

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern	
Straße:	Station:
B 15neu, A 92 - B 15 Ost-Süd-Umfahrung Landshut	
PROJIS-Nr.:	

RAUMORDNUNGSVERFAHREN

**Verkehrsuntersuchung Bundesfernstraße B 15neu,
Ausbau bis B 15 südlich Landshut mit Ausbaustufen
für Fall 1a, 1b und 1c**

aufgestellt: Staatliches Bauamt Landshut  Dreier, Baudirektor Landshut, den 16.12.2016	

Verkehrsuntersuchung Bundesfernstraße B 15neu

2015 / 2016

**Ausbau bis B 15 südlich Landshut
mit Ausbaustufen für Fall 1a, 1b und 1c**

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Landshut

Gutachter:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak

**apl. Professor an der Technischen Universität München
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung**

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
e-mail: Prof.Kurzak@t-online.de

München, 7. Dezember 2016

INHALT

	Seite
1. Aufgabe und Grundlagen	1
2. Verkehrsanalyse und Prognose-Nullfall	4
2.1 Verkehrszählungen	4
2.2 Verkehrsmodell Analyse 2014	5
2.3 Prognose-Nullfall 2030 mit B 15neu bis zur A 92.....	5
3. Ausbaustufen und Endzustand	6
4. B 15neu mit Isarbrücke bis LAs 14 (Ausbaustufe 1).....	7
5. B 15neu bis B 299 (Ausbaustufe 2) und Endzustand bis B 15 (Ausbaustufe 3).....	9
5.1 Fall 1a und 1b (ohne Ausbau B 299).....	9
5.2 Fall 1b mit Ausbau der B 299.....	11
5.3 Fall 1c, Raumordnungstrasse nach Geisenhausen	14
6. Großräumige Auswirkung der Umfahrung Landshut	16

VERZEICHNIS DER PLÄNE

Verkehrsbelastungen Raum Landshut

- Plan 1 : Analyse 2014, Werktag
- Plan 2,a,b: Prognose-Nullfall 2030 mit B 15neu bis A 92
- Plan 3,a-c: Fall 1a-c (Stufe 1), 4-streifig bis LAs 14
- Plan 4,a-c: Fall 1a (Stufe 2) mit B 15neu bis B 299
- Plan 5,a-c: Fall 1a (Stufe 3) mit B 15neu bis B 15
- Plan 6,a-c: Fall 1b (Stufe 2) mit B 15neu bis B 299
- Plan 7,a-c: Fall 1b (Stufe 3) mit B 15neu bis B 15
- Plan 8,a-c: Fall 1c (Stufe 2) mit B 15neu bis B 299
- Plan 9,a-c: Fall 1c (Stufe 3) mit B 15neu bis B 15

Knotenpunktsbelastungen der Planfälle

- Plan 10a-b: Fall 1a, Knoten K1, Var. 1, B 15neu / LAs 14, Parallelrampen
- Plan 11a-b: Fall 1, Knoten K1, Var. 1, Zwischenlösung an LAs 14
- Plan 12a-b: Fall 1a,b, Knoten K1, Var. 2, B 15neu / LAs 14, Kreisverkehr
- Plan 13a-b: Fall 1a,b, Knoten K2, B 15neu / St 2045 westlich Adlkofen
- Plan 14a-b: Fall 1c, Knoten K2, B 15neu / St 2045 westlich Adlkofen
- Plan 15a-b: Fall 1a, Knoten K3, B 15neu / B 299, Kreisverkehr, Overfly B 15neu
- Plan 16a-b: Fall 1a, Knoten K3, B 15neu / B 299, Kreisverkehr, Overfly B 299
- Plan 17a-b: Fall 1a, Knoten K3, B 15neu / B 299, Kreisverkehr, mit 2 Overfly
- Plan 18 : Fall 1b, Knoten K3, B 15neu / B 299, Trompetenlösung B 299
- Plan 19 : Fall 1b, Knoten K3, B 15neu / B 299, Trompetenlösung B 15neu
- Plan 20a-b : Fall 1a, Knoten K4, B 15neu / B 15 südlich Hachelstuhl
- Plan 21a-b : Fall 1b, Knoten K5, B 15neu / B 299 westlich Geisenhausen
- Plan 22,a-b: Fall 1c, Knoten K5, B 15neu / B 299 westlich Geisenhausen
- Plan 23 : Fall 1c, Knoten K6, B 15neu / LA 55 bei Eging
- Plan 24 : Fall 1c, Knoten K7, B 15neu / B 15 östlich Münchsdorf, Kreisverkehr
- Plan 25 : Fall 1c, Knoten K7, B 15neu / B 15 östlich Münchsdorf, Einmündung

