

**B 15neu, A 92 - B 15**  
**Ost-Süd-Umfahrung Landshut**

# **RAUMORDNUNGSVERFAHREN**

## **Zusammenfassung der Inhalte**

### **Inhaltsverzeichnis**

<b>Kapitel</b>		<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Was ist ein Raumordnungsverfahren? .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Das Dialogforum .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Aktuelle Situation an der bestehenden B 15 .....</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Verkehrssituation im Raum Landshut .....</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Aktueller Bau- und Planungsstand der gesamten B 15neu.....</b>	<b>3</b>
<b>6</b>	<b>Projektbegründung .....</b>	<b>4</b>
<b>7</b>	<b>Trassenplanung B 15neu.....</b>	<b>5</b>
7.1	Entwicklung der Planfälle für die Umfahrung von Landshut.....	5
7.2	Trassenverläufe der Planfälle 1a, 1b und 1c .....	6
7.3	Querung der Isarhangleite.....	7
7.4	Warum wurde die stadtnahe Osttangente nicht weiter verfolgt? .....	8
<b>8</b>	<b>Detaillierte Variantenuntersuchung der Planfälle 1a, 1b, 1c .....</b>	<b>8</b>
8.1	18 Kriterien der detaillierten Variantenuntersuchung .....	8
8.2	Ergebnis der Untersuchung der Umweltbelange .....	9
8.3	Ergebnis der Untersuchung der Verkehrsbelange .....	10
8.4	Ergebnis der Untersuchung der Umweltbelange .....	11
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>12</b>

*Die Zusammenfassung als Kurzfassung dient dem Leser lediglich dazu, sich rasch einen Überblick über die Inhalte zu diesem Raumordnungsverfahren zu verschaffen. Sie ersetzt nicht das Studium der gesamten Unterlagen in der Langfassung.*

**Zeichenerklärung**

- Fall 1a  **4 FS** 2-bahnig 4 Fahrstreifen
  - Fall 1b  1-bahnig 2 Fahrstreifen
  - Fall 1c  2 Fahrstreifen
- Bauen auf Bestand = gestrichelte Linien

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern  
 aufgestellt:  
 Staatliches Bauamt Landshut

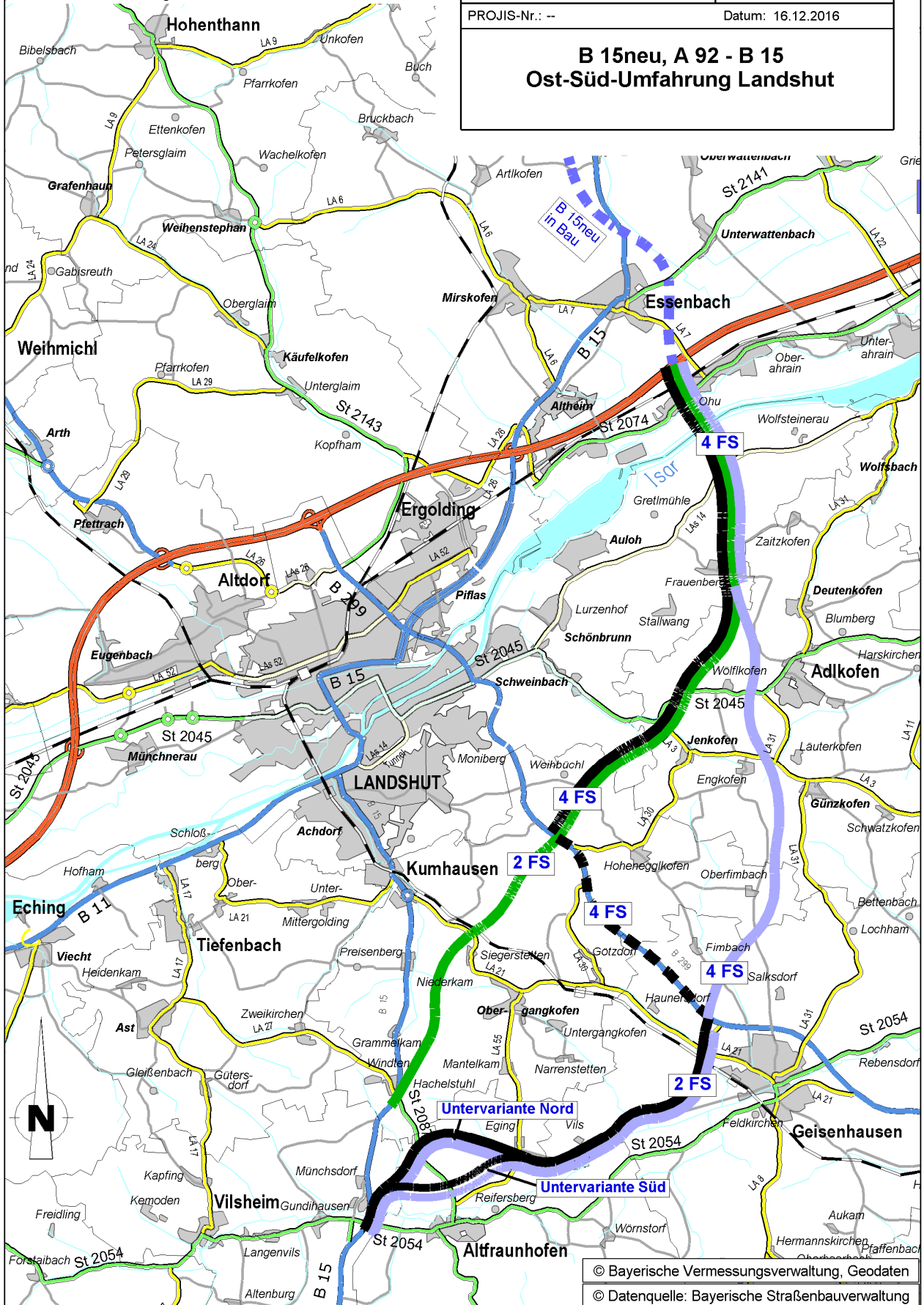
Dreier, Baudirektor

Straße / Abschnittsnummer / Station:

