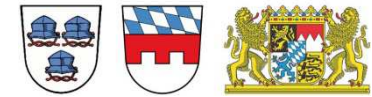




DIALOGFORUM

Ost-Süd-Umfahrung Landshut

Informationsveranstaltung am 29. Oktober 2015



Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung und Einführung

TOP 2: Erläuterung und Bewertung der untersuchten Varianten

TOP 2.1: Erläuterung der Fälle und Realisierungszeiträume BD Manfred Dreier

TOP 2.2: Bewertung im Hinblick auf Verkehrswirksamkeit Prof. Dr. Harald Kurzak

TOP 2.3: Bewertung im Hinblick auf Umweltauswirkungen Dr. Hans-Michael Schober

TOP 2.4: Bewertung im Hinblick auf Reisezeit und Kosten BD Manfred Dreier

TOP 2.5: Zusammenfassung BD Manfred Dreier

TOP 3: Fragen und Diskussion

TOP 4: Schlussstatements der Leitungsgruppe



Grundsätzliche Vorgehensweise

- Wie können die lokalen und überörtlichen verkehrlichen Zielsetzungen möglichst schonend erreicht werden?
- Es wird alles untersucht, was sich aufdrängt, auch Kombinationen von Maßnahmen
- Gemeinsame Untersuchung von Staat, Landkreis und Stadt
- 3 Hauptkriterien: Verkehr, Umwelt, Kosten
- Fragen der Baulast werden erst in einem zweiten Schritt geklärt



Erläuterungen zur Bewertung

Verkehr

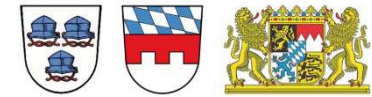
- Innerstädtisch: Entlastung der Ortsdurchfahrten in Landshut
- Überörtlich: Bedeutung für den weiträumigen Verkehr und Reisezeitgewinne

Umwelt

- Schutzgebiete nach Naturschutzgesetz → Rechtliche Durchsetzbarkeit?
- Umweltthemen (Flächenverbrauch, Barrierewirkung, Überschwemmungsgebiete, Wasserschutzgebiete, ...)
- Siedlungen (Auswirkungen auf bewohnte Gebiete, Lärm etc..)
- Landwirtschaft

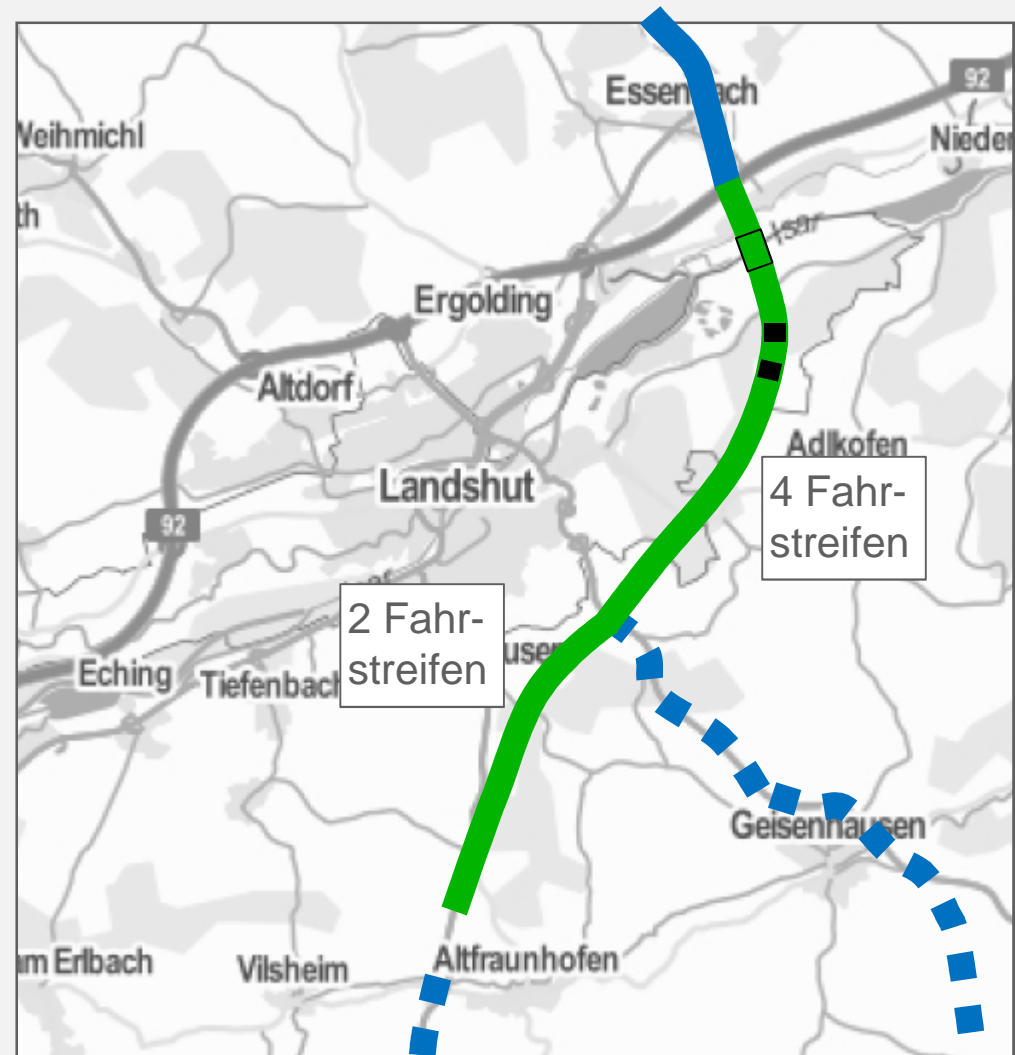
Kosten

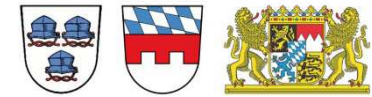
- Ermittlung der Gesamtkosten nach einheitlichem Kostenkatalog
- Vergleichbarkeit durch Relation zum Nutzen



Fall 1a (4 FS)

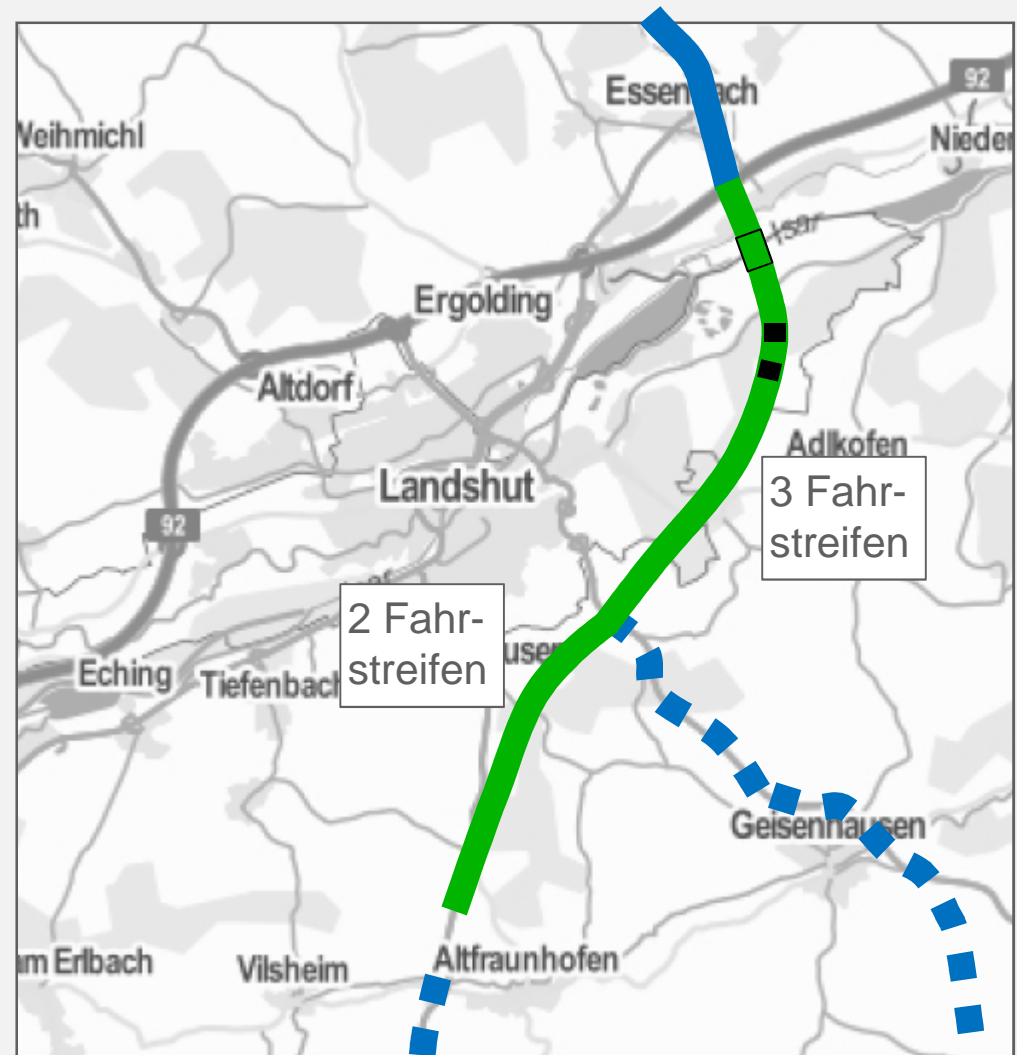
- Gesamtlänge: 17,4 km
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Isarhangleite)