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Knotenpunktsbelastungen Istzustand

Anlage 1a-b : A 92 / B 15, AS Landshut/Essenbach, 2013

Anlage 2a-d : B 15 / B 299 in Landshut-Piflas, 2015

Anlage 3a-d : Landshut, Kasernenknoten und B 299 Süd, 2012/2015

Anlage 4a-b : B 299 Geisenhausen, 2014

Anlage 5a-d : B 299 / LA 26, AS Altdorf, 2015

Anlage 6 : B 11 / B 15, Landshut, Kupfereck, Vergleich 1995 / 2015

Anlage 7a-b : B 15 südlich Landshut / Kumhausen, 2014

Anlage 8a-d : B 299 / B 388 Vilsbiburg, 2014

1. Aufgabe und Grundlagen

Die 4-streifige B 15neu ist inzwischen von Regensburg kommend bis südlich Ergoldsbach unter Verkehr und weiter bis zur A 92 bei Essenbach seit Mitte 2013 in Bau; die Verkehrsfreigabe ist für 2019 geplant.

Hinsichtlich der Weiterführung der B 15neu im Raum Landshut war ein Dialogforum gegründet worden, an dem die Staatsbauverwaltung, Abgeordnete des Bundestages und des Landtages, die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden und Verbände / Interessengruppen beteiligt sind. Bei seiner 1. Sitzung am 22. Juni 2015 hatte sich das Gremium dafür ausgesprochen, daß nicht nur die Ost-Süd-Umfahrung, die als Teil der B 15neu zum BVWP angemeldet ist, den weiteren Überlegungen zugrunde gelegt werden soll. Vielmehr sollten alle Varianten einer Umfahrung von Landshut, die sich aufdrängen, ergebnisoffen untersucht und bewertet werden. Es wurden letztendlich die Fälle 1 – 9 festgelegt, z.T. ergänzt durch Untervarianten, so daß sich insgesamt 14 Untersuchungsvarianten ergeben.

Die verkehrlichen Wirkungen dieser 14 Varianten sind in der „Verkehrsuntersuchung B 15neu, Entlastung von Landshut, Variantenvergleich Fall 1 – Fall 9“ vom 22. September 2015 dokumentiert.

Nach mehreren Sitzungen hat das Dialogforum eine Ost-Süd-Umfahrung von Landshut empfohlen und hierfür 3 Varianten, die Fälle 1a, 1b und 1c der Verkehrsuntersuchung benannt (siehe nachfolgende Abbildung), die weiter vertieft zu untersuchen sind. In diesem Rahmen sind auch die Wirkungen von Ausbaustufen dieser 3 Varianten detailliert aufzuzeigen.

Ein wesentliches Beurteilungskriterium dieses Auswahlverfahrens war die Entlastungswirkung der Umfahrung im innenstädtischen Straßennetz von Landshut. Dafür wurde das Stadtgebiet in 4 Bereiche eingeteilt (Übersichtsplan vor Teil Pläne):

- die B 299, Konrad-Adenauer-Straße ab der Industriestraße bis einschl. Kasernenknoten und ein Abschnitt der St 2045, (äußere) Niedermayerstraße
- die B 15 südlich Ergolding ab AS Rottenburger Straße und durch Landshut bis zum Kupfereck
- die B 15 ab Kupfereck über Veldener Straße einschl. Ortsdurchfahrt Kumhausen

- das innere Stadtgebiet von Landshut (Stetheimer Straße, Äußere Regensburger Straße, Podewilsstraße, Niedermayerstraße, Bischof-Sailer-Platz, Altstadt, Innere Münchener Straße, Josef-Deimer-Tunnel)

