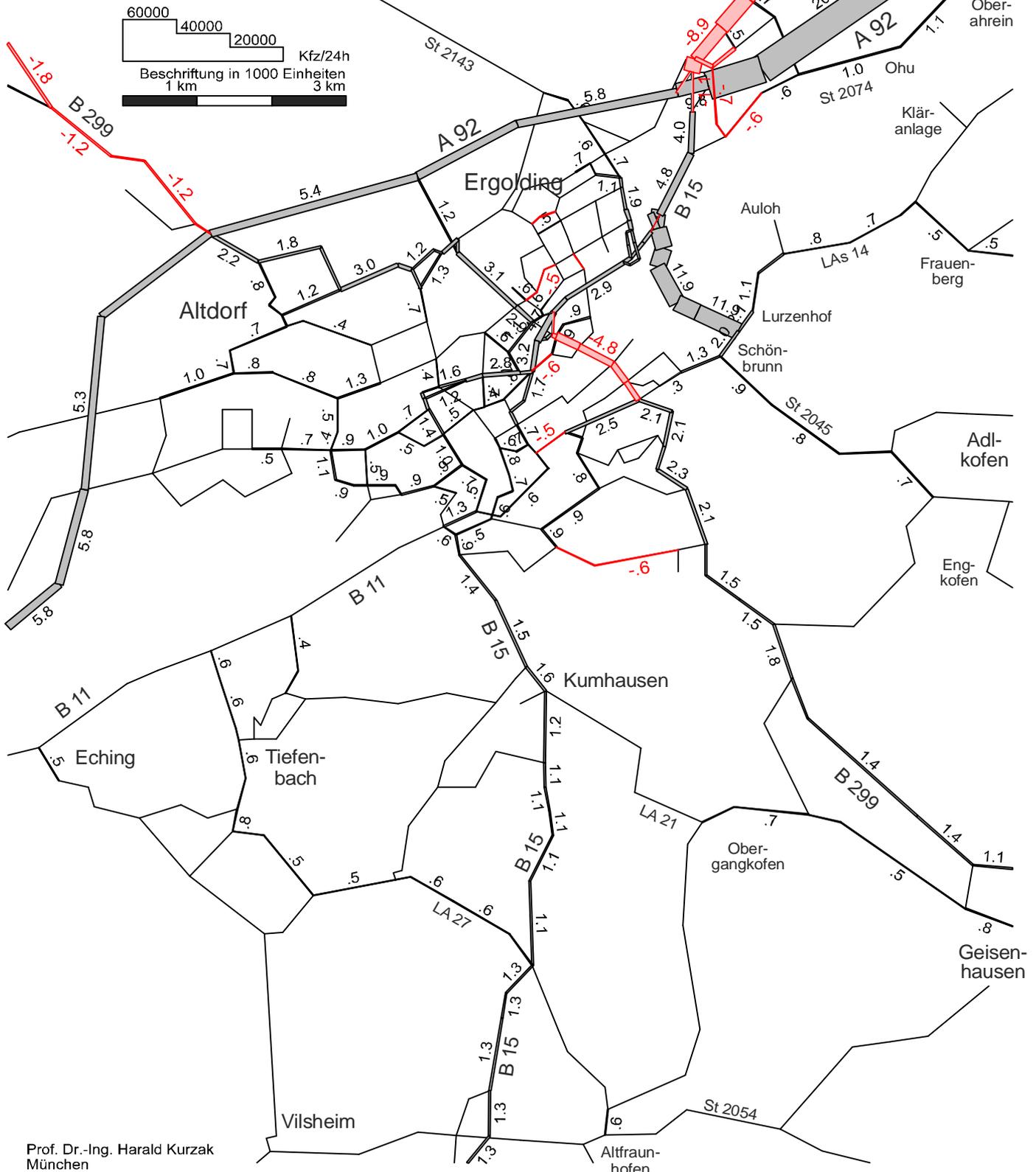
Raum Landshut

Planfall 9

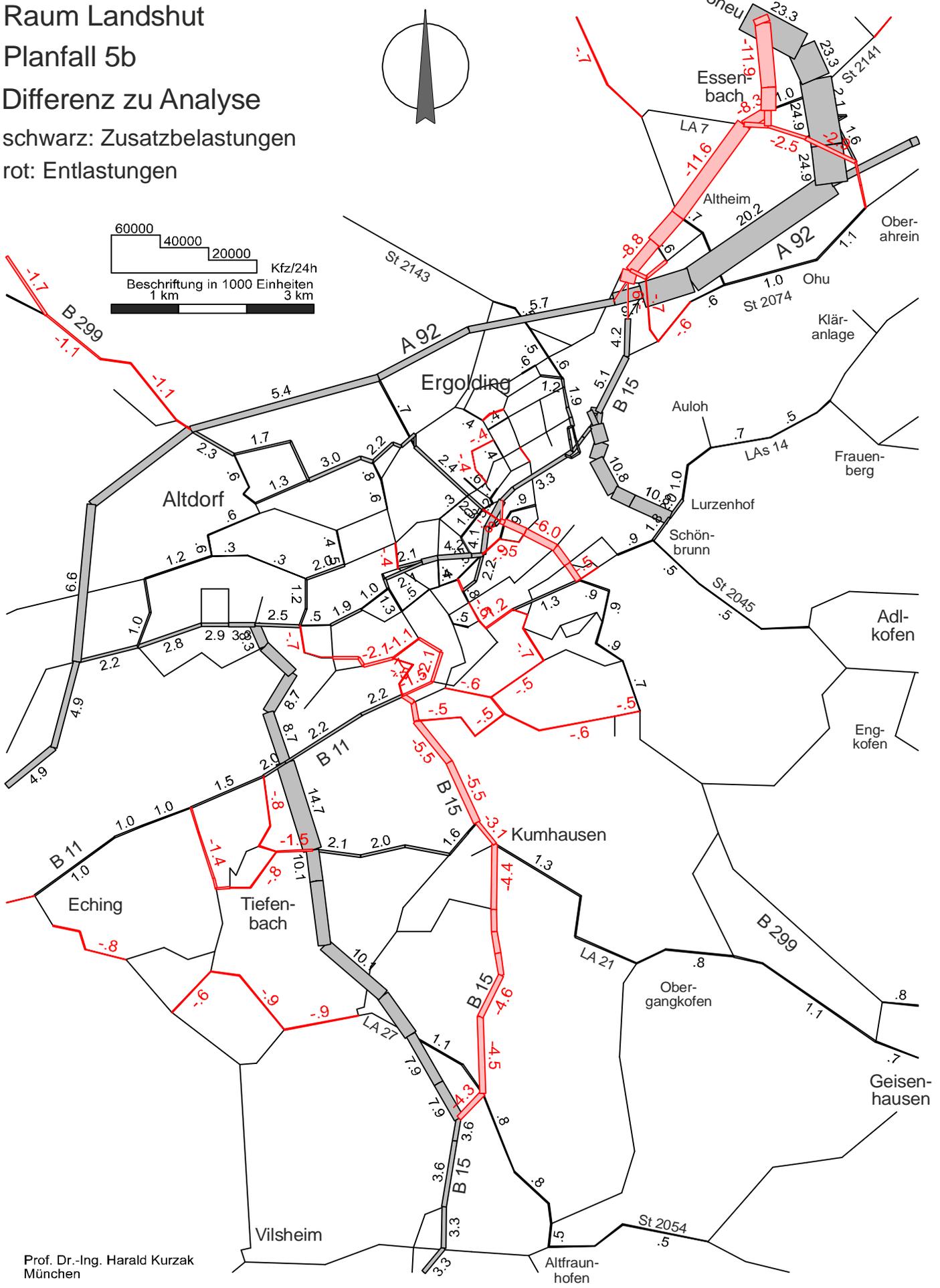
Differenz zu Analyse

schwarz: Zusatzbelastungen

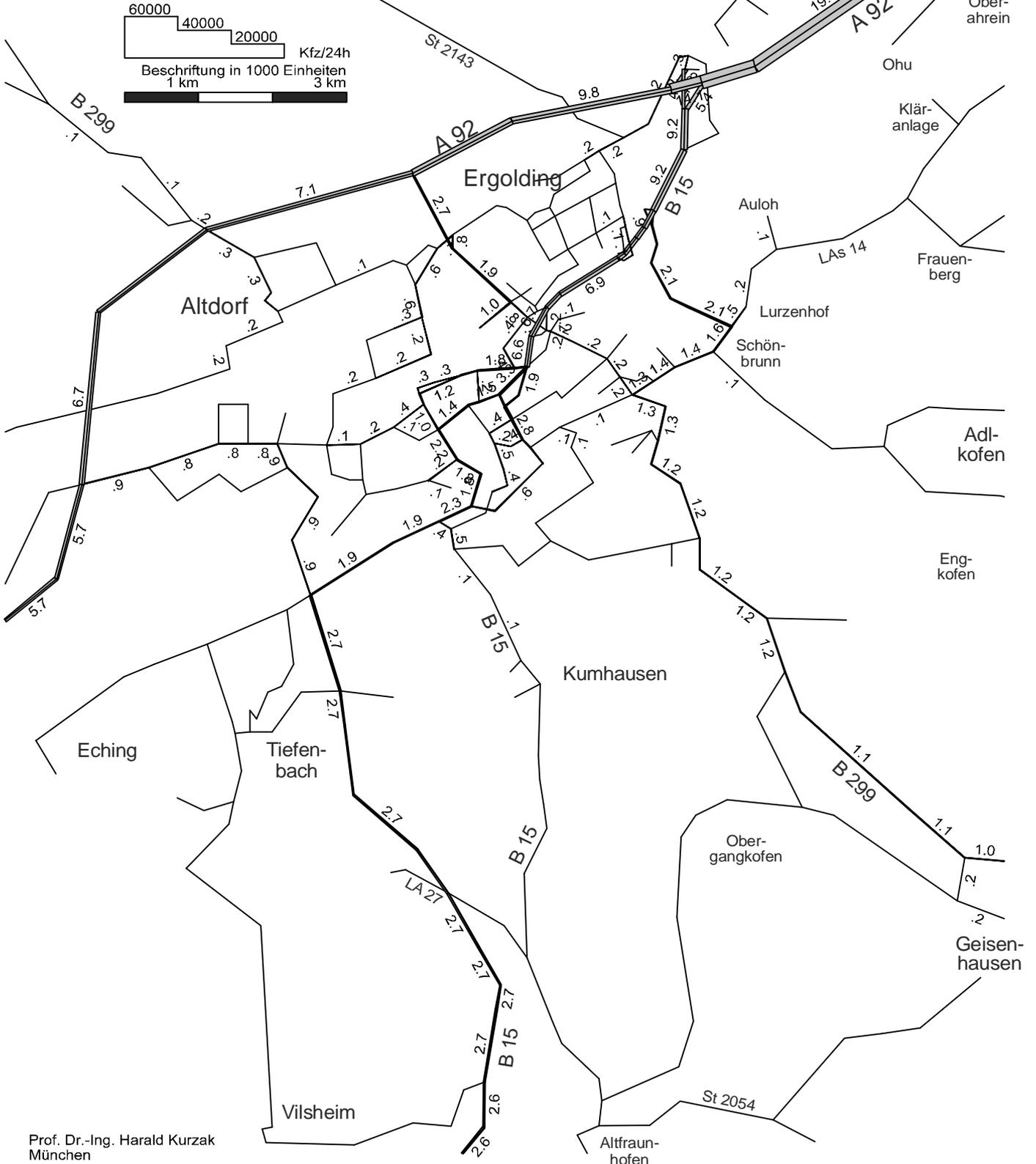
rot: Entlastungen



Raum Landshut
Planfall 5b
Differenz zu Analyse
schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



Raum Landshut, Fall 5b
stadtnahe Westangente
2-streifig bis B 15
mit stadtnaher Osttangente
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Umfahrung Landshut