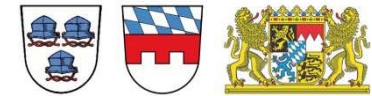




Fall 1a (3 FS)

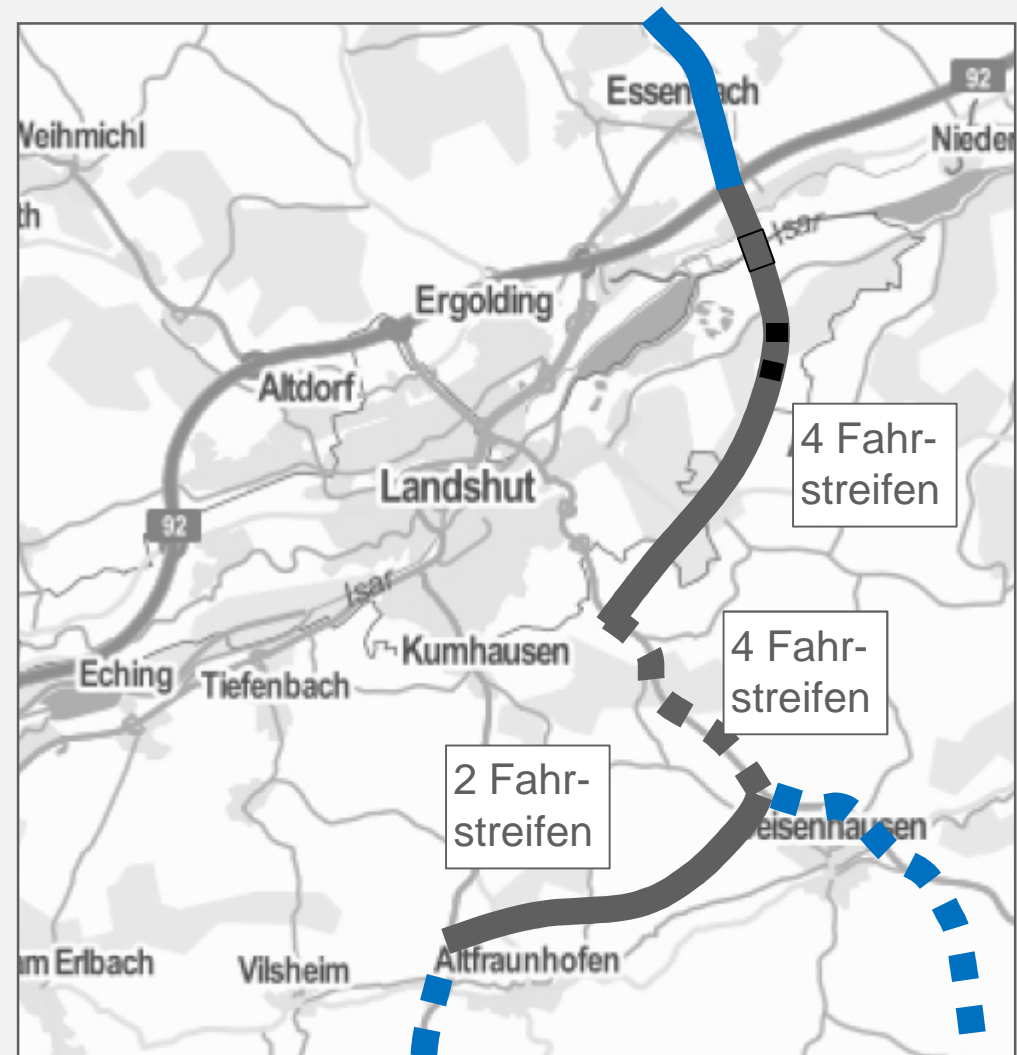
- Gesamtlänge: 17,4 km
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Isarhangleite)

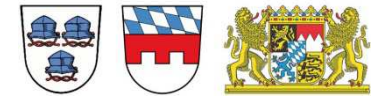




Fall 1b

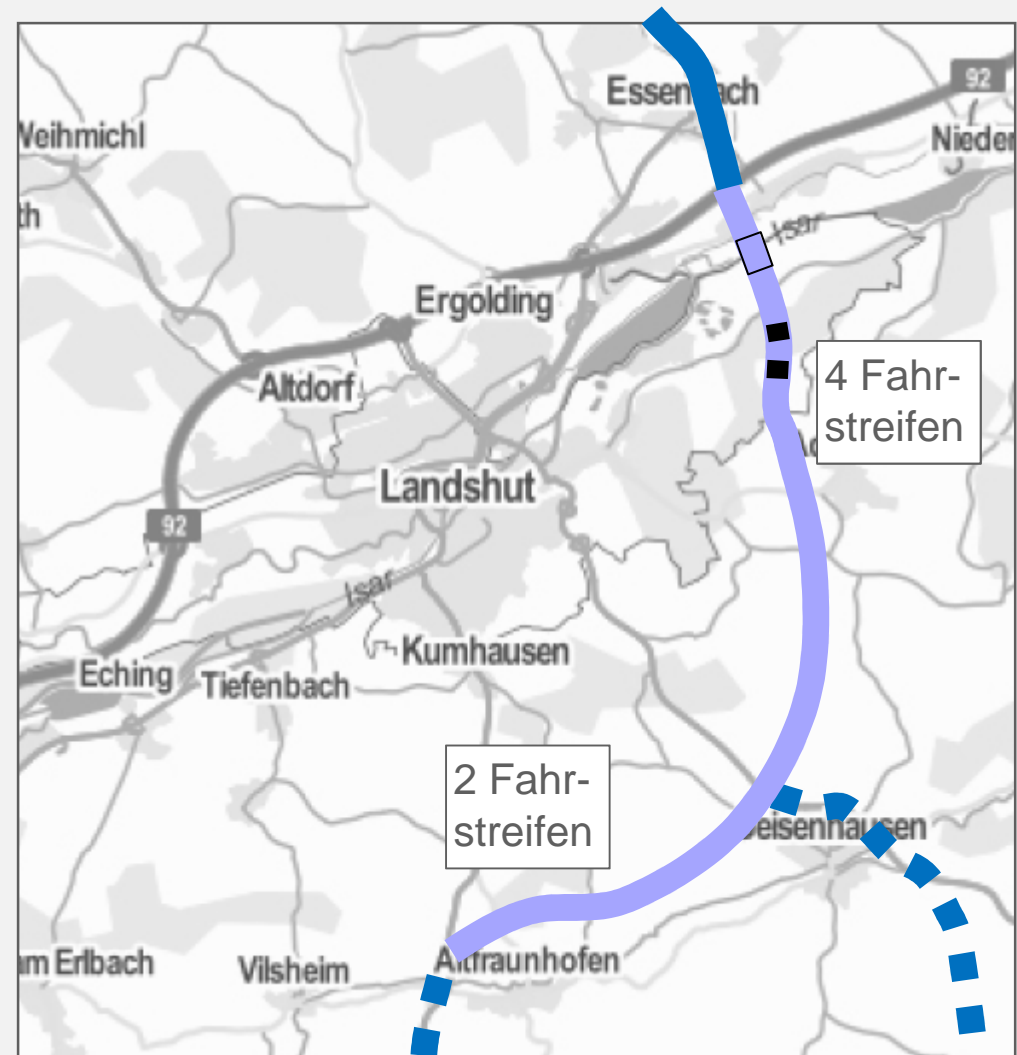
- Gesamtlänge: 24,5 km
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Isarhangleite)