Unterlage / Blatt-Nr.: 2 / 1  
**Übersichtskarte**

PROJIS-Nr.: -- Datum: 16.12.2016

**B 15neu, A 92 - B 15  
 Ost-Süd-Umfahrung Landshut**



© Bayerische Vermessungsverwaltung, Geodaten  
 © Datenquelle: Bayerische Straßenbauverwaltung

## 1 Was ist ein Raumordnungsverfahren?

Das Raumordnungsverfahren (ROV) dient dazu, die Raumverträglichkeit eines Großprojektes aus überörtlicher Sicht zu prüfen. Rechtsgrundlagen dafür sind das Raumordnungsgesetz und das Bayerische Landesplanungsgesetz. Ein ROV ist gesetzlich vorgeschrieben, wenn ein Vorhaben raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung ist. Ziel des Verfahrens ist es, Nutzungskonflikte frühzeitig zu erkennen und Lösungsmöglichkeiten für eine nachhaltige Raumentwicklung aufzuzeigen. Das ROV wird von der zuständigen Bezirksregierung als höhere Landesplanungsbehörde, bei diesem Projekt die Regierung von Niederbayern, durchgeführt.

Im ROV werden die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten beleuchtet. Dabei stehen die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung, überörtlich raumbedeutsame Belange des Umweltschutzes sowie die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Mittelpunkt. Mit der Überprüfung der Trassenvarianten soll ein möglichst konfliktarmer Korridor gefunden werden. Die endgültige Feintrassierung der Bundesstraße wird in den anschließenden Planungsschritten vorgenommen. Auch technische Details sowie Enteignungs- und Entschädigungsfragen sind dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Die vom Vorhabensträger, dem Staatlichen Bauamt Landshut, erstellten Unterlagen werden durch die Regierung von Niederbayern den Trägern öffentlicher Belange (rund 60 Fachstellen, Kommunen, nach Naturschutzrecht in Bayern anerkannten Vereine, Wirtschafts- und Sozialverbände und Institutionen) zur Stellungnahme zugeleitet. Ferner werden die Unterlagen in den betroffenen Gemeinden öffentlich ausgelegt.

Anhand der eingegangenen Stellungnahmen prüft die Regierung von Niederbayern, ob und ggf. unter welchen Maßgaben das Vorhaben in raumverträglicher Weise realisiert werden kann. Die Regierung von Niederbayern wägt die einzelnen Belange gegeneinander ab und schließt das Raumordnungsverfahren mit der sogenannten „landesplanerischen Beurteilung“ ab. Die landesplanerische Beurteilung stellt keinen Verwaltungsakt dar, ist aber in den nachfolgenden Planungsschritten zu berücksichtigen.

Am 10. März 2017 hat die Regierung von Niederbayern auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Landshut ein Raumordnungsverfahren für die Weiterführung der B 15neu eingeleitet. Das Verfahren beinhaltet den Streckenabschnitt von der Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 92 bei Ohu bis zur B 15 bei Hachelstuhl bzw. Münchsdorf. Für diese neue Straßenverbindung wurden verschiedene Fallvarianten entwickelt, die es auf ihre Raum- und Umweltverträglichkeit zu prüfen gilt.

Das Beteiligungsverfahren läuft bis zum 16. Mai 2017. Bis zu diesem Termin kann sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung jedermann in das Verfahren einbringen und eine Stellungnahme

abgeben. Diese ist in der Regel an die jeweilige Gemeinde zu richten. Die eingegangenen Stellungnahmen werden dann von den Gemeinden an die Regierung von Niederbayern weitergeleitet.

Die Unterlagen werden auch bei der Stadt Landshut, den Märkten Essenbach und Geisenhausen sowie den Gemeinden Adlkofen, Altfraunhofen, Kumhausen und Vilsheim öffentlich ausgelegt.

Weitere Informationen, sowie die vollständigen Unterlagen finden Sie im Internet:

[www.ou-landshut.de](http://www.ou-landshut.de)

[www.regierung.niederbayern.bayern.de/aufgabenbereiche/2/raumordnung/index.php](http://www.regierung.niederbayern.bayern.de/aufgabenbereiche/2/raumordnung/index.php)

[www.regierung.niederbayern.bayern.de/aufgabenbereiche/2/raumordnung/verfahren/rov\\_b15\\_neu.php](http://www.regierung.niederbayern.bayern.de/aufgabenbereiche/2/raumordnung/verfahren/rov_b15_neu.php)

## **2 Das Dialogforum**

Um die Planung für die Ost-Süd-Umfahrung im notwendigen breiten öffentlichen Dialog zu entwickeln, wurde ein Dialogforum Ost-Süd-Umfahrung Landshut im Zuge der B 15neu eingerichtet. Dazu eingeladen wurden die landes- und bundespolitischen Mandatsträger im Raum Landshut, die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden, sowie Vertreter der wichtigsten Verbände und der repräsentativen Interessengruppen. Es wird geleitet von dem Landshuter Landrat Peter Dreier, dem Landshuter Oberbürgermeister Hans Rampf bzw. dessen Nachfolger Alexander Putz sowie Ministerialdirigent Karl Wiebel, dem Leiter der Bayerischen Straßenbauverwaltung. Die Aufgaben des Dialogforums sind die Planung zu begleiten, den Vorhabensträger bei richtungsweisenden Entscheidungen und Sachverhalten zu beraten, sowie Empfehlungen zu entwickeln und dem jeweiligen Entscheidungsträger mitzuteilen.