optimale Lösungen aus Sicht des Verkehrs

„städtische“ Lösungen erfüllen nicht die Zielvorgabe

Fall 5a, 5b, 6, 7, 9

Fall 5b mit stadtnaher West- + Ostumfahrung hat zwar relativ guten Entlastungsindex (76), aber nur die Veldener Straße und Konrad-Adenauer-Straße

Durchgängigkeit des Fernstraßennetzes nicht sichergestellt

stadtferne Westumfahrung (Fall 3 und 4)

entspricht zwar dem Ziel der Fernstraßenplanung, aber nicht der Ausrichtung der maßgebenden Verkehre

**Schwerverkehre fahren kürzesten Weg
Umwege kosten Geld**

Verbleibende Lösungen aus verkehrlicher Sicht

Fall 1a-c, 2a-b und Fall 8

stadtferne Ostumfahrung plus stadtnahe Südumfahrung zur B 15

**Südumfahrung muß stadtnah sein,
nur dann optimale Entlastung für Landshut und Kumhausen**

Ergänzung durch städtische Ost- bzw. Westtangente ergibt optimale Entlastung für Landshut

Falls kurzfristig realisierbar, ist die Osttangente optimal zur Entlastung der Problemzone bis die große Ost-Süd-Umfahrung fertiggestellt ist