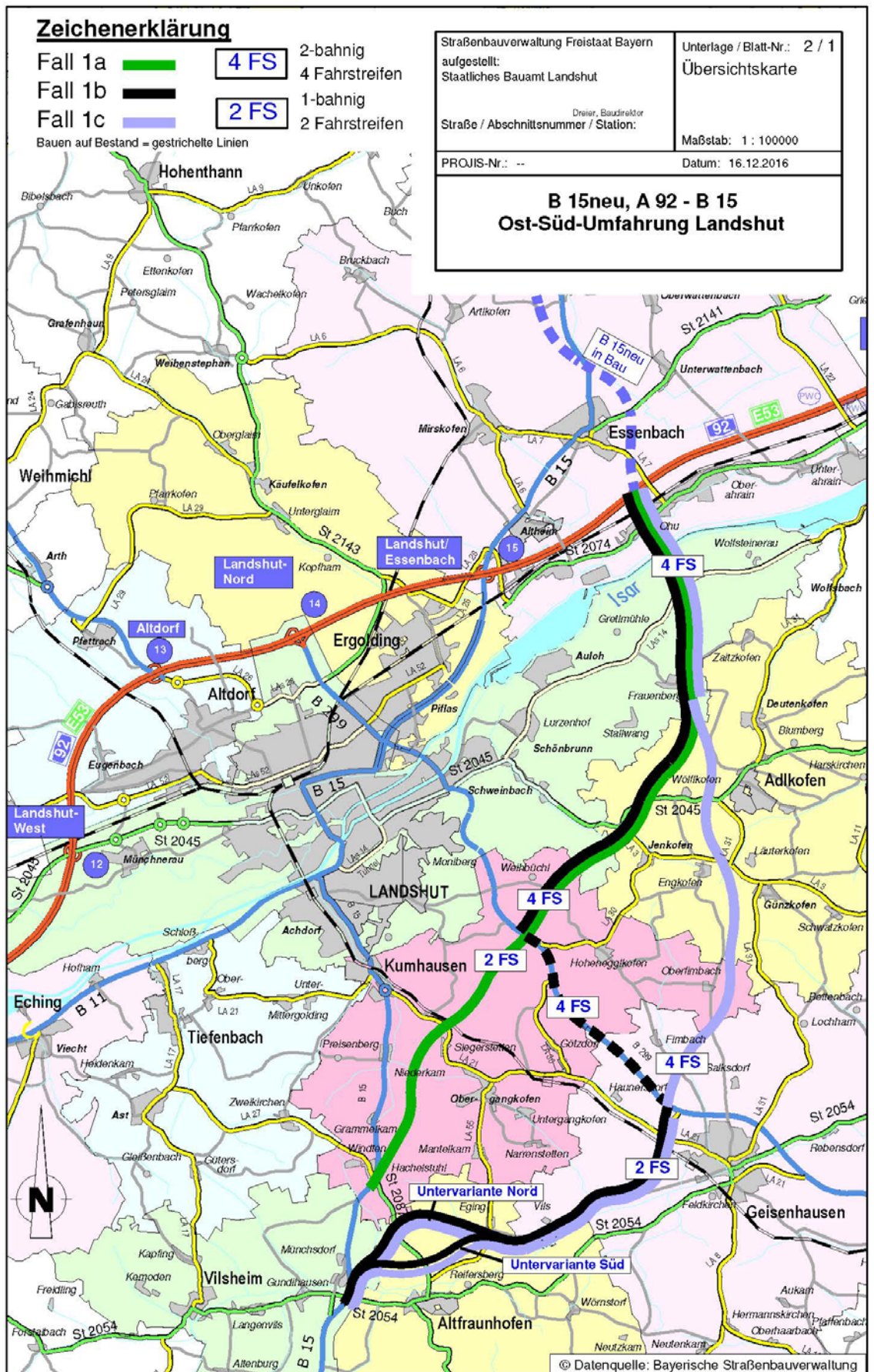
Der **Fall 1a** mit 4-streifiger B 15neu als Ostumfahrung von Landshut bis zur B 299 und weiter als 2-streifige B 15 bis südlich Kumhausen, der für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes angemeldet war, wird hinsichtlich seiner Entlastungswirkung für Landshut zu 100 gesetzt (Entlastung um 57.900 Kfz-km/Tag). Auch jeder der 4 Teilbereiche wird zu 100 gesetzt:

Bereich Konrad-Adenauer-Straße:	Entlastung um 16.300 Kfz-km/Tag
Bereich B 15 in Landshut:	Entlastung um 19.800 Kfz-km/Tag
Bereich B 15 Veldener Straße:	Entlastung um 11.200 Kfz-km/Tag
Bereich Innenstadt Landshut:	Entlastung um 10.700 Kfz-km/Tag