Nach Beratung in der 4. Sitzung des Dialogforums am 24.10.2016 wurde empfohlen, die Planfälle 1a, 1b und 1c im Hinblick auf deren Raumverträglichkeit landesplanerisch beurteilen zu lassen.

## **3 Aktuelle Situation an der bestehenden B 15**

Die Bundesstraße 15 (B 15) verbindet im Bundesfernstraßennetz die Oberzentren Regensburg, Landshut und Rosenheim und verknüpft als überregionale Nord-Süd-Verbindung die querlaufenden Bundesautobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8.

Charakteristisch für die gesamte bestehende B 15 sind zahlreiche Ortsdurchfahrten sowie eine Vielzahl an Einmündungen und Kreuzungen. Langsamer landwirtschaftlicher Verkehr sowie zahlreiche Radfahrer mischen sich außerorts auf teils kurvigen und unübersichtlichen Streckenteilen sowohl mit dem schnellen, weiträumigen Kraftfahrzeugverkehr, als auch mit dem Ziel- und Quellverkehr aus den Ortsdurchfahrten. In den Ortsdurchfahrten muss die B 15 sowohl den nichtmotorisierten Verkehr, wie auch den PKW- und Schwerverkehr aufnehmen. Allein im Raum Landshut verläuft die B 15 durch sechs Ortschaften (Ergolding, Landshut, Kumhausen, Niederkam, Grammelkam, Hachelstuhl). Zusätzlich weist die bestehende B 15 einen sehr geringen Aus-

baustandard auf. Insgesamt ist die B 15 daher als wichtige Verbindungsstraße dreier Oberzentren als völlig unzureichend zu bewerten.

#### **4 Verkehrssituation im Raum Landshut**

Die Stadt Landshut weist entlang der bestehenden B 15 eine der höchsten verkehrlichen Belastungen auf. Als bedeutsamste Ursache gilt die vergleichsweise geringe Anzahl von Isarübergängen im Landkreis Landshut. Der regionale Nord-Süd-Verkehr fließt überwiegend über die 5 Isarübergänge im Stadtgebiet Landshut. Die nächsten Isarübergänge liegen 14 km (Niederaichbach) bzw. 17 km (Volkmannsdorferau im Lkr. Freising) entfernt. Dieser Sachstand führt zu einer enormen Verkehrsverdichtung im Stadtgebiet.

Zusätzlich hat sich die Verkehrssituation durch den generellen Zuzug in den Raum Landshut und die Etablierung zahlreicher zentraler Einrichtungen im gesamten Stadtgebiet in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert. Aktuell sind die beiden Ortsdurchfahrten der B 15 und der B 299 in Landshut an Werktagen jeweils mit bis zu 30.000 Kfz/Tag belastet. Für eine Stadtdurchfahrt braucht man zu Hauptverkehrszeiten etwa eine halbe Stunde. Mit der Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 wird sich die Situation noch einmal deutlich verschärfen. Nach den Verkehrsprognosen ist dann mit einer Verkehrszunahme um 10 bis 20 % zu rechnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass an Straßen, die bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt sind, schon kleine zusätzliche Steigerungen der Verkehrsmengen eine überproportionale Zunahme der Staus erzeugen. Als Faustregel gilt: 10 % mehr Verkehr erzeugt 100 % mehr Stau.

#### **5 Aktueller Bau- und Planungsstand der gesamten B 15neu**

Die B 15neu beginnt südlich von Regensburg mit dem Anschluss an die A 93 bei Saalhaupt und ist bereits bis zur Anschlussstelle an die Kreisstraße LA 9 südlich von Ergoldsbach fertig gestellt. Der folgende Teilabschnitt von Ergoldsbach (LA 9) bis zur A 92 ist derzeit in Bau und soll voraussichtlich im Jahr 2019 dem Verkehr übergeben werden.

Mit der geplanten Ost-Süd-Umfahrung von Landshut soll die längste und am höchsten belastete Ortsdurchfahrt im Zuge der B 15 entlastet und der überörtliche Verkehr um die Stadt herum geleitet werden.

Die gesetzliche Grundlage für den Bau der B 15neu ist das „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)“ in der Neufassung, die am 02.12.2016 im Deutschen Bundestag beschlossen wurde. Diesem Gesetz ist der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als Anlage, auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, beigelegt.

Der Bedarfsplan sieht zwei Projekte für eine Ost-Süd-Umfahrung von Landshut im Vordringlichen Bedarf (VB) vor: eine vierstreifige Ost-Ortsumfahrung von Landshut (A 92 - B 299), sowie eine

zweistreifige Süd-Ortsumfahrung von Landshut (B 299 – B 15). Das bedeutet, dass eine Realisierung der gesamten Umfahrung Landshut bis 2030 angestrebt wird.