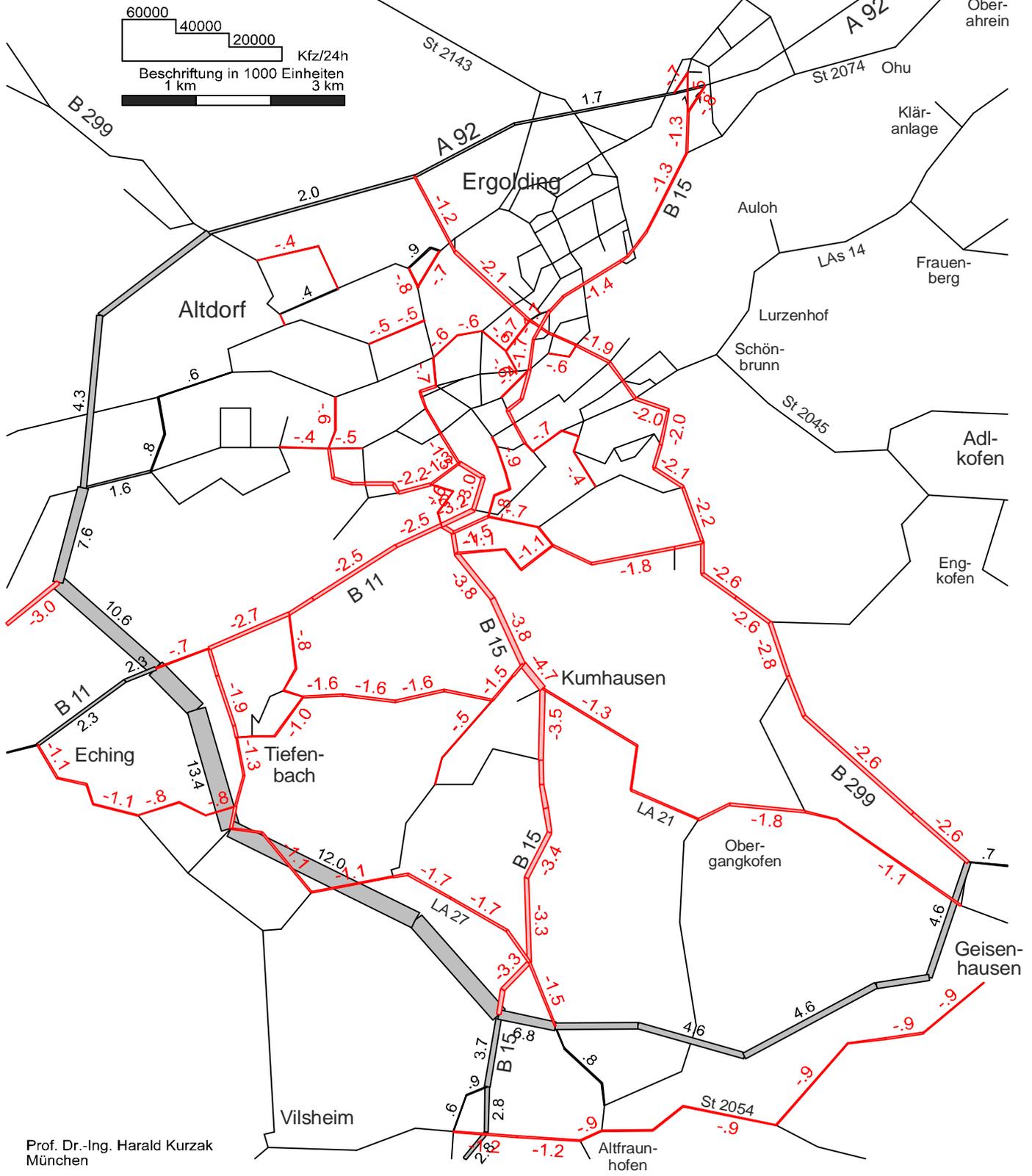
Raum Landshut

Planfall 3

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen

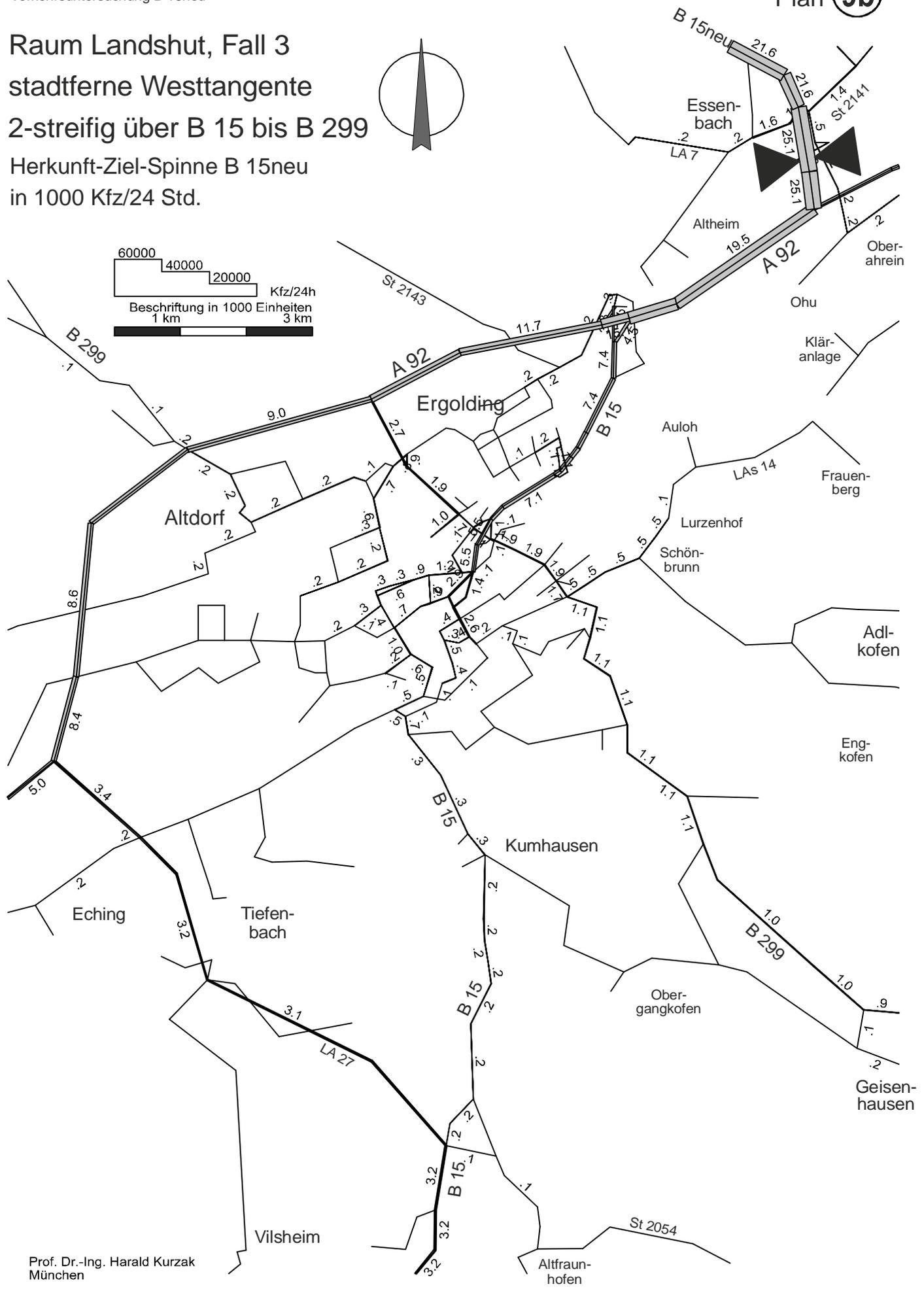
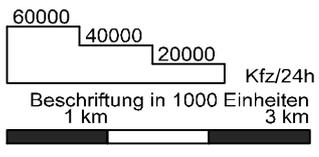
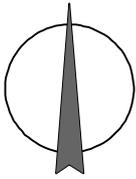