Die verkehrliche Entlastungswirkung der anderen untersuchten Planfälle steht im Vergleich zu der zu 100 gesetzten Entlastung des Falles 1a (4 FS), sowohl in der Gesamtwirkung als auch hinsichtlich der 4 Teilbereiche. Für die 3 noch detailliert zu untersuchenden Fälle sind die Entlastungswirkungen für die Gesamtstadt und die 4 Teilgebiete der Stadt in nachfolgender Tabelle angegeben:

Fall 1a Ostumf. 4 FS + nahe Südumf.	Fall 1b Ostumf. 4 FS + ferne Südumf.	Fall 1c Ostumf. 4 FS auf RO-Korridor + ferne Südumf.	
-57.900 Kfz-km/d 100	-48.400 Kfz-km/d 84	-45.900 Kfz-km/d 79	Gesamtstadt
100 100 100 100	86 106 75 55	74 117 56 56	B 15 in Landshut B 299, K.-Adenauer-Str. Innenstadt B 15 Veldener Str.

Nach Beschluß des Bundesverkehrswegeplanes 2030 vom 2. Dezember 2016 ist die Weiterführung der B 15neu als Ost-Süd-Umfahrung von Landshut bis zur B 15 südlich Kumhausen im Vordringlichen Bedarf enthalten. Dieser Fall entspricht dem Fall 1a der Verkehrsuntersuchung.



2. Verkehrsanalyse und Prognose-Nullfall

2.1 Verkehrszählungen

Die umfassende Verkehrsanalyse mit Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen wurde 2014 durchgeführt. Die 2014 ermittelten Knotenpunktsbelastungen des Untersuchungsraumes Landshut sind im Anhang der vorliegenden Untersuchung aufgeführt. Als wesentliches Ergebnis ist festzustellen, daß durch den fortschreitenden Bau der B 15neu von Regensburg her die Belastung der B 15 nördlich Landshut und der B 299 südlich Landshut deutlich zugenommen hat, vor allem auch im Schwerverkehr, dessen Anzahl sich seit 2001 fast verdoppelt hat (Tab. 1).

Durch die B 15neu bis südlich Ergoldsbach hat sich sowohl im Gesamtverkehr als auch besonders im Schwerverkehr eine starke Bündelung des Verkehrs auf die B 15 bis Landshut ergeben. Südlich Ergoldsbach liegen auf der B 15 die Zuwächse im Gesamtverkehr bei 50 % von 11.100 auf 16.600 Kfz/Werhtag und im Schwerverkehr bei 100 % von 1.600 auf 3.210 Kfz/Werhtag. Dieser Zuwachs strahlt auf die B 299 südlich Landshut aus (Zunahmen bis zu 33 % im Gesamtverkehr und 75 % im Schwerverkehr). Nach Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 wird sich dieser Trend fortsetzen.

Querschnitt	Gesamtverkehr			Schwerverkehr		
	2001	2014		2001	2014	
B 15 Martinshaun	11.100	16.600	+50 %	1.600	3.210	+100 %
LA 10 Ri. Postau	2.500	3.800	+52 %	420	870	+107 %
B 15 südl. LA 10	10.300	14.600	+42 %	1.380	2.540	+84 %
B 299 westl. Geisenhausen	14.600	17.300	+18 %	1.560	2.620	+68 %
B 299 östl. Geisenhausen	12.800	17.100	+33 %	1.520	2.660	+75 %

Tab. 1: Verkehrszunahmen durch die bisher fertiggestellte B 15neu
Vergleich 2001 zu 2014, Angaben in Kfz/24 Std., Werktagsverkehr

2.2 Verkehrsmodell Analyse 2014

Die Zählergebnisse wurden in das Verkehrsmodell integriert. Das Umlegungsergebnis ist für den Raum Landshut in Plan 1 dargestellt. Die angegebenen Verkehrsbelastungen sind werktäglicher Verkehr, Analyse 2014, in 1.000 Kfz/24 Stunden. So hat die B 15 südlich Ergolding eine Belastung von 32.6, d.h. von 32.600 Kfz/Tag und die Konrad-Adenauer-Straße von 29.2, d.h. 29.200 Kfz/Tag.

2.3 Prognose-Nullfall 2030 mit B 15neu bis zur A 92

Als Prognose-Nullfall wurde für den Untersuchungsraum ein Netzzustand mit durchgehender A 94 von München bis zur A 3 südlich Passau und mit der B 15neu von Regensburg bis zur A 92 nordöstlich Landshut gewählt. Außerdem sind die Nordumfahrung Taufkirchen und die Westumfahrung Rosenheim unter Verkehr. Die Ergebnisse für diesen Nullfall sind für den Raum Landshut in Plan 2 dargestellt.