Die Weiterführung der B 15neu südlich der Umfahrung Landshut bis nach Rosenheim ist als fiktiver Trassenverlauf ohne Festlegung auf einen Korridor im "Weiteren Bedarf mit Planungsrecht" (WB\*) im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Mit dieser Einstufung ist das Erfordernis einer leistungsfähigen Verbindung auch südlich der Umfahrung Landshut dokumentiert. Die notwendigen Neubau- und Ausbaumaßnahmen im weiteren Verlauf bis zur A 8 bei Rosenheim sollen während der Laufzeit des neuen Bundesverkehrswegeplanes geklärt werden.

Aufgrund dieser Einstufung sowie eines Ministerratsbeschlusses muss die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut so gestaltet werden, dass sowohl eine Fortführung im Bereich des bisherigen Raumordnungskorridors (Variante Ostkorridor, Raumordnungstrasse alt) als auch im Bereich der bestehenden B 15 (Variante Westkorridor) in Richtung Süden möglich wäre.

## **6 Projektbegründung**

Mit der schrittweisen Realisierung der B 15 neu von der A 93 bei Regensburg bis nach Rosenheim werden in erster Linie überregionale, innerhalb der jeweiligen Realisierungsabschnitte aber auch regionale Ziele verfolgt.

Die Notwendigkeit der Weiterführung der B 15neu südlich der Autobahn A 92 ist durch die Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 gesetzlich festgestellt. Dort ist die Ost-Süd-Umfahrung Landshut im Vordringlichen Bedarf (VB) mit einem Realisierungsziel bis zum Jahr 2030 enthalten. Die Fortführung der B 15neu südlich der Umgehung Landshut bis nach Rosenheim ist als fiktiver Trassenverlauf mit zwei bis vier Fahrstreifen ohne Festlegung auf einen Korridor im "Weiteren Bedarf mit Planungsrecht" (WB\*) enthalten. Mit dieser Einstufung ist das Erfordernis einer leistungsfähigen Verbindung auch südlich der Umgehung Landshut dokumentiert

Die B 15neu schafft in ihrem Gesamtverlauf eine zusätzliche, leistungsfähige und zügige Nord-Südverbindung im Netz der Bundesfernstraßen. Sie verbindet die vier Bundesautobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8 sowie die drei Oberzentren Regensburg, Landshut und Rosenheim. Sie verbessert die wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Vernetzung dieser drei Oberzentren sowie der dazwischen liegenden Mittelzentren Vilsbiburg, Dorfen, Waldkraiburg und Wasserburg a. Inn. Ferner können durch die B 15neu ineffiziente und belastende Verlagerungsverkehre regional als auch überregional vermieden werden. Diese entstehen dadurch, dass gegenwärtig große Teile des weiträumigen Nord-Südverkehrs den rund 40 km langen Umweg über den Autobahnring München A 9 – A 99 – A 8 Richtung Rosenheim nutzen. Die B 15neu bindet darüber hinaus über die Verknüpfung mit der A 94 den gesamten südostbayerischen Raum besser an das überregionale und internationale Fernstraßennetz an und schafft so die Voraussetzung für dessen wirtschaftliche und strukturelle Fortentwicklung. Bestehende Standortnachteile aufgrund langer Transportwe-

ge für Rohstoffe und Fertigprodukte werden beseitigt, die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und bestehende Arbeitsplätze gesichert, sowie neue geschaffen. Im Süden schafft die B 15neu mit der Fortsetzung über die Bundesautobahn A 93 Rosenheim - Kufstein eine Verbindung zum Brenner, dem bedeutendsten Grenzübergang für Reisende und Güter nach Italien. Darüber hinaus ist sie am Inntaldreieck mit der Bundesautobahn A 8 München - Rosenheim – Salzburg verknüpft, die Bayern an Südosteuropa anbindet.

Mit der Umfahrung von Landshut werden darüber hinaus auch regionale und lokale Zielsetzungen erreicht. Insbesondere die stark befahrenen Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen B 15 und B 299 werden signifikant entlastet. So wird im Prognosejahr 2030 je nach Variante die Konrad-Adenauer Straße (B 299) um 7.000 bis 9.000, die Luitpoldstraße (B 15) um 2.000 bis 4.000 und die Veldener Straße (B 15) um 3.000 bis 4.000 Fahrzeuge pro Tag entlastet. Die Belastung der Anwohner durch Lärm, Feinstaub und sonstige verkehrsbedingte Emissionen wird dadurch spürbar verringert. Ferner werden die zentralen Einrichtungen im Landshuter Osten wie etwa die Hochschule Landshut, das Berufsbildungs- und Technologiezentrum der Handwerkskammer Niederbayern / Oberpfalz, die Sparkassenakademie und das Messegelände mit dem derzeitigen Standort des Landestheater`s Niederbayern über die geplante Anschlussstelle an der Kreisstraße LAs 14 adäquat an das überörtliche Straßennetz angebunden. Mit der Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes durch einen weiteren Isarübergang wird die Funktionsfähigkeit des Stadtbereichs Landshut, des Bereichs Markt Ergolding und des Gemeindebereichs Kumhausen hinsichtlich Verkehrsabwicklung und Verkehrsfluss verbessert. Damit einhergehend wird auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) aufgrund geringerer Verlustzeiten durch Verringerung der Stauzeiten attraktiver für die Stadtbewohner von Landshut. Die Ost-Süd-Umfahrung dient auch der Verlagerung von Schwerverkehr mit Gefahrgütern von den Ortsdurchfahrten auf die Umfahrung. Mit der Reduzierung des Schwerverkehrs im Bereich der Ortsdurchfahrten wird die Verkehrssicherheit für Passanten und Anwohner deutlich erhöht.