Raum Landshut, Fall 3

stadtferne Westtangente

2-streifig über B 15 bis B 299

Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Fall 1a	Fall 1a	Fall 1b	Fall 1c
Ostumf. 4 FS + nahe Südumf.	Ostumf. 3 FS + nahe Südumf.	Ostumf. 4 FS + ferne Südumf.	Ostumf. 4 FS auf RO-Korridor + ferne Südumf.
-57.900 Kfz-km/d 100	-50.100 Kfz-km/d 86	-48.400 Kfz-km/d 84	-45.900 Kfz-km/d 79
100 100 100 100	84 85 82 96	86 106 75 55	74 117 56 56

Fall 2a	Fall 2b	Fall 3	Fall 4	Fall 5a
Ostumf. 4 FS + nahe Südumf. + Osttangente	Ostumf. 4 FS + ferne Südumf. + Osttangente	ferne Westumf. + ferne Südumf.	ferne Westumf. + ferne Südumf. + Osttangente	nur Westtangente
-62.400 Kfz-km/d 108	-52.400 Kfz-km/d 90	-30.100 Kfz-km/d 52	-52.100 Kfz-km/d 90	-24.300 Kfz-km/d 42
80 148 101 106	63 154 82 54	49 23 51 101	74 115 69 102	0 16 35 160

Fall 5b	Fall 6	Fall 7	Fall 8	Fall 9
Westtangente + Osttangente	nur Osttangente bis Moniberg	nur Osttangente bis B 299	Fall 1a (4 FS) + Westtangente	nur Osttangente bis LAs 14
-44.200 Kfz-km/d 76	-32.500 Kfz-km/d 56	-28.400 Kfz-km/d 49	-79.300 Kfz-km/d 137	-19.900 Kfz-km/d 34
18 110 43 160	42 115 52 0	29 115 36 0	115 120 118 217	22 95 0 0

Tab. 2: Entlastungswirkung der untersuchten Planfälle einer Umfahrung von Landshut (hier: ohne Weiterführung der B 15neu südlich Landshut)

Die Entlastung um 57.900 Kfz-km pro Tag des im BVWP angemeldeten Fall 1a (4 FS) ist zu **100** gesetzt. Neben der Gesamtwirkung (fett gedruckt) ist darunter auch die Wirkung in den 4 maßgebenden Teilgebieten der Stadt Landshut entsprechend ihrer geografischen Lage angegeben:

B 15 in Landshut
Innenstadt
B 15, Veldener Straße

B 299, K.-Adenauer-Straße

Fall 1a	Fall 1c
Ostumfahrung 4 FS + stadtnahe Südumfahrung BVWP-Anmeldung	Ostumf. 4 FS auf B 15n-Trasse + stadtferne Südumf.
100 = 57.900 Kfz-km/Tag	79
100	74
100	117
100	56
100	56

Fall 3	Fall 5a	Fall 5b
stadtferne Westumf. + stadtferne Südumf.	nur Westtangente	Westtangente + Osttangente
52	42	76
49	0	18
23	16	110
51	35	43
101	160	160

Fall 2a	Fall 9
Ostumf. 4 FS + stadtnahe Südumf. + Osttangente	nur Osttangente bis LAs 14
108	34
80	22
148	95
101	0
106	0

Umfahrung Landshut

optimale Lösungen aus Sicht des Verkehrs

„städtische“ Lösungen erfüllen nicht die Zielvorgabe

Fall 5a, 5b, 6, 7, 9

Fall 5b mit stadtnaher West- + Ostumfahrung hat zwar relativ guten Entlastungsindex (76), aber nur die Veldener Straße und Konrad-Adenauer-Straße