Von der A 93 bei Saalhaupt kommt die 4-spurige B 15neu, die zwischen den Anschlüssen Ergoldsbach und Essenbach mit 23.400 Kfz/Tag an einem Werktag im Sommerhalbjahr 2030 belastet sein wird. Der Abschnitt der B 15neu von der St 2141 bis zur A 92 wird eine Belastung von 25.000 Kfz/Tag aufweisen.

Durch die B 15neu (Nord) ergibt sich im Prognose-Nullfall auf der **A 92** eine deutliche Verkehrszunahme (Belastungszunahmen siehe Plan 2a). Zwischen der Anbindung B 15neu und der AS Landshut / Essenbach (B 15) steigt die Belastung der A 92 um 44 % bzw. 19.900 Kfz/Tag von 45.800 auf 65.700 Kfz/Tag. Südlich Landshut nimmt die Belastung der **B 15** südlich Kumhausen um 9 % bzw. 1.100 Kfz/Tag von 11.800 auf 12.900 Kfz/Tag zu und die Belastung der **B 299** an der Stadtgrenze Landshut bei Bartreith (südlich Anschluß Haggrainer Straße) steigt um 16 % bzw. 2.700 Kfz/Tag von 17.500 auf 20.200 Kfz/Tag. Südlich der Weickmannshöhe (JVA) sind es jetzt bereits 20.900 Kfz/Tag, die auf 22.400 Kfz/Tag ansteigen werden.

Mit Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 ergeben sich für Landshut folgende Zusatzbelastungen (Plan 2a):

- die Belastung der B 15, Konrad-Adenauer-Straße steigt um 13 % bzw. 3.700 Kfz/Tag von 29.200 auf 32.900 Kfz/Tag; angesichts der bereits heute ausgelasteten Knotenpunkte bedeuten 10 % mehr Verkehr = 100 % mehr Stau, d.h. die Stauungen werden sich mehr als verdoppeln.
- die Belastung des Straßenzuges der St 2145 im Abschnitt Regensburger Straße – Podewilsstraße steigt um über 10 % bzw. 2.200 Kfz/Tag und der B 15, Hofmark-Aich-Straße – Luitpoldstraße um 5 – 10 % bzw. 1.100 – 2.300 Kfz/Tag.

Betrachtet man die Herkunft-Ziel-Spinne der künftig 25.000 Benutzer der bis zur A 92 verlängerten B 15neu (Plan 2b), dann sind von diesen 25.000 Benutzern im normalen werktäglichen Verkehr „nur“ 1.100 Kfz/Tag großräumiger Durchgangsverkehr von/zur B 299 und 1.600 Kfz/Tag großräumiger Durchgangsverkehr auf der B 15 durch Landshut und Kumhausen. In Zeiten mit starken Reiseverkehren wird die Belastung des Durchgangsverkehrs erheblich größer sein.

3. Ausbaustufen und Endzustand

Der Prognose-Nullfall ist der Bezugsfall zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen der untersuchten Fälle sowie der nachfolgend betrachteten Ausbaustufen:

Ausbaustufe 1: B 15neu von A 92 bis LAs 14 = Zwischenzustand

Ausbaustufe 2: B 15neu von A 92 bis B 299 = Zwischenzustand
(Fall 1b, Stufe 2 inkl. B 299 4-streifig)

Ausbaustufe 3: B 15neu von A 92 bis B 15 = Endzustand

Im Anhang an den Text sind in Form von 3 Tabellen für jede der untersuchten Trassenvarianten (Fall 1a, 1b und 1c) für 17 Vergleichsquerschnitte die Entwicklungen der Streckenbelastungen bei den einzelnen Ausbaustufen eingetragen, so daß man die verkehrlichen Wirkungen der Ausbauzustände im Vergleich zum Endzustand direkt ablesen kann. Wenn es im Zwischenzustand auf einzelnen Teilstrecken zu stärkeren Belastungen kommt als im Prognose-Nullfall und im Endzustand, dann sind diese Strecken in der Tabelle besonders hervorgehoben (fett). Den Tabellen ist ein Übersichtsplan vorangestellt, in dem die betrachteten 17 Querschnitte markiert sind.