Aus regionaler Sicht wird zudem die Nord-Süd-Mobilität innerhalb der Region Landshut deutlich verbessert. Diese ist gegenwärtig deutlich eingeschränkt, da der gesamte von Nord nach Süd und umgekehrt fließende Verkehr durch das Stadtgebiet Landshut fließt. Mit einem zusätzlichen Isarübergang im Zuge der B 15neu und die damit einhergehende Fahrzeiterparnis wird die wirtschaftliche Vernetzung in der Region, sowie die Mobilität von Arbeitskräften und Pendlern nachhaltig verbessert.

## **7 Trassenplanung B 15neu**

### **7.1 Entwicklung der Planfälle für die Umfahrung von Landshut**

In einer zweistufigen Variantenuntersuchung, die von einem Dialogforum (vgl. Kapitel 2) begleitet wurde, sind in Stufe 1 vor allem durch die Auswertung von Kartenmaterial bzw. allgemein

verfügbaren Daten von ursprünglich 14 Planfällen die drei Planfälle 1a, 1b und 1c in die engere Wahl gerückt. Diese drei Varianten wurden in Stufe 2 in einer detaillierten Variantenuntersuchung mit örtlichen Erhebungen anhand von 18 Kriterien aus den Bereichen Umwelt, Verkehr und Raumordnung (vgl. Kapitel 8.1) bewertet. Im Dialogforum zeichnete sich deutlich ab, dass alle drei Varianten in das im März 2017 beginnende Raumordnungsverfahren einfließen sollen.

## **7.2 Trassenverläufe der Planfälle 1a, 1b und 1c**

### **· Trassenverlauf Fall 1a**

Der Fall 1a beginnt am Fernstraßenkreuz Ohu A 92 / B 15neu und unterquert die Bahnlinie Landshut - Plattling und die Staatsstraße 2074. Anschließend kreuzt sie die Isar mit einer 400 m langen Brücke, überquert die Kreisstraße LAs 14, quert folgend die Isarhangleite und führt östlich von Frauenberg weiter in südwestlicher Richtung. Anschließend werden die St 2045, die Kreisstraße LA 3 und die B 299 (zwischen Justizvollzugsanstalt Landshut (JVA) und Hoheneggkofen) überkreuzt. Im weiteren Verlauf führt die B 15neu durch hügeliges Gelände, wodurch östlich von Roßberg und nördlich von Siegerstetten zwei weitere größere Brückenbauwerke mit Längen von 130 m bzw. 230 m erforderlich sind. Letzteres überspannt die Eisenbahnlinie Landshut – Neumarkt-St. Veit und die Kreisstraße LA 21. Im Bereich von Siegerstetten schwenkt die Trasse wieder in überwiegend südliche Richtung ab und trifft bei Hachelstuhl auf die B 15.

Anschlussstellen werden geschaffen an den Knotenpunkten mit der LAs 14 bei Dirnau, der St 2045 bei Adlkofen, der B 299 bei Hoheneggkofen sowie der St 2087 und der Kreisstraße LA 27 bei Hachelstuhl.

### **· Trassenverlauf Fall 1b**

Genauso wie der Fall 1a beginnt der Fall 1b am Fernstraßenkreuz Ohu A 92 / B 15neu und unterquert die Bahnlinie Landshut - Plattling und die Staatsstraße 2074. Anschließend kreuzt sie die Isar mit einer 400 m langen Brücke, überquert die Kreisstraße LAs 14, quert folgend die Isarhangleite und führt östlich von Frauenberg weiter in südwestlicher Richtung. Anschließend überkreuzt die B 15neu die St 2045 und die Kreisstraße LA 3 und mündet schließlich mit einem großen Bogen in den bestehenden Korridor der B 299 zwischen der Justizvollzugsanstalt Landshut (JVA) und Hoheneggkofen ein. Beide Bundesstraßen verlaufen auf einer Länge von 4,2 km in südöstlicher Richtung gebündelt auf einer Trasse. Die B 299 erhält daher eine zweite Richtungsfahrbahn. Die Kreisstraße LA 30 wird unterführt. Nordwestlich Geisenhausen schwenkt die B 15neu nach Süden ab, überquert die Kreisstraße LA 21 und die Eisenbahnlinie Landshut – Neumarkt-St. Veit, führt dann in südwestlicher Richtung entlang der nördlichen Talseite des Kleinen Vilstales und mündet schließlich bei Münchsdorf wieder auf die bestehende B 15 ein.



Anschlussstellen werden geschaffen an den Knotenpunkten mit der LAs 14 bei Dirnau, der St 2045 bei Adlkofen sowie der B 299 bei Hoheneckhofen und Geisenhausen. Ferner besteht ein Anschluss an die Kreisstraße LA 55 bei Eging.