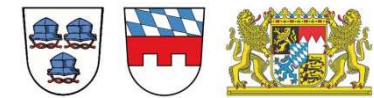




Fall 1c

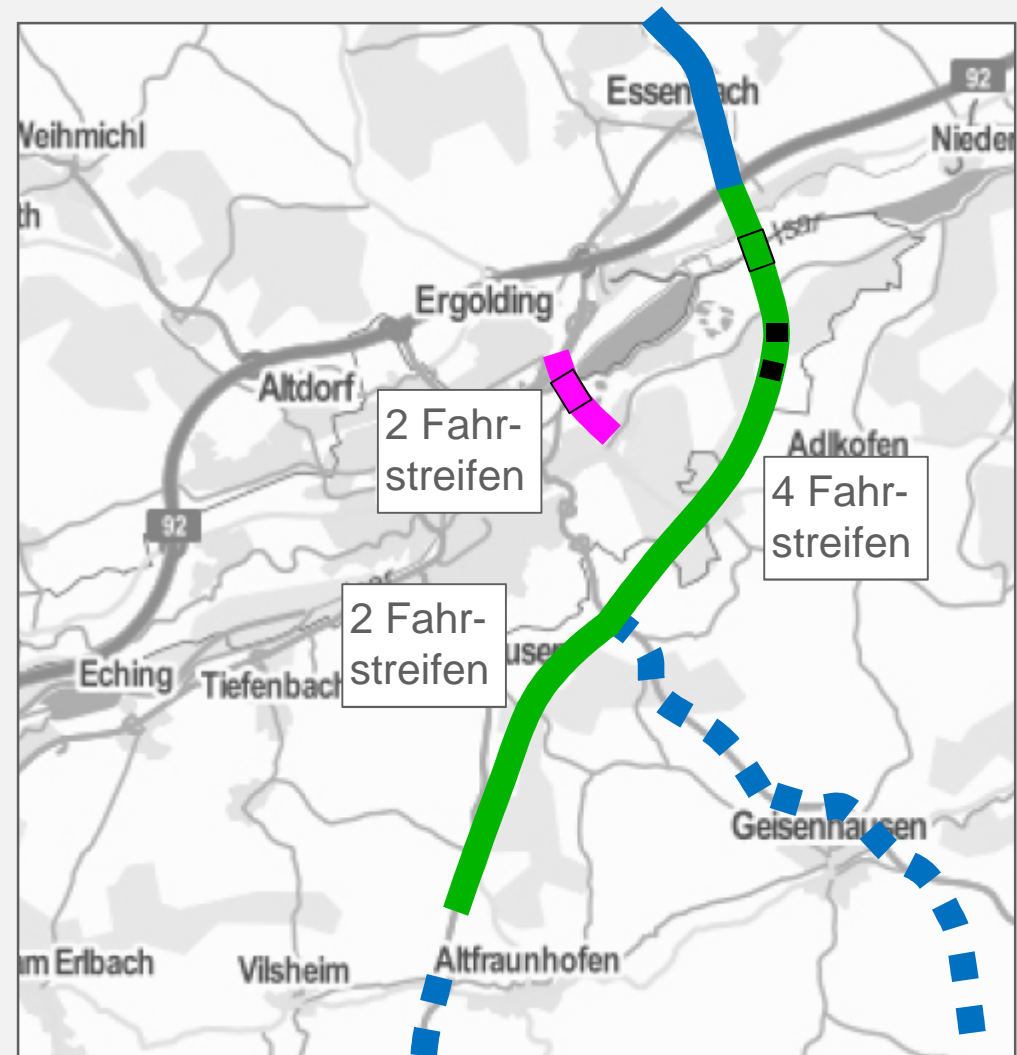
- Gesamtlänge: 23,0 km
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Isarhangleite)

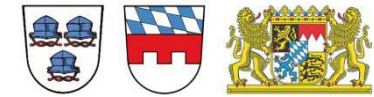




Fall 2a

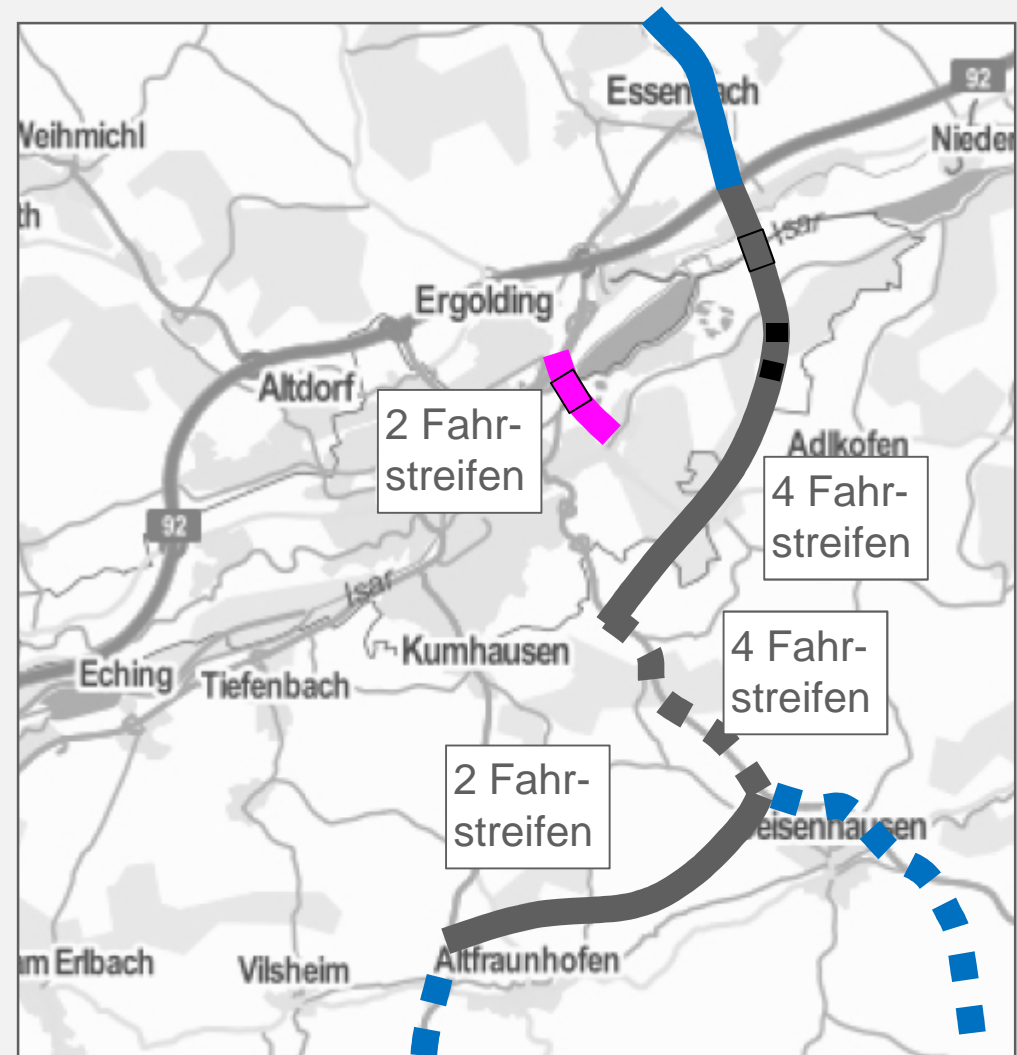
- Gesamtlänge: 19,7 km
- 2 Großbrücken (2x Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Isarhangleite)