4. B 15neu mit Isarbrücke bis LAs 14 (Ausbaustufe 1)

Für alle 3 Streckenvarianten (Fall 1a, 1b, 1c) ist ab der A 92 in Fortsetzung der B 15neu die Isarquerung erforderlich bis zum Anschluß an die Kreisstraße LAs 14 östlich der Kläranlage. Die Prognosebelastung ist in Plan 3 dargestellt. Plan 3a zeigt die Auswirkungen im Vergleich zum Nullfall.

Mit der Ausbaustufe 1 erhält die Isarbrücke eine Prognosebelastung von 10.600 Kfz/Tag. Von diesen 10.600 Kfz/Tag ist aber nur die Hälfte (5.600 Kfz/Tag) Verkehr der B 15neu (siehe Herkunft-Ziel-Verteilung Plan 3b), die andere Hälfte ist Verkehr der Autobahn A 92 bzw. Verkehr der Kreisstraße LAs 14, der die neue Isarbrücke zur Querung der Isar nutzt. Deshalb ist die Zusatzbelastung der LAs 14 aufgrund der neuen Isarbrücke auch wesentlich geringer als die Prognosebelastung der Isarbrücke.

Für die Anbindung der B 15neu an die LAs 14 sind Parallelrampen vorgesehen (Plan 10a,b). Wenn in der 1. Ausbaustufe die B 15neu (Isarbrücke) bis zur LAs 14 freigegeben wird (Plan 11a,b), dann ergibt sich trotz der hohen Lkw-Anteile an den Rampeneinmündungen mit der LAs 14 in der Morgenspitze an beiden Knoten die optimale Verkehrsqualität A und in der Abendspitze am Knoten West die Verkehrsqualität B, am Knoten Ost die Verkehrsqualität A. Eine Signalisierung ist nicht notwendig. Bei Weiterführung der B 15neu zur B 299 geht die Belastung der Anbindung LAs 14 deutlich zurück, so daß mit der Parallelrampen-Lösung stets die optimale Verkehrsqualität A erreicht wird. Eine Kreisverkehrslösung (Plan 12a,b) ist flächenmäßig sehr raumgreifend und aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht erforderlich.

Die Zusatzbelastung der LAs 14 liegt in Höhe der Kläranlage bei 5.500 Kfz/Tag. Dadurch wird sich die Belastung der LAs 14 in Höhe der Kläranlage auf 9.300 Kfz/Tag erhöhen, die aber problemlos abwickelbar sein wird. Westlich davon kommt der Abzweig nach Frauenberg und weiter nach Adlkofen. Diese heute gering belastete Straße (Zählung 2012 ergab 800 Kfz/Tag) wird künftig von den Adlkofenern u.a. benutzt werden, um über die neue Isarbrücke zu Zielen nördlich der Isar zu kommen. Es ergibt sich eine Zusatzbelastung um 1.400 – 1.700 Kfz/Tag, wobei die Gesamtbelastung mit 2.500 – 2.800 Kfz/Tag immer noch als relativ gering zu bezeichnen ist.

Auf der LAs 14 beträgt die Zusatzbelastung zwischen dem Abzweig Frauenberg und Auloh nur noch 3.100 Kfz/Tag und in Höhe Auloh 2.800 Kfz/Tag bei einer Gesamt-

belastung von 9.000 Kfz/Tag. Damit liegt die Zusatzbelastung aufgrund der neuen Isarbrücke in Höhe Auloh nur noch bei einem Drittel der Gesamtbelastung der LAs 14. Da auch Verkehre aus Auloh die neue Isarbrücke für Fahrten nach Norden nutzen werden und nicht mehr bis zum Kasernenknoten fahren müssen, um die Isar zu queren, ergibt sich zwischen Auloh und Lurzenhof nur noch eine Zusatzbelastung von 2.100 Kfz/Tag bei einer Gesamtbelastung von 11.300 Kfz/Tag.

In Lurzenhof sind die Ausbildungseinrichtungen mit erheblichen Quell-/Zielverkehren, von denen auch ein Teil die neue Isarbrücke nutzen wird. Somit entlasten sie die Strecke Richtung Kasernenknoten, so daß sich auf der LAs 14 zwischen Lurzenhof und Schönbrunn nur noch im Vergleich zum Nullfall eine Zusatzbelastung von 700 Kfz/Tag bei einer Gesamtbelastung von 14.600 Kfz/Tag ergibt.