- **Trassenverlauf Fall 1c**

Genauso wie die Fälle 1a und 1b beginnt der Fall 1c am Fernstraßenkreuz Ohu A 92 / B 15neu und unterquert die Bahnlinie Landshut - Plattling und die Staatsstraße 2074. Anschließend kreuzt sie die Isar mit einer 400 m langen Brücke, überquert die Kreisstraße LAs 14, quert folgend die Isarhangleite und führt östlich von Frauenberg weiter Richtung Süden. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse mittig zwischen Wölflkofen und Adlkofen die St 2045 sowie die Kreisstraße LA 3. Nordwestlich von Geisenhausen wird die B 299 und westlich von Geisenhausen die Kreisstraße LA 21 und die Eisenbahntrasse Landshut – Neumarkt-St. Veit überquert, danach schwenkt die Trasse nach Südwesten ab und führt entlang der nördlichen Talseite des Kleinen Vilstales, bis sie schließlich bei Münchsdorf wieder auf die bestehende B 15 einmündet.

Anschlussstellen werden geschaffen an den Knotenpunkten mit der LAs 14 bei Dirnau, der St 2045 bei Adlkofen sowie der B 299 bei Geisenhausen. Ferner besteht ein Anschluss an die Kreisstraße LA 55 bei Eging.

- **Untervarianten „nord“ und „süd“ der Fälle 1b und 1c bei Altfraunhofen**

Für die Fälle 1b und 1c ergaben sich im Bereich von Altfraunhofen zwei Untervarianten, die die Ortsteile Holzhäuseln und Moorloh entweder nördlich oder südlich umgehen. Die Untervariante „nord“ zerschneidet hierbei ein großes Waldgebiet und verschlechtert somit den Zustand des Schutzgutes „Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt“. Zusätzlich sind nicht unerhebliche Eingriffe in die bewegte Landschaft zu erwarten.

Die Untervariante „süd“ führt südlich des Ortsteils Holzhäuseln entlang. Die Eingriffe in die Landschaft verringern sich, jedoch werden die bebauten Ortsteile von Altfraunhofen zerschnitten und zusätzlich verschlechtert sich durch die ansteigende Lärmbelastung der Zustand des Schutzguts „Mensch - Wohnen“.

### **7.3 Querung der Isarhangleite**

Die Querung der Isarhangleite stellt einen Kernbereich der Umfahrung Landshut dar. Zum einen muss ein Höhenunterschied von etwa 100 Metern überwunden werden, zum anderen liegt am Fuß dieses Anstieges aber auch ein bedeutendes Flora-Fauna-Habitat-Gebiet, kurz FFH-Gebiet, welches bestmöglich geschützt werden muss. Es hat die amtlichen Bezeichnung „Leiten der unteren Isar“. Trassierungstechnisch wurde deshalb die Querungsstelle dorthin gelegt, wo das FFH-Gebiet am schmalsten ist.

Für die Querung der Isarhangleite wurden für das ROV zwei technische Varianten weiter verfolgt:

A. Bundesverkehrswegeplan-Lösung – Dammschüttung bis max. 20 m Höhe und teilweise Überbrückung des FFH-Gebietes mit einer anschließenden Grünbrücke

B. Talbrücke – Hangaufstieg mit einer 500 m langen und bis zu 35 m hohen Talbrücke

Die zwei Varianten sind frei mit den einzelnen Planfällen 1a, 1b und 1c kombinierbar.

#### **7.4 Warum wurde die stadtnahe Osttangente nicht weiter verfolgt?**

Eine stadtnahe Osttangente von der B 11 / B 15 bis zur LAs 14 verbessert zwar die Anbindung des Landshuter Ostens erheblich, bringt aber nur ein Drittel der Entlastung, die die stadtfremde Ostumfahrung schaffen würde. Die Veldener- und die Wittstraße würden überhaupt nicht entlastet. Sie bringt auch kaum Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr. Dieser muss zunächst auf die A 92, dann auf die B 15alt und schließlich auf die Osttangente fahren, um anschließend 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 Umfahrung dar, die als Ersatz für die B 15alt aus Bundesmitteln realisiert werden kann. Die innere Osttangente würde in erster Linie dem lokalen Verkehr nutzen und nicht die weiträumige Verkehrsbedeutung einer Bundesstraße erfüllen. Sie ist daher nur in kommunaler Baulast und als Ergänzung zur großen Ost-Süd-Umfahrung denkbar. Es obliegt den Gremien von Stadt und Landkreis, darüber zu gegebener Zeit zu entscheiden.

## **8 Detaillierte Variantenuntersuchung der Planfälle 1a, 1b, 1c**

### **8.1 18 Kriterien der detaillierten Variantenuntersuchung**

- Umwelt:
  - o Schutzgut Menschen – Wohnen
  - o Schutzgut Menschen – Erholung
  - o Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt – Lebensräume von Tieren und Pflanzen und biotisches Gefüge
  - o Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt – Europäischer Gebiets und Artenschutz
  - o Schutzgut Boden
  - o Schutzgut Wasser
  - o Schutzgut Luft und Klima
  - o Schutzgut Landschaft
  - o Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter – Kulturgüter
  - o Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter – Sachgüter
  - o Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen

- Verkehr:
  - o Entlastung der Anwohner
  - o Verbesserung regionaler Verkehrsverhältnisse
- Raumordnung:
  - o Land- und Forstwirtschaft
  - o Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden
  - o Erschließungswirkung
  - o Landesplanerische Festsetzungen
  - o Bündelungseffekt

## 8.2 Ergebnis der Untersuchung der Umweltbelange

### · Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Die UVS dient der systematischen Ermittlung, Beschreibung, sowie fachlichen Bewertung der voraussichtlich eintretenden Umweltauswirkungen von Projekten und Vorhaben. Trassenbezogen wurden alle unter dem Themenpunkt „Umwelt“ des Kapitel 8.1 aufgelisteten Schutzgüter untersucht.