Fall 2b

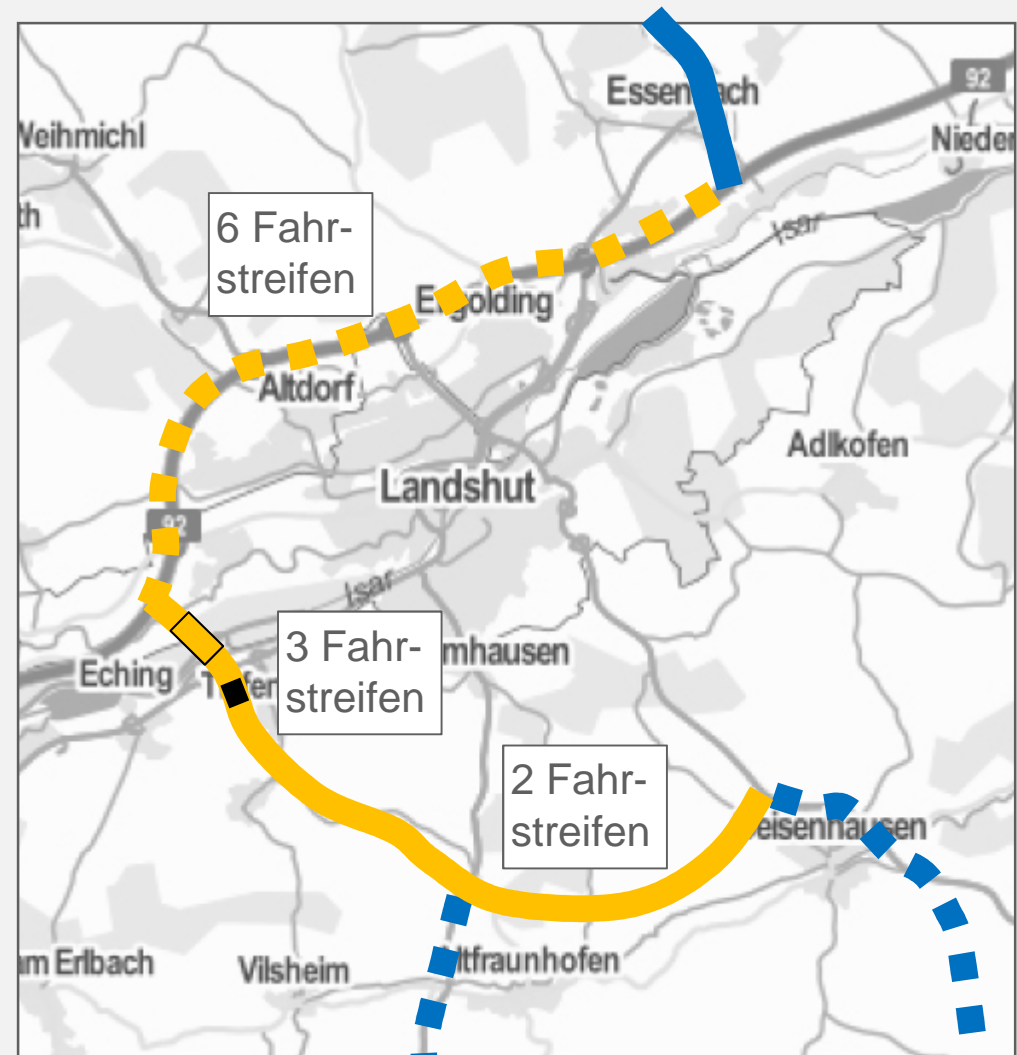
- Gesamtlänge: 26,8 km
- 2 Großbrücken (2x Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Isarhangleite)





Fall 3

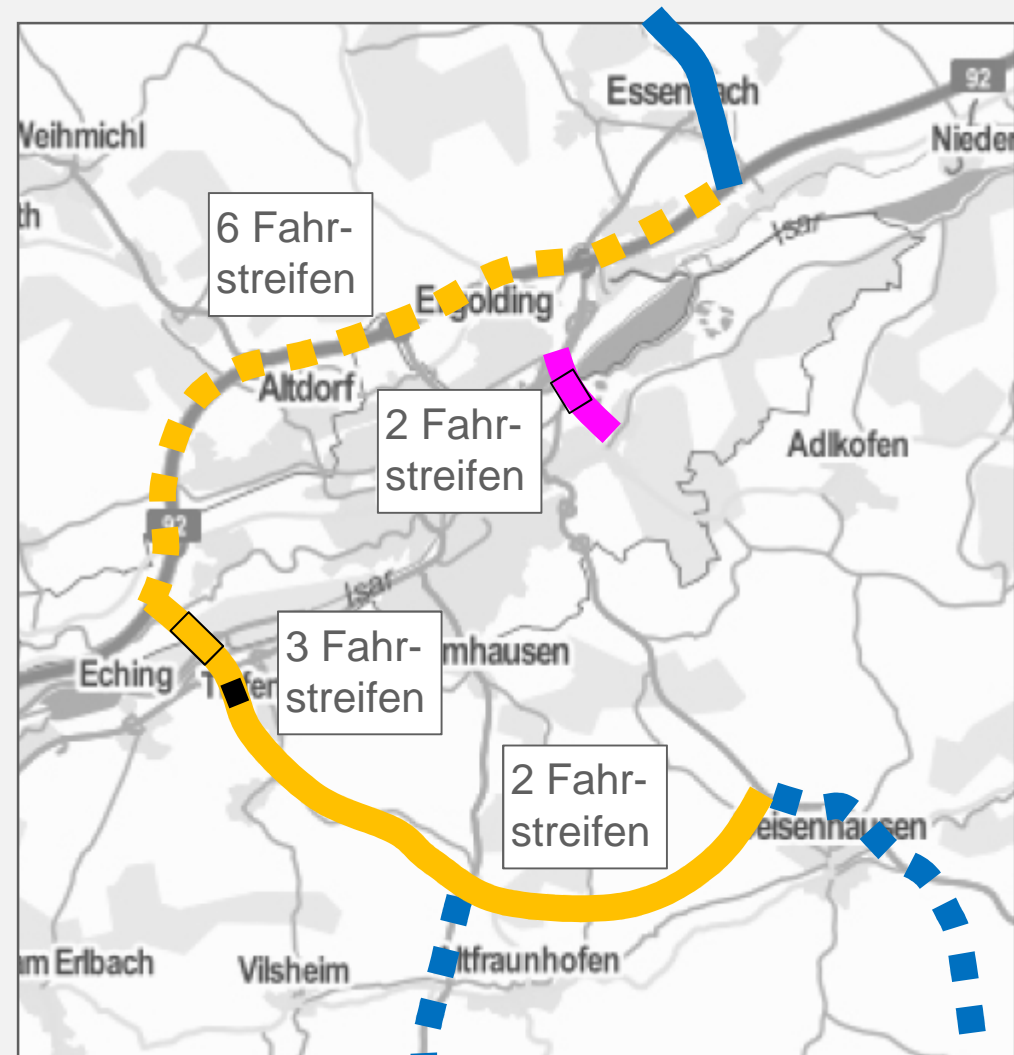
- Gesamtlänge: 34,2 km
(davon 16,8 km A 92)
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)
- 1 Tunnel (Hangleite Tiefenbach)

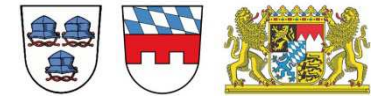




Fall 4

- Gesamtlänge: 36,4 km
(davon 16,8 km A 92)
- 2 Großbrücken (2x Isar und Isarvorland)
- 1 Tunnel (Hangleite Tiefenbach)