Westlich Schönbrunn wird die Äußere Niedermayerstraße, hier St 2045, im Vergleich zum Nullfall gar keine Zusatzbelastung aufweisen. Hier gleichen sich die Entlastungen und Belastungen aus. Die Äußere Niedermayerstraße wird künftig von 3.400 künftigen Benutzern der neuen Isarbrücke belastet (siehe Plan 3c), andererseits entfallen 3.400 Kfz-Fahrten von Anliegern der LAs 14, die nicht mehr über den Kasernenknoten die Isar queren müssen, weil sie künftig eine bessere Möglichkeit zur Querung der Isar haben werden.

Durch die neue Isarbrücke der Ausbaustufe 1 wird die Konrad-Adenauer-Straße um 5.100 Kfz/Tag entlastet. Die Belastung der Konrad-Adenauer-Straße geht von 32.900 Kfz/Tag im Prognose-Nullfall auf 27.800 Kfz/Tag zurück, und das ist etwas geringer als die heutige Belastung mit 29.200 Kfz/Tag. Trotz der durchgehenden B 15neu von Regensburg bis zur A 92 und weiter bis zur LAs 14 mit der neuen Isarbrücke wird die hochbelastete Konrad-Adenauer-Straße geringer belastet sein als heute.

Für den Kasernenknoten ist die Entlastung um rd. 5.000 Kfz/Tag ebenfalls sehr wichtig. Hier werden die Geradeausverkehre im Zuge der B 299 abnehmen, ebenfalls die Eckverkehre zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Äußeren Niedermayerstraße, andererseits wird ein stärkerer Eckverkehr von knapp 1.000 Kfz/Tag und Richtung zwischen der Äußeren Niedermayerstraße und der B 299 (Süd) hinzukommen. Da der Kasernenknoten insgesamt um rd. 5.000 Kfz/Tag entlastet wird und auch die Äußere Niedermayerstraße insgesamt etwas geringer belastet sein wird als heute, wird der verstärkte Eckverkehr von/zur B 299 Süd künftig leistungsfähig abwickelbar sein.

5. B 15neu bis B 299 (Ausbaustufe 2) und Endzustand bis B 15 (Ausbaustufe 3)

5.1 Fall 1a und 1b (ohne Ausbau B 299)

Ausbaustufe 2

Für die Fälle 1a und 1b führt in der 2. Ausbaustufe die B 15neu bis zur B 299 südöstlich der JVA Landshut. Durch die direkte Weiterführung der B 15neu bis zur B 299 nimmt die Belastung der Isarbrücke im Vergleich zur Stufe 1 von 10.600 auf 17.300 Kfz/Tag zu (Plan 4). Der Hangaufstieg bis Adlkofen erhält eine Belastung von 11.700 Kfz/Tag, zwischen dem Anschluß Adlkofen und der B 299 werden es 11.200 Kfz/Tag sein.

Mit der Stufe 2 kommt es zu einer weiteren Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße um 10 % bzw. 2.600 Kfz/Tag. Die Gesamtbelastung geht auf 25.200 Kfz/Tag zurück (-7.700 Kfz/Tag gegenüber dem Nullfall, Plan 4a). Entlastet werden sowohl die B 15 bei Ergolding um 5.000 Kfz/Tag als auch die B 299 bei Moniberg (-3.700 Kfz/Tag). Leichte Entlastungen treten auch im inneren Stadtbereich auf (siehe Plan 4a).

Die Äußere Niedermayerstraße wird deutlich entlastet (-3.600 Kfz/Tag) und durch den Anschluß der B 15neu bei Adlkofen wird auch die St 2045 in den Ortsdurchfahrten Schweinbach und Schönbrunn um 1.600 bzw. 1.700 Kfz/Tag entlastet.

Durch die Weiterführung der B 15neu wird die LAs 14, die in der Stufe 1 östlich Lurzenhof eine z.T. deutliche Zusatzbelastung erhalten hat, wieder entlastet. Es bleiben dann nur noch die örtlichen Verkehre von/zur neuen Isarbrücke, wodurch sich die Zusatzbelastung bei Auloh auf 600 Kfz/Tag und in Höhe der Kläranlage auf 1.300 Kfz/Tag reduziert.