Die Bewertung der untersuchten Planungsfälle ergab, dass bei den einzelnen Kriterien zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den Planfällen auftreten. In Bezug auf die Anzahl der deutlichen Vor- und Nachteile sind aber keine großen Unterschiede festzustellen. Beim Gesamtergebnis liegen die drei Planfälle relativ nahe beieinander.

Der Fall 1b ist bei der Betrachtung der Umweltverträglichkeit insgesamt etwas günstiger einzustufen als die Fälle 1a und 1c, da hier keine sehr ungünstigen Bewertungen auftreten.

Dagegen ist der Fall 1a insbesondere durch die Betroffenheit der Erholungseignung des trassen-nahen Raumes beim Schutzgut Menschen und der Waldflächen beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt deutlich ungünstiger einzustufen als die anderen Fälle. Der Fall 1c ist dagegen wegen der besonderen Betroffenheit des Siedlungsbereichs von Adlkofen beim Schutzgut Menschen und wegen der höheren Versiegelung von gewachsenen Böden ungünstiger als die beiden anderen Fälle.

### · Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten

Insgesamt sind zwei FFH-Gebiete durch das Bauvorhaben B 15neu betroffen:

- „Leiten der unteren Isar“ (DE 7439-371)
- „Kleine Vils“ (DE 7539-371)

Die im Vorhabensbereich des FFH-Gebiets „Leiten der unteren Isar“ vorhandenen geschützten Biotope und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie werden auf Grundlage einer artenschutzrechtlichen Abschätzung durch keine der beiden geplanten technischen Varianten zur Querung der Isar-

hangleite erheblich beeinträchtigt. Trotz des geringfügig größeren Eingriffes in die geschützten Biotope bei der Verwirklichung der Variante A (Bundesverkehrswegeplanlösung – kurze Brücke am Hangfuß und Grünbrücke) gegenüber der Variante B (Talbrücke) werden unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung die Beeinträchtigungen für das gemeldete FFH-Gebiet als „nicht erheblich“ beurteilt. Waldverluste können durch die Aufforstung neuer Bereiche wiederhergestellt werden. Durch die Brückenlösung ist bei beiden Varianten die Durchgängigkeit für wandernde Tierarten gewährleistet. Unter Einbeziehung technischer Maßnahmen können voraussichtlich auch die Immissionen auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.

Das FFH-Gebiet „Kleine Vils“ wird basierend auf einer artenschutzrechtlichen Abschätzung nicht beeinträchtigt, da die Baumaßnahme vollständig außerhalb des FFH-Gebietes verläuft und somit keine geschützten Lebensräume und / oder Arten betroffen sind. Ein möglicher Eintrag von Schadstoffen über das Regenwasser kann durch geeignete technische Lösungen vermieden werden. Deshalb wird von einer Verträglichkeit des Projekts mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes ausgegangen.

- **Schutzmaßnahmen gegen Lärm**

Im Zuge der Planung wurden folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen berücksichtigt: Abrücken des Verkehrsweges von besonders schutzbedürftiger Bebauung und gezielte Nutzung von Einschnitts- und Troglagen.

Ab der Planungsphase Vorentwurf, dem Raumordnungsverfahren (ROV) folgend, wird für alle im Projektraum befindlichen Bauungen eine Lärmberechnung auf Grundlage der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) unter Zugrundelegung der Grenzwerte durchgeführt.

Bei einer Überschreitung dieser Werte werden entsprechende aktive und passive Maßnahmen, je nach Lage und Erfordernis, ausgeführt. Ein aktiver Schutz erfolgt bei Wohngebieten durch Wälle oder Wände, sofern dies wirtschaftlich vertretbar ist. Anwesen im Außenbereich können in der Regel nur passiv geschützt werden, indem in den Wohngebäuden Schallschutzfenster und ggf. Lüftungsanlagen eingebaut werden. Darüber hinaus ist bei Unterschreitung der Grenzwerte auch ein freiwilliger Lärmschutz in Form von Wallschüttungen möglich, sofern überschüssige Erdmassen zur Verfügung stehen und der für den Wall erforderliche Grund durch den Eigentümer zur Verfügung gestellt wird.

### **8.3 Ergebnis der Untersuchung der Verkehrsbelange**

- **Be- und Entlastung der Anwohner**

Ein Indikator für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Stadtbereich Landshut ist die Entlastungswirkung in Kfz\*km pro Tag. Diese zeigt für jeden Planfall die Entlastungswirkung in 4 Teil-

bereichen (B 299 Konrad-Adenauer-Str., B 15 in Landshut, B 15 Veldener Straße, Innenstadt Landshut) und deren Teilstrecken, sowie der daraus resultierenden Summe für das innerstädtische Straßennetz auf. Mit der Entlastungswirkung können die Unterschiede zwischen den einzelnen Planfällen anhand einer Zahl dargestellt und bewertet werden. Bei einer Entlastungswirkung von 45.900 Kfz\*km pro Tag (Fall 1c), 48.400 Kfz\*km pro Tag (Fall 1b) und 57.900 Kfz\*km pro Tag (Fall 1a) stellen sich im Stadtgebiet von Landshut positive Auswirkungen insbesondere während der Hauptverkehrszeiten ein. Dabei tritt bei Fall 1a die höchste Entlastungswirkung unter den drei Planfällen auf.