Fall 5a

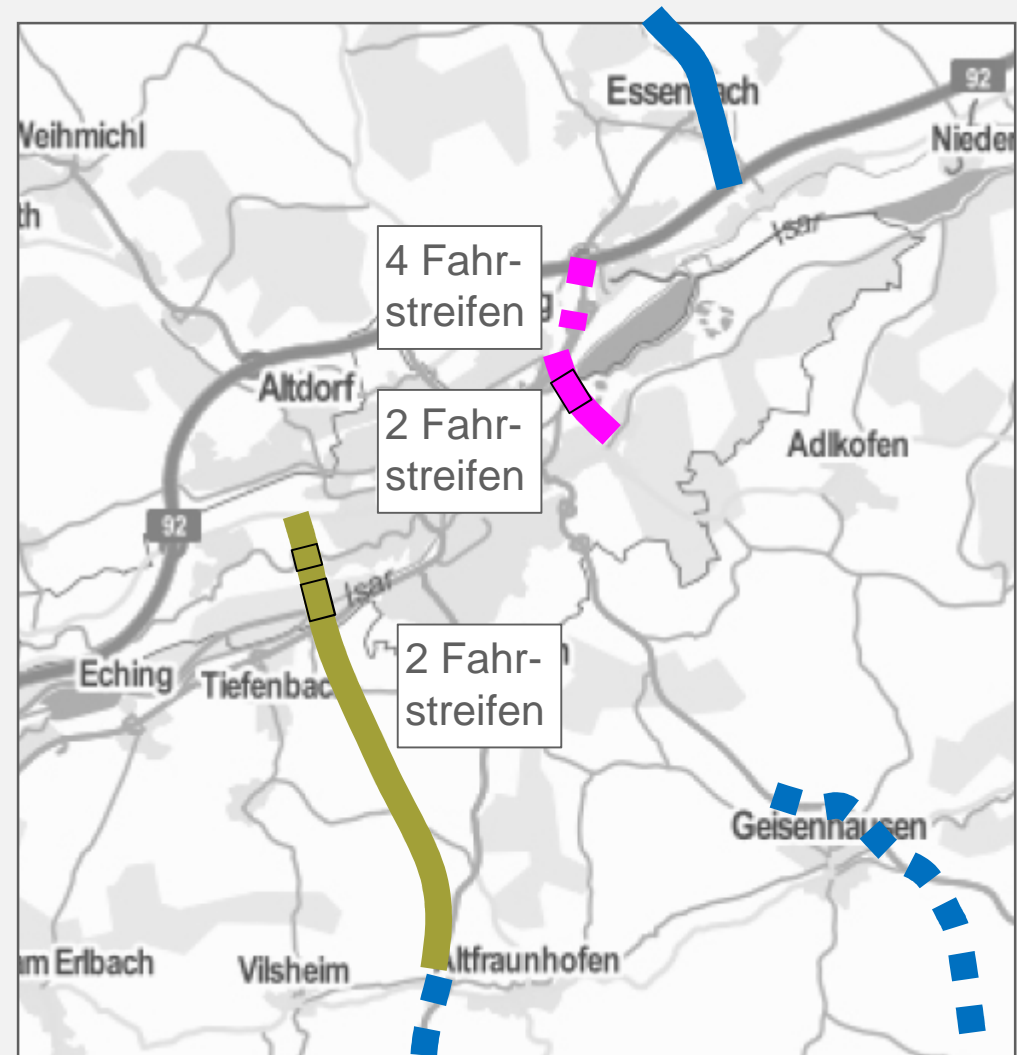
- Gesamtlänge: 9,3 km
- 2 Großbrücken (Flutmulde, Isar und Isarvorland)





Fall 5b

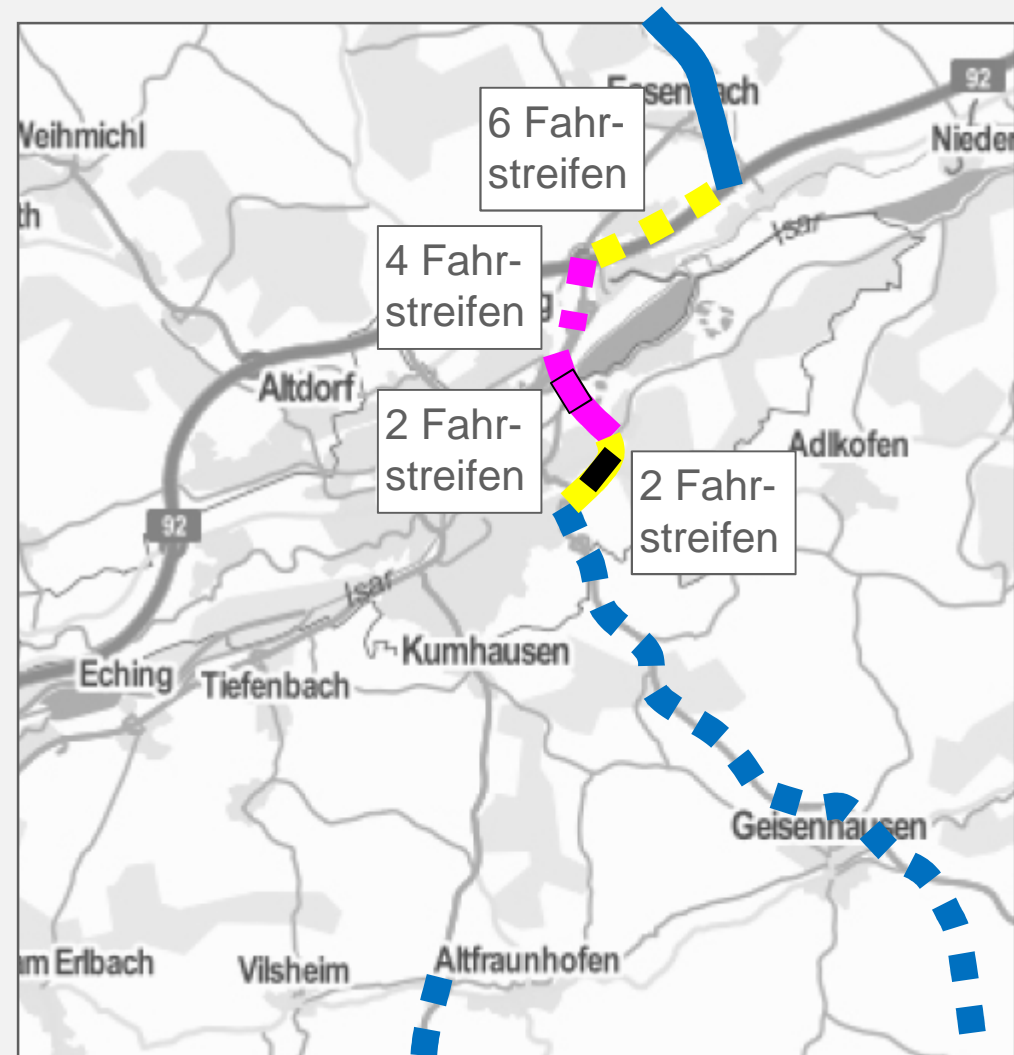
- Gesamtlänge: 12,9 km
- 3 Großbrücken (Flutmulde, 2x Isar und Isarvorland)





Fall 6

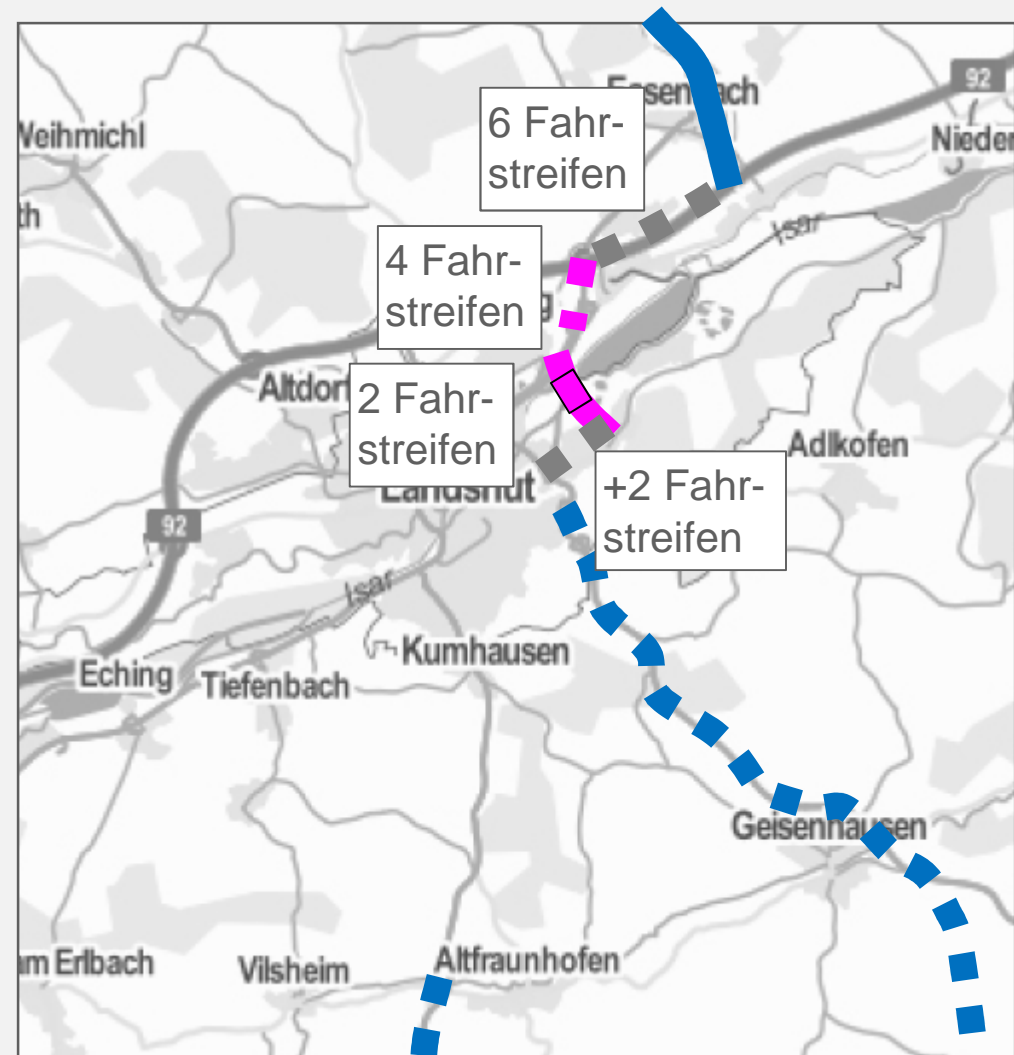
- Gesamtlänge: 9,8 km
(davon 3,7 km A 92)
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)
- 1 Tunnel