Durchgängigkeit des Fernstraßennetzes nicht sichergestellt

stadtferne Westumfahrung (Fall 3 und 4)

entspricht zwar dem Ziel der Fernstraßenplanung, aber nicht der Ausrichtung der maßgebenden Verkehre

**Schwerverkehre fahren kürzesten Weg
Umwege kosten Geld**

Verbleibende Lösungen aus verkehrlicher Sicht

Fall 1a-c, 2a-b und Fall 8

stadtferne Ostumfahrung plus stadtnahe Südumfahrung zur B 15

**Südumfahrung muß stadtnah sein,
nur dann optimale Entlastung für Landshut und Kumhausen**

Ergänzung durch städtische Ost- bzw. Westtangente ergibt optimale Entlastung für Landshut

Falls kurzfristig realisierbar, ist die Osttangente optimal zur Entlastung der Problemzone bis die große Ost-Süd-Umfahrung fertiggestellt ist

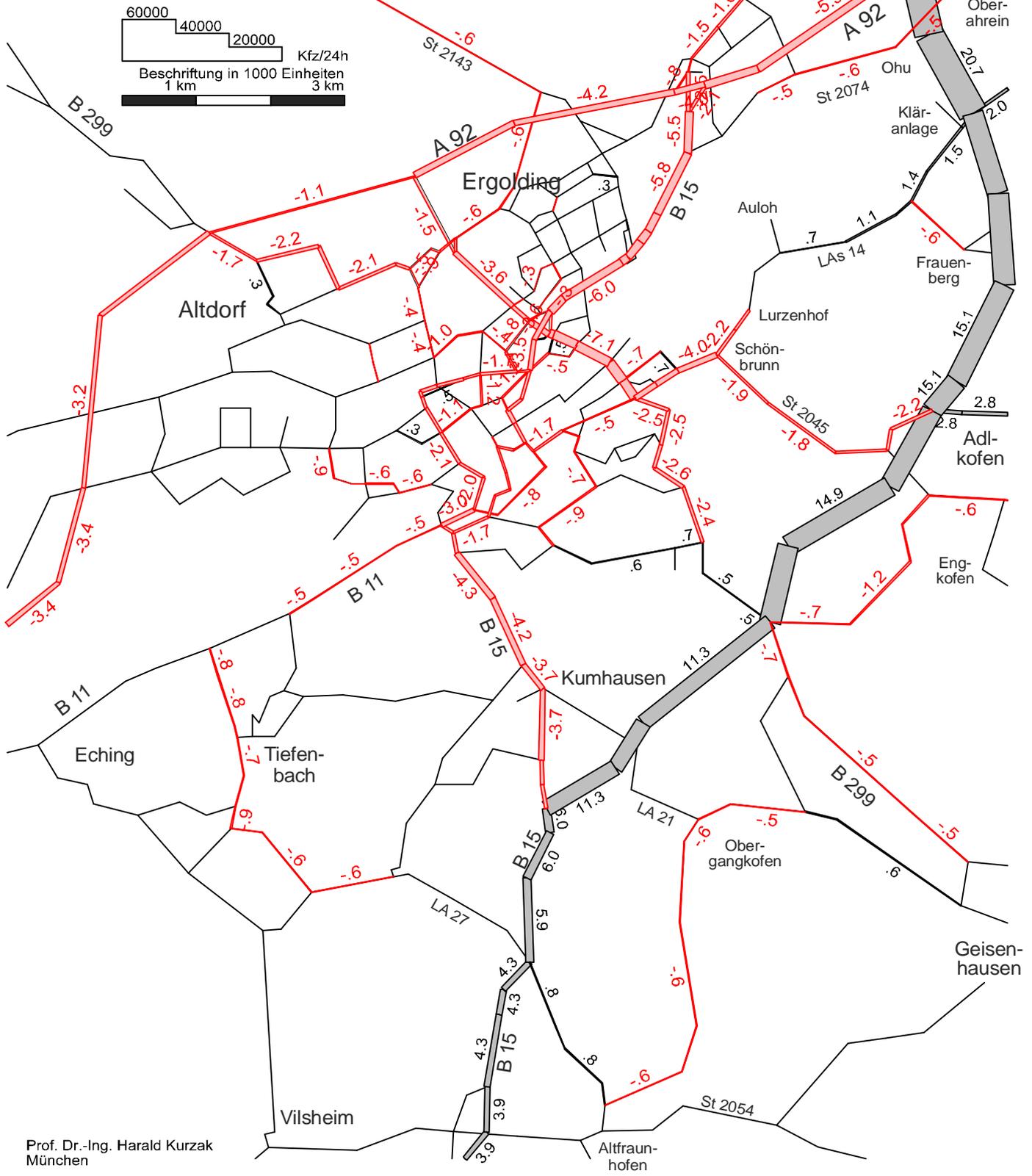
Raum Landshut

Planfall 1a

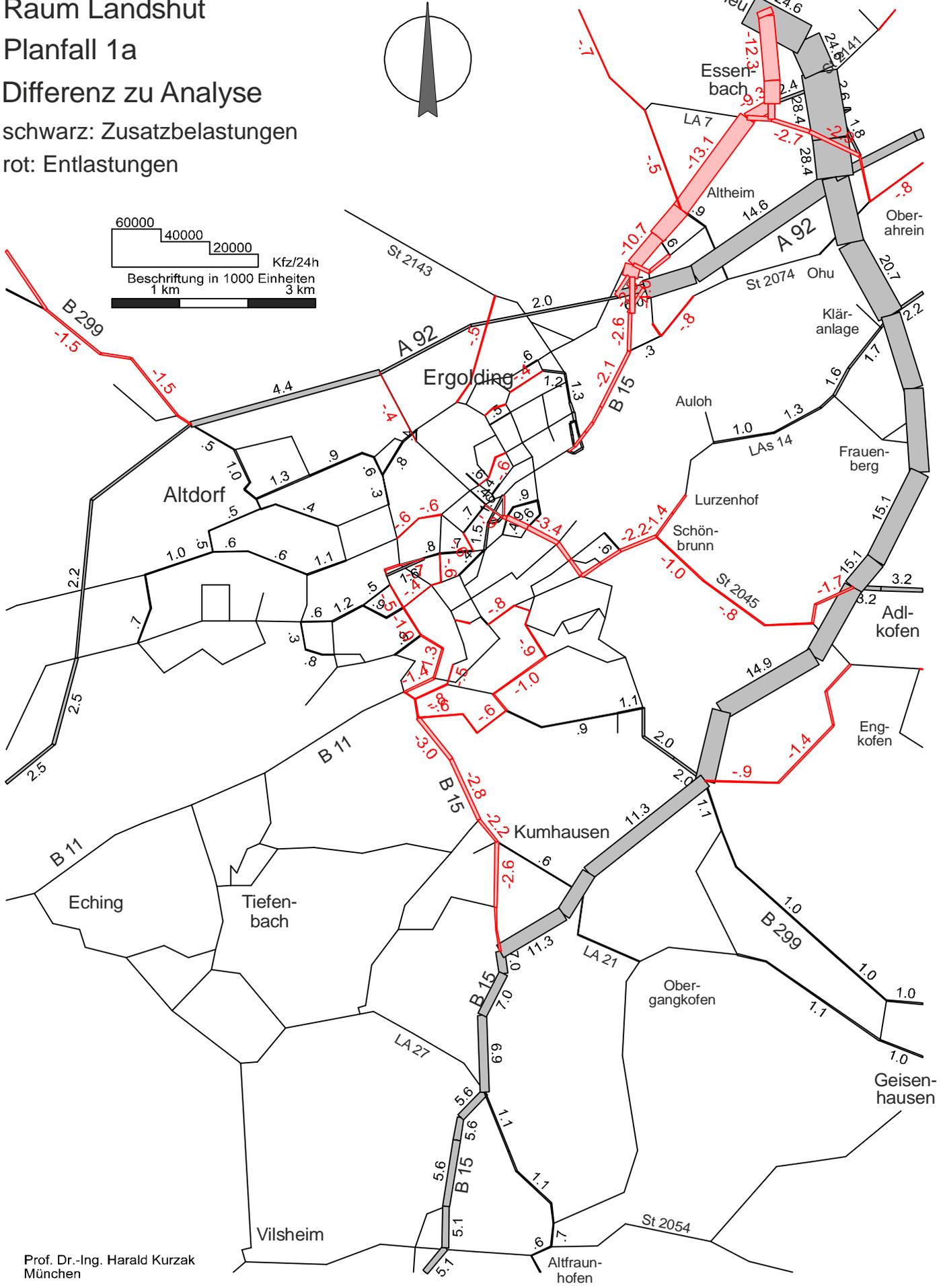
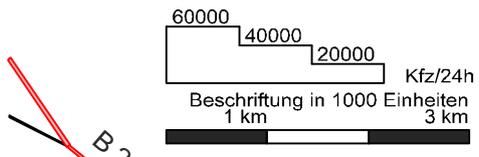
Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen



Raum Landshut
Planfall 1a
Differenz zu Analyse
schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