Die regionalen Verkehrsverhältnisse verbessern sich nachhaltig am stärksten beim Fall 1b, weil aufgrund der Versatzlösung auch ein Teilabschnitt der B 299 ertüchtigt wird und damit die verkehrlich und wirtschaftlich bedeutende Achse Landshut (Oberzentrum) – Geisenhausen – Vilsbiburg (Mittelzentrum) zusätzlich verbessert wird.

#### **8.4 Ergebnis der Untersuchung der Umweltbelange**

- **Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Flächen**

Bei Betrachtung der Inanspruchnahme der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen durch Überbauung insgesamt ergeben sich recht gleichmäßige Flächenwerte zwischen ca. 93 bzw. 95 ha (Fälle 1a und 1c) und ca. 100 ha beim Fall 1b. Der Fall 1 b ist zwar die längste Variante, aufgrund der Bündelung mit der bestehenden B 299 sind jedoch nur ca. 5 – 7 % mehr land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen wie bei den anderen Fällen. Im Vergleich werden bei Fall 1a weniger landwirtschaftlich genutzter Flächen beansprucht als bei den Planfällen 1b und 1c, jedoch ist in diesem Fall die Beanspruchung forstwirtschaftlicher Flächen entsprechend höher.

- **Auswirkung auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden**

Außer kleiner Flächen in Ohu sind von keinem der Planfälle Baulandflächen entsprechend der Flächennutzungsplanung bzw. Bauleitplanung der Gemeinden unmittelbar durch An- und Durchschneidung bzw. Überbauung betroffen.

Zum derzeitigen Planungsstand stehen überschlägige Lärmberechnungen zu den Varianten zur Verfügung. Die Abschirmungen durch Einschnittslagen, umgebendes Gelände oder Lärmschutzmaßnahmen sind noch nicht berücksichtigt. Im Zuge dieser überschlägigen Lärmberechnungen konnten mögliche zukünftige Lärmbetroffenheiten aufgezeigt werden.

Der Fall 1c erweist sich hierbei aufgrund der vergleichsweise größten Anzahl der möglichen Betroffenen bzw. Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung von Wohnbauflächen im Bereich von Adlkofen und Günzkofen als am ungünstigsten.

Auch für die noch nicht realisierte Wohnbebauung im Bereich Moorloh (Altfraunhofen) könnte sich durch die Untervarianten 1b-süd und 1c-süd eine Einschränkung ergeben, sofern nicht entsprechende Lärmschutzmaßnahmen entlang dieser Untervarianten ergriffen werden.

- **Erschließungswirkung**

Durch den Bau der Ost-Süd-Umfahrung Landshut werden trassenbedingt unterschiedliche Betroffenheiten am untergeordneten Wegenetz sowie an Versorgungseinrichtungen ausgelöst. Auch wenn sich aufgrund der ausgewerteten Anzahl eine Bewertung ablesen lässt, sind aus technischer Sicht sämtliche Planungsvarianten ausführbar.

- **Bündelungseffekt**

Im Planfall 1b wird die B 15neu gemeinsam mit der bestehenden B 299 geführt, wodurch sich ein positiver Bündelungseffekt ergibt. Am Rande des Tals der Kleinen Vils verlaufen die Fälle 1b und 1c parallel zu einer Gemeindeverbindungsstraße bzw. überbauen diese streckenweise. In Bezug auf den Bündelungseffekt ist somit der Fall 1b der deutlich günstigste, wobei der Fall 1c besser abschneidet als der Fall 1a mit keinerlei Bündelungswirkung.

## 9 Zusammenfassung

Die Variantenuntersuchung für die Umfahrung von Landshut erfolgte in einem zweistufigen Verfahren. Der ersten Stufe lagen die Beratungen des Dialogforums „B 15neu Ost-Süd-Umfahrung Landshut“ zugrunde. Hierbei wurden 14 Planfälle entwickelt und im Hinblick auf die Entlastung der Anwohner, den Verkehrsnutzen, die Umweltbelange und die Kosteneffizienz untersucht. Es stellte sich heraus, dass lediglich die drei Planfälle 1a, 1b und 1c die angestrebten Zielsetzungen hinsichtlich der Entlastung der Ortsdurchfahrten sowie des weiträumigen Verkehrs in ausreichendem Maß erfüllen. Andere Planfälle wie die stadtnahe Osttangente sowie die stadtnahe Westtangente wären ebenfalls recht verkehrswirksam, könnten jedoch nicht in der Baulast des Bundes realisiert werden, weil sie in erster Linie dem lokalen Verkehr nutzen. Sie sind daher nur in kommunaler Baulast und als Ergänzung zur Ost-Süd-Umfahrung denkbar.

Die drei zielkonformen Planfälle 1a, 1b und 1c wurden anschließend in einer detaillierten Variantenuntersuchung anhand von 18 Kriterien aus den Bereichen der Umwelt, des Verkehrs und der raumstrukturellen Belange bewertet. Integraler Bestandteil dieser Untersuchung ist auch eine Umweltverträglichkeitsstudie, die die drei Variantenkorridore umfasst. Die Bewertung der untersuchten Planfälle ergab, dass bei den einzelnen Kriterien zum Teil erhebliche Unterschiede auftreten. In der Gesamtschau jedoch liegen die drei Varianten relativ nahe beieinander.

Nach Beratung des Untersuchungsergebnisses in der 4. Sitzung des Dialogforums wird nunmehr beantragt, alle drei Varianten im Hinblick auf deren Raumverträglichkeit durch die Regierung von Niederbayern landesplanerisch beurteilen zu lassen.