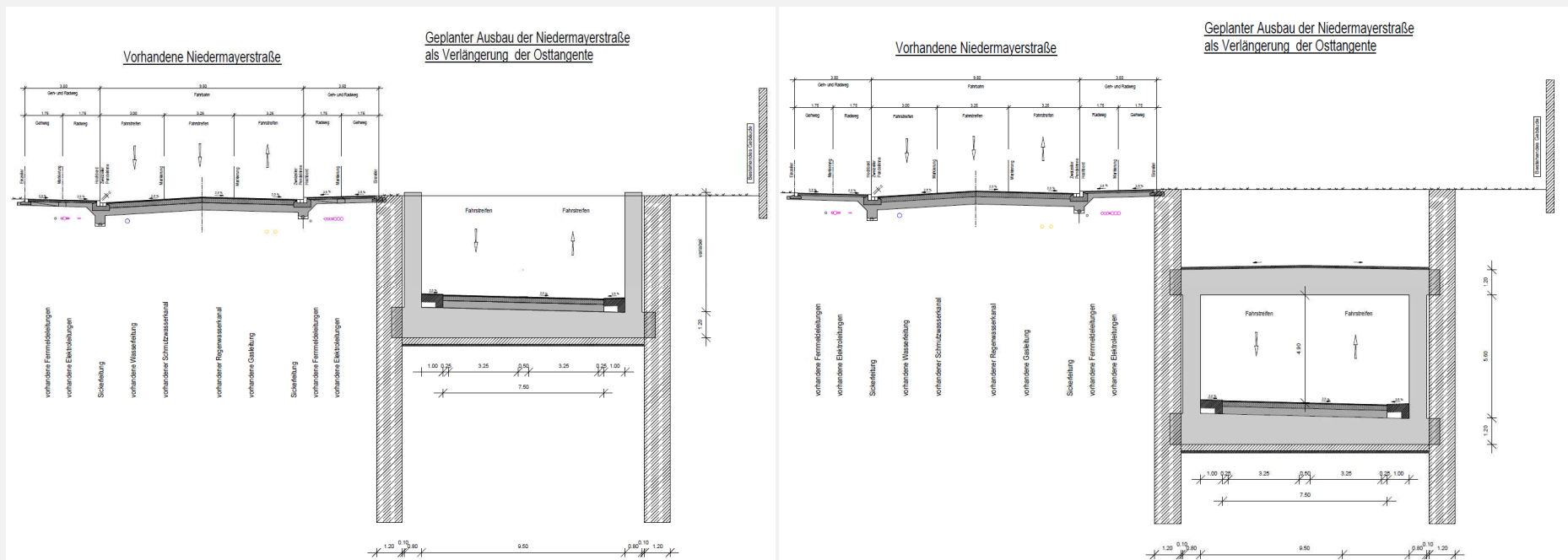
Fall 7

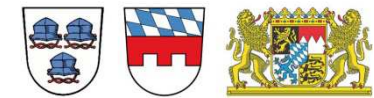
- Gesamtlänge: 9,7 km
(davon 3,7 km A 92)
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Kaserneneck, eigene Röhre je Fahrtrichtung)
- 1 Trog (Niedermayerstraße)





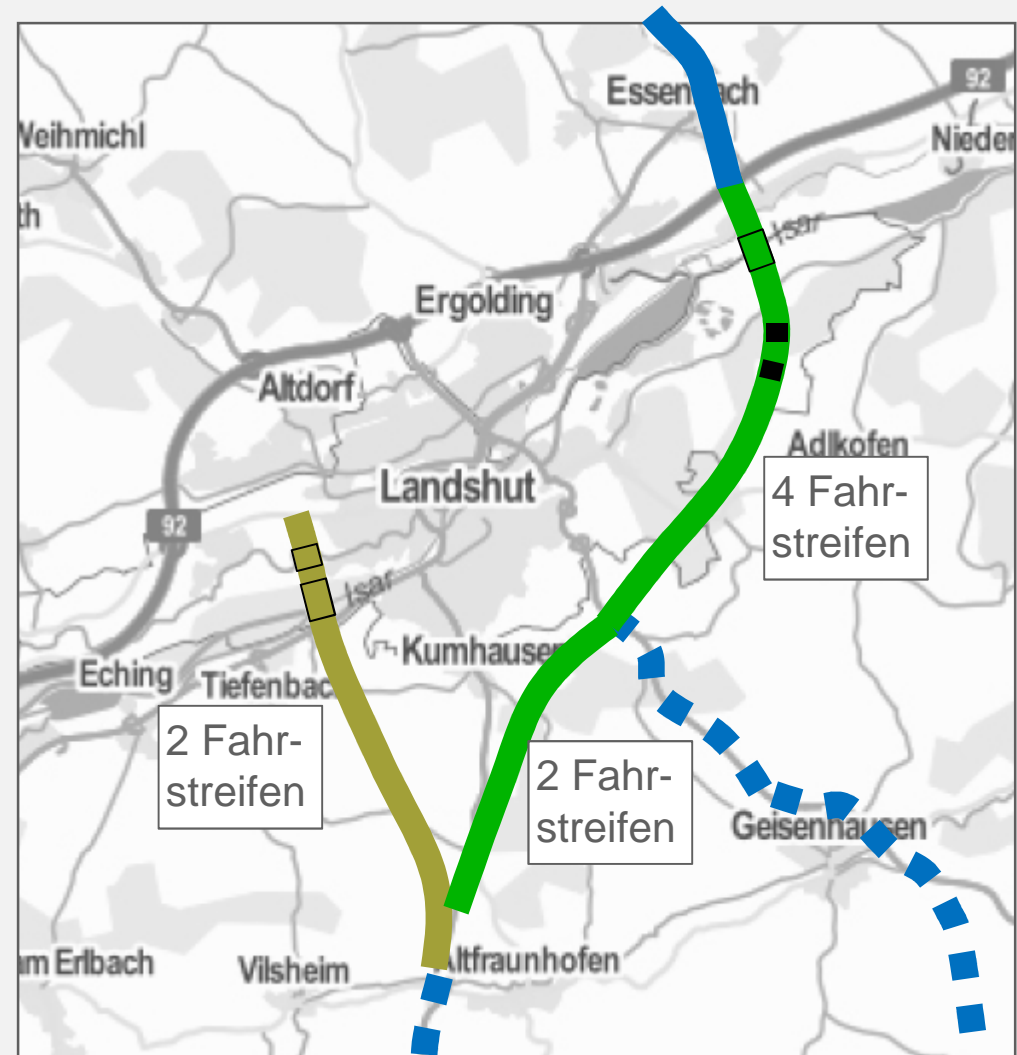
Fall 7: Parallele zur Niedermayerstraße in Troglage