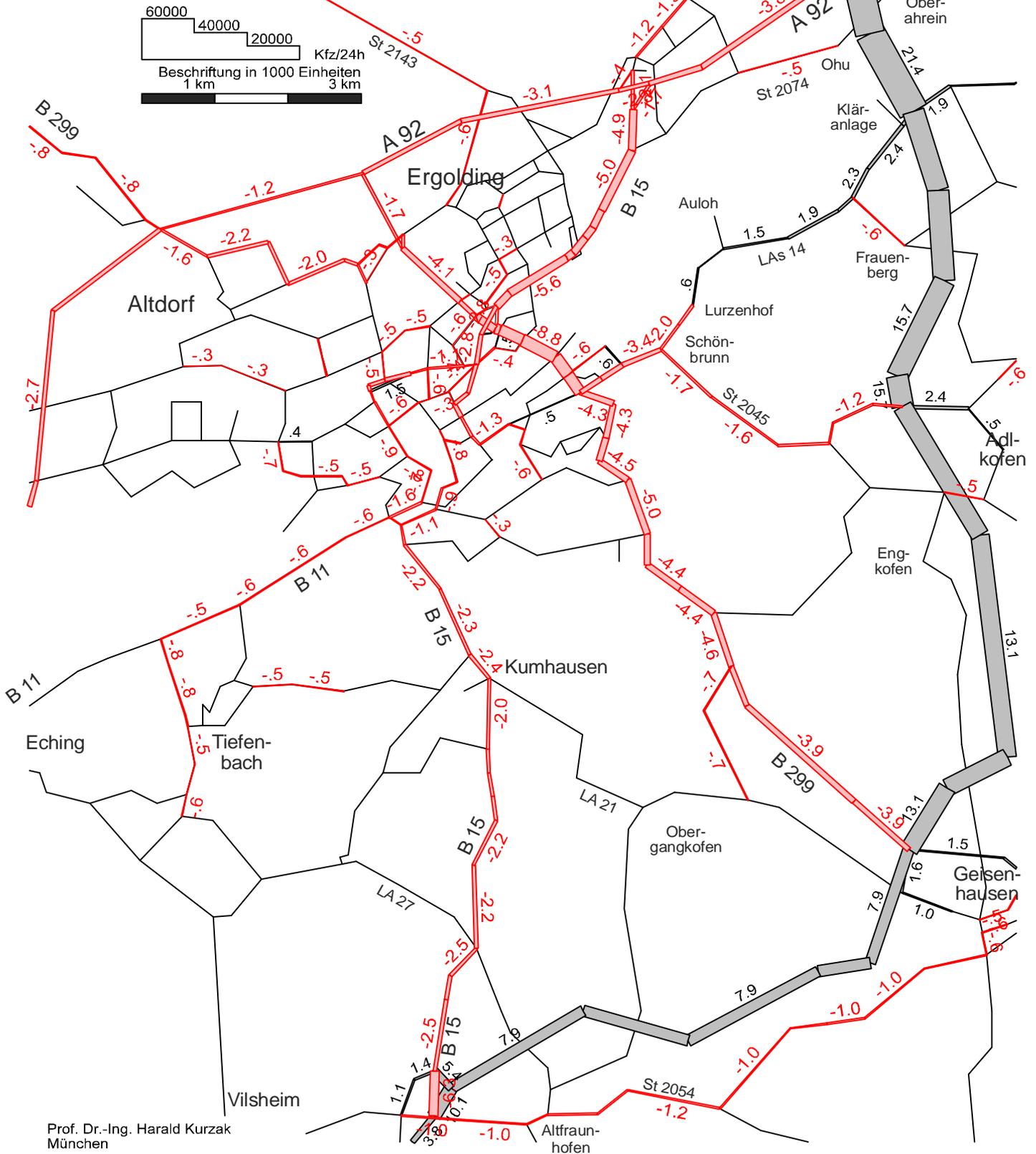
Raum Landshut

Planfall 1c

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen



Fall 1a	Fall 1c
Ostumfahrung 4 FS + stadtnahe Südumfahrung BVWP-Anmeldung	Ostumf. 4 FS auf B 15n-Trasse + stadtferne Südumf.
100 = 57.900 Kfz-km/Tag	79
100	74
100	117
100	56
100	56

Fall 3	Fall 5a	Fall 5b
stadtferne Westumf. + stadtferne Südumf.	nur Westtangente	Westtangente + Osttangente
52	42	76
49	0	18
23	16	110
51	35	43
101	160	160

Fall 2a	Fall 9
Ostumf. 4 FS + stadtnahe Südumf. + Osttangente	nur Osttangente bis LAs 14
108	34
80	22
148	95
101	0
106	0

Umfahrung Landshut

optimale Lösungen aus Sicht des Verkehrs

„städtische“ Lösungen erfüllen nicht die Zielvorgabe

Fall 5a, 5b, 6, 7, 9

Fall 5b mit stadtnaher West- + Ostumfahrung hat zwar relativ guten Entlastungsindex (76), aber nur die Veldener Straße und Konrad-Adenauer-Straße

Durchgängigkeit des Fernstraßennetzes nicht sichergestellt

stadtferne Westumfahrung (Fall 3 und 4)

entspricht zwar dem Ziel der Fernstraßenplanung, aber nicht der Ausrichtung der maßgebenden Verkehre

**Schwerverkehre fahren kürzesten Weg
Umwege kosten Geld**

Verbleibende Lösungen aus verkehrlicher Sicht

Fall 1a-c, 2a-b und Fall 8

stadtferne Ostumfahrung plus stadtnahe Südumfahrung zur B 15

**Südumfahrung muß stadtnah sein,
nur dann optimale Entlastung für Landshut und Kumhausen**

Ergänzung durch städtische Ost- bzw. Westtangente ergibt optimale Entlastung für Landshut

Falls kurzfristig realisierbar, ist die Osttangente optimal zur Entlastung der Problemzone bis die große Ost-Süd-Umfahrung fertiggestellt ist