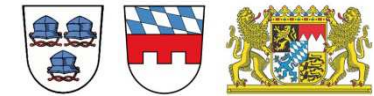




Fall 8

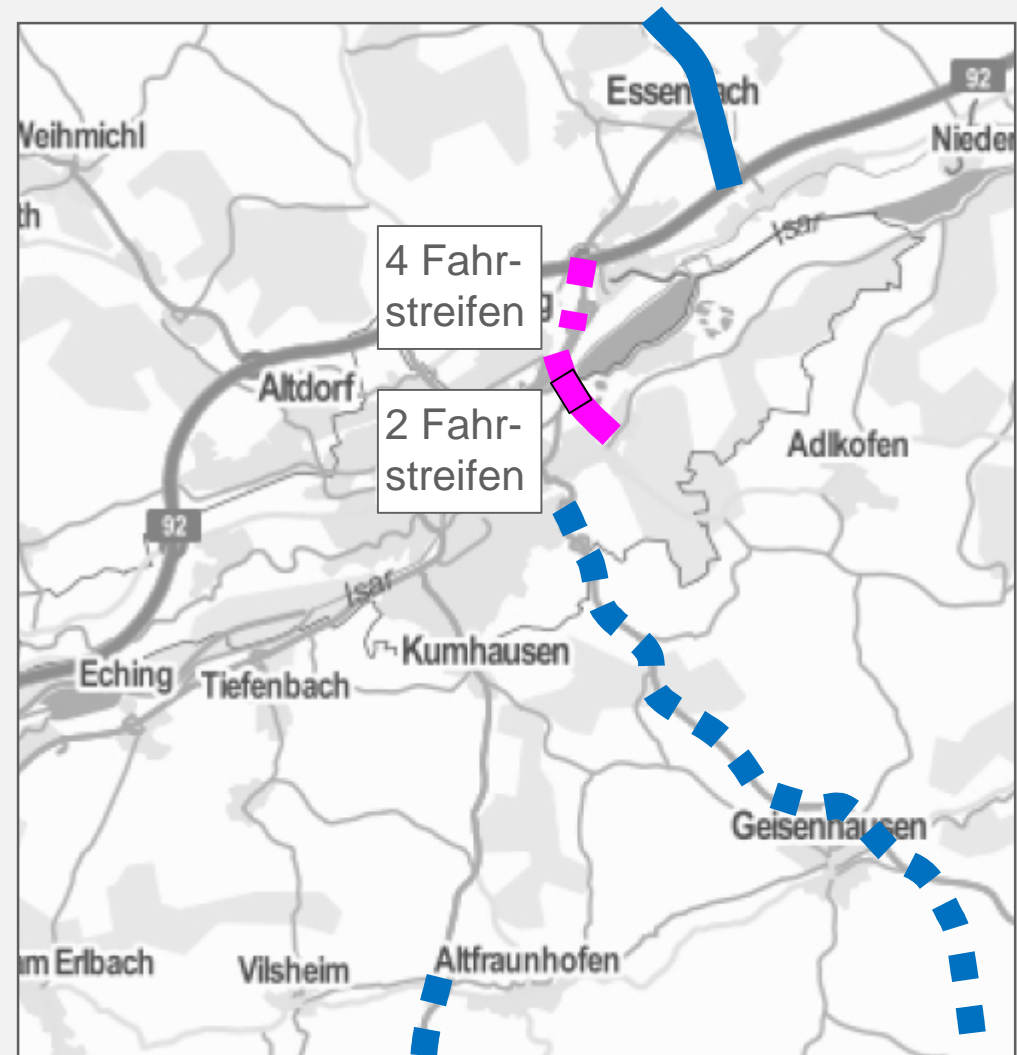
- Gesamtlänge: 26,7 km
- 3 Großbrücken (Flutmulde, 2x Isar und Isarvorland)
- 2 Tunnel (Isarhangleite)





Fall 9

- Gesamtlänge: 3,6 km
- 1 Großbrücke (Isar und Isarvorland)





Zusammenfassung Gutachten

- Verkehrliche Aspekte -> Vortrag Prof. Dr. Harald Kurzak
- Umweltbelange -> Vortrag Dr. Hans-Michael Schober

**Vorträge, ausführliche Bewertungsmatrizen und Gutachten
sind ab morgen auf www.ou-landshut.de abrufbar**



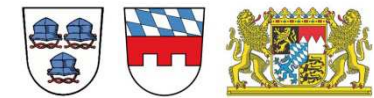
Reisezeitgewinne

Fall	B 15neu <-> B 15	B 15neu <-> B 299	Mittel	Fall	B 15neu <-> B 15	B 15neu <-> B 299	Mittel
1a (4 FS)	52 %	44 %	48 %	3	34 %	-16 %	9 %
1a (3 FS)	44 %	34 %	39 %	4	34 %	10 %	22 %
1b	39 %	50 %	45 %	5a	17 %	0 %	9 %
1c	46 %	55 %	51 %	5b	17 %	13 %	15 %
2a	52 %	44 %	48 %	6	2 %	21 %	12 %
2b	39 %	50 %	45 %	7	2 %	20 %	11 %
				8	52 %	44 %	48 %
				9	2 %	13 %	8 %



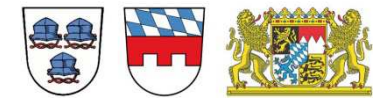
Kosten absolut

Fall	Länge [km]	Großbrücken [m]	Tunnel [m]	A 92 [km]	Knoten- punkte	Bau- werke	Kosten [Mio. €]
1a (4 FS)	17,4	395	255 + 395	-	5	41	261
1a (3 FS)	17,4	395	255 + 395	-	5	41	231
1b	24,5	395	255 + 395	-	7	57	305
1c	23,0	395	255 + 395	-	5	47	303
2a	19,7	395 + 680	255 + 395	-	7	46	317
2b	26,8	395 + 680	255 + 395	-	9	62	361
3	17,4	730	430	16,8	10	85	500
4	19,6	730 + 680	430	16,8	12	90	556



Kosten absolut

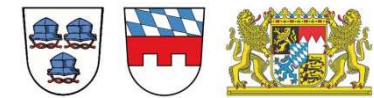
Fall	Länge [km]	Großbrücken [m]	Tunnel [m]	A 92 [km]	Knotenpunkte	Bauwerke	Kosten [Mio. €]
5a	9,3	275 + 720	-	-	5	29	124
5b	12,9	275 + 720 + 680	-	-	9	36	187
6	6,1	750 + 100	1.120	3,7	10	18	225
7	6,0	740	540 (Trog) + 960	3,7	7	15	237
8	26,7	275 + 720 + 395	255 + 395	-	10	70	384
9	3,6	680	-	-	4	7	63



Kosten relativ

Fall	Kosten absolut [Mio. €]	Tägliche Entlastung [Kfz-km/Tag]	Kosten relativ*	Fall	Kosten absolut [Mio. €]	Tägliche Entlastung [Kfz-km/Tag]	Kosten relativ*
1a (4 FS)	261	57.900	222	3	500	30.100	60
1a (3 FS)	231	50.100	217	4	556	52.100	94
1b	305	48.400	159	5a	124	24.300	196
1c	303	45.900	152	5b	187	44.200	236
2a	317	62.400	197	6	225	32.500	144
2b	361	52.400	145	7	237	28.400	120
				8	384	79.300	207
				9	63	19.900	316

* tägliche Entlastung in Kfz-km bezogen auf eine Investition von 1,0 Mio. €



Fall	Entlastung Anwohner	Verkehrsnutzen	Umweltbelange	Kosteneffizienz
1a (4 FS)	Green	Green	Yellow	Green
1a (3 FS)	Green	Yellow	Yellow	Green
1b	Yellow	Green	Yellow	Yellow
1c	Yellow	Green	Yellow	Yellow
2a	Green	Green	Yellow	Yellow
2b	Green	Green	Yellow	Yellow
3	Yellow	Red	Red	Red
4	Green	Yellow	Red	Red
5a	Red	Red	Yellow	Yellow
5b	Yellow	Red	Yellow	Green
6	Yellow	Red	Red	Yellow
7	Red	Red	Yellow	Yellow
8	Green	Green	Yellow	Green
9	Red	Red	Green	Green



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

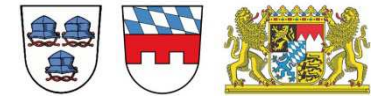


Fall	Entlastung Anwohner	Verkehrsnutzen	Umweltbelange	Kosteneffizienz
1a (4 FS)	Green	Green	Yellow	Green
1a (3 FS)	Green	Yellow	Yellow	Green
1b	Yellow	Green	Yellow	Yellow
1c	Yellow	Green	Yellow	Yellow
2a	White	White	White	White
2b	White	White	White	White
3	Yellow	Red	Red	Red
4	White	White	White	White
5a	White	White	White	White
5b	White	White	White	White
6	Yellow	Red	Red	Yellow
7	Red	Red	Yellow	Yellow
8	White	White	White	White
9	White	White	White	White

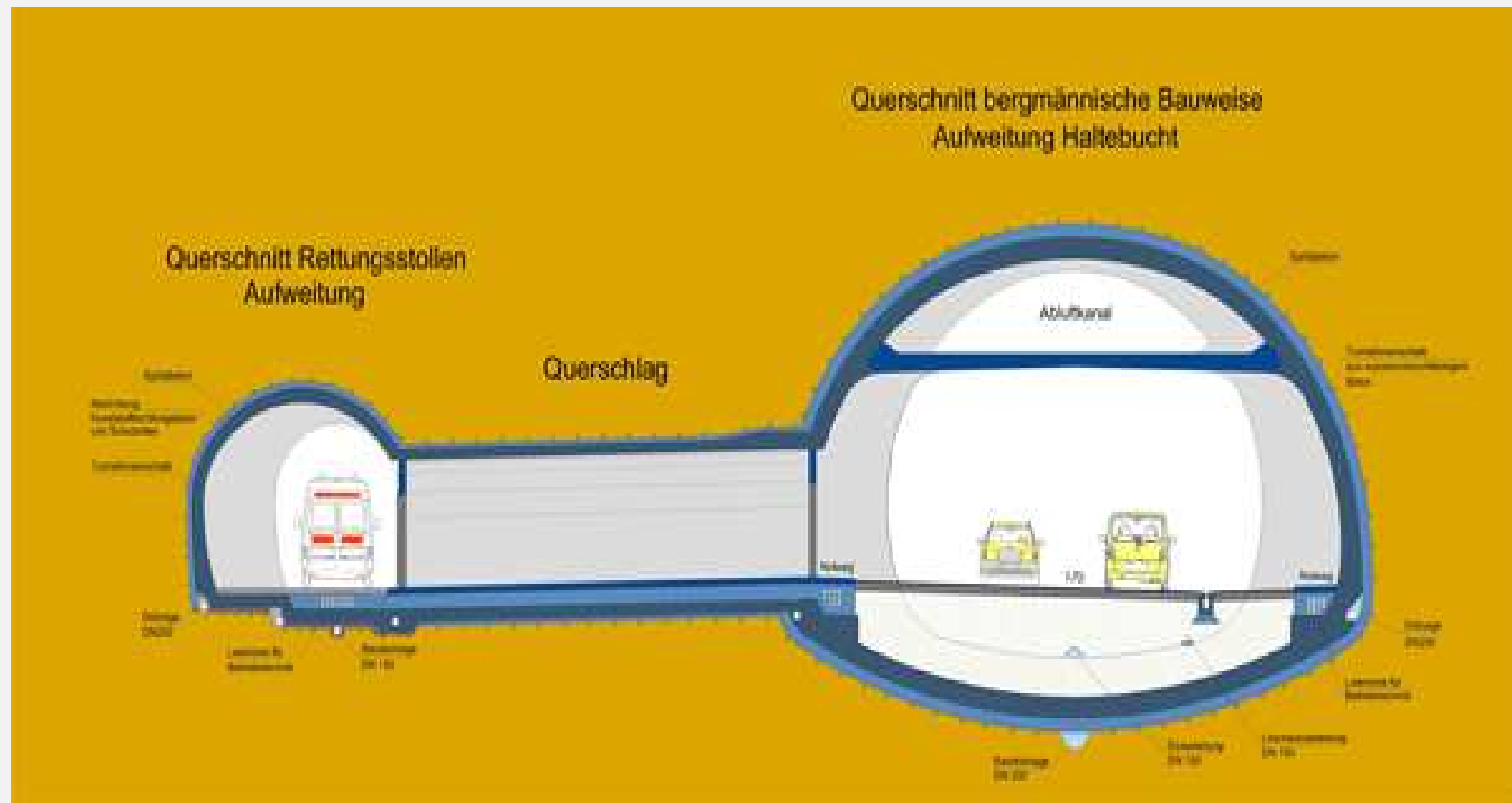


3 anstatt 4 Fahrstreifen?

Pro	Contra
Weniger Flächenverbrauch	Geringere Verkehrsqualität : Geringere Reisegeschwindigkeit, Überholstress
Geringere Kosten (12%)	Maximale Verkehrsstärke für Gegenverkehrstunnel gem. EU-Tunnel-Richtlinie: 20.000 Fzg/Tag !
	Geringere Verkehrssicherheit aufgrund Gegenverkehr: 4-mal höheres Risiko eines Unfalles mit schwerem Personenschaden
	Betriebliche Nachteile bei Unfällen und Wartungsarbeiten
	Benutzbarkeit durch Gefahrguttransporte fraglich

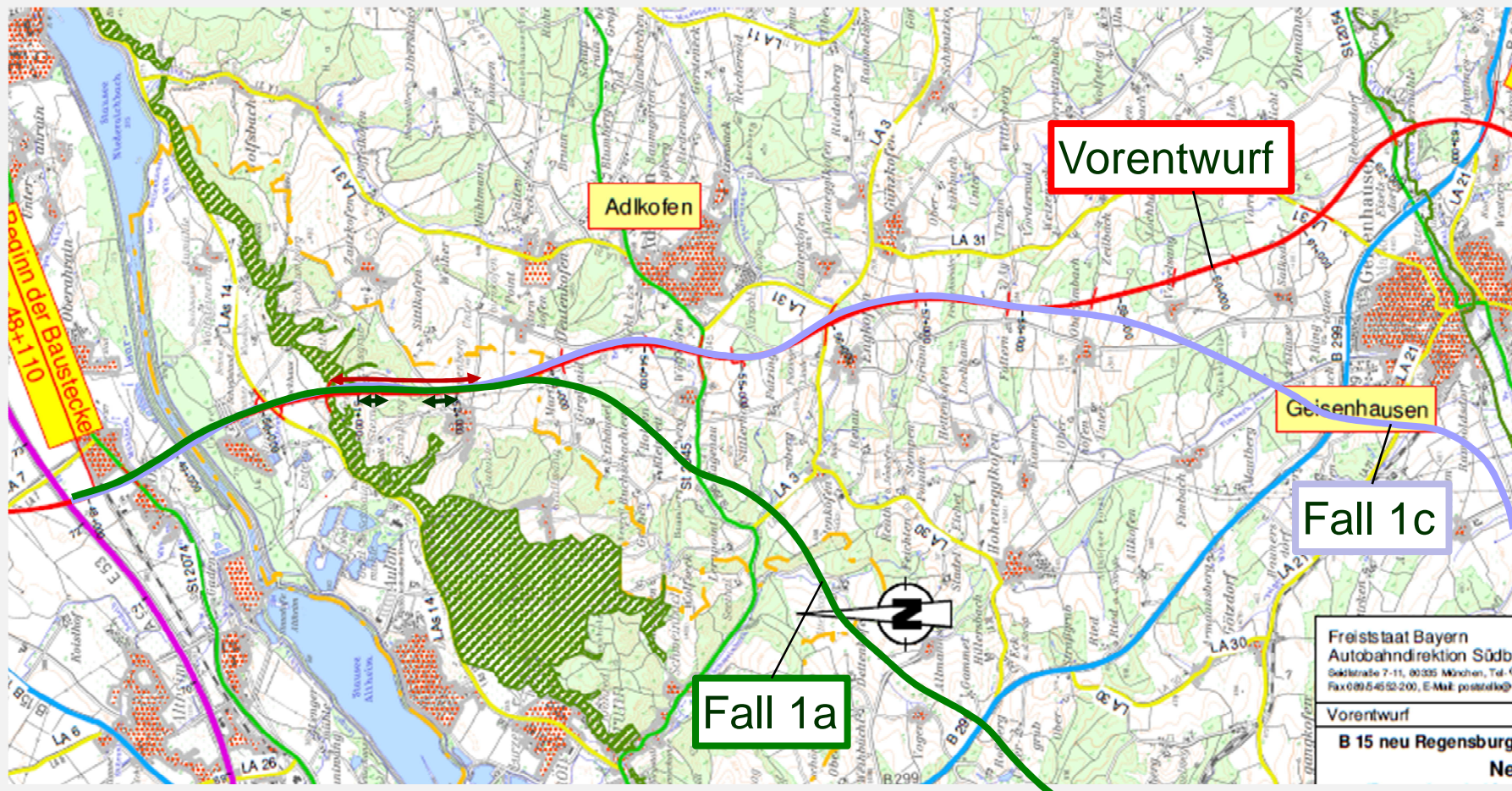


Rettungsmöglichkeiten im Falle von nur einer Verkehrsröhre





Vergleich Achse **Vorentwurf** vs. Achse Planfall **1a / 1c**





Vergleich Gradiente Vorentwurf vs. Gradiente Planfall 1 a-c