Dieser Zwischenzustand Stufe 2 hat wegen der noch fehlenden Verbindung zur B 15 Auswirkungen auf die Straßen südlich von Landshut. So steigt die Belastung der Weickmannshöhe um 1.400 Kfz/Tag auf 8.000 Kfz/Tag. Zubringer sind die Neue Bergstraße mit Verkehren von Achdorf, es kann aber auch der Englbergweg sein mit Verkehren von/nach Kumhausen (Anmerkung: Der Englbergweg ist im Verkehrsmodell nicht enthalten). Kumhausen ist aber auch über die LA 21, Götzdorfer Straße Ri-

chtung B 299 angeschlossen, deren Belastung dann auf 6.600 Kfz/Tag ansteigt (+1.400 Kfz/Tag).

Durch die Anbindung der B 15neu an die B 299 südöstlich Landshut steigt die Belastung der B 299 südlich der Anbindung auf 25.100 Kfz/Tag, das sind 4.000 Kfz/Tag mehr als im Prognose-Nullfall. Die B 299 ist heute an dieser Stelle südlich der von Hoheneggkofen kommenden LA 30 mit 19.200 Kfz/Tag belastet. Bei Straßgrub teilt sich der von der neuen Isarbrücke kommende Verkehr auf (Plan 4c):

3.600 Kfz/Tag sind Verkehre der B 299 von/nach Geisenhausen u. Vilsbiburg

3.400 Kfz/Tag sind Verkehre der B 15 von/nach Kumhausen, Altfraunhofen etc.

Durch diese Verkehre nimmt die Belastung der B 299 im Vergleich zum Nullfall um 1.700 Kfz/Tag auf 20.700 Kfz/Tag zu und die der LA 30 Richtung Götzdorf um 2.400 Kfz/Tag auf 4.400 Kfz/Tag. Zusammen ergeben diese beiden Werte die oben genannte Zusatzbelastung der B 299 südlich der Anbindung B 15neu um rd. 4.000 Kfz/ Tag.

Über Götzdorf gelangen diese Verkehre über Obergangkofen auf die LA 21 Ri. Kumhausen bzw. auf die LA 55 Ri. Altfraunhofen und damit zur bestehenden B 15 Ri. Taufkirchen a.d.Vils. Insgesamt sind es $1.700 + 1.400 = 3.100$ Kfz/Tag von den 17.300 Kfz/Tag auf der neuen Isarbrücke, die Durchgangsverkehre bis zur B 15 südlich Altfraunhofen sind (Plan 4c). Auf der B 299 sind es südlich Geisenhausen Ri. Vilsbiburg 2.200 Kfz/Tag (Summe beider Fahrtrichtungen), die im Prognose-Nullfall alle durch Landshut fahren.

In diesem Abschnitt liegt in Höhe Adlkofen der Anschluß an die St 2045 (Plan 13a,b). Nach bisheriger Planung sollen die beidseitigen Rampen südlich der St 2045 liegen. Die Leistungsberechnungen haben ergeben, daß die Anbindungen beider Rampen an die vorfahrtsberechtigten St 2045 in der Prognose sowohl in der Morgenspitze als auch in der Abendspitze die optimale Verkehrsqualität A aufweisen werden.

Ausbaustufe 3: Fall 1a, B 15neu von A 92 bis B 15 südl. Kumhausen Plan 5, Plan 5a-c (analog Plan B15, 4ff der Untersuchung vom 22.9.2015)

Mit durchgehender B 15neu bis zur B 15 südlich Kumhausen bei Hachelstuhl steigt die Prognosebelastung der Isarbrücke von 17.300 auf 20.500 Kfz/Tag an. Der Hangaufstieg bis Adlkofen wird mit 15.000 Kfz/Tag belastet und die anschließende

Teilstrecke bis zur B 299 südöstlich der JVA Landshut mit 14.700 Kfz/Tag. Die weiterführende 2-spurige Verbindung zur B 15 südlich Kumhausen erhält eine Prognosebelastung von 11.200 Kfz/Tag. Durch diese Verbindung, Ausbaustufe 3, gehen die Zusatzbelastungen im bestehenden unterordneten Straßennetz zwischen der B 15 und B 299 im Vergleich zur Stufe 2 wieder auf die heutigen Belastungen zurück.

Für die Verknüpfung der B 15neu mit der B 299 ist im Fall 1a unter Berücksichtigung der Kreisstraße(n) LA 30 eine große Kreisverkehrslösung mit 2 Overflys sowohl im Zuge der hochbelasteten B 299 als auch im Zuge der B 15neu angedacht, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu erreichen (Plan 17a,b). Mit nur 1 Overfly im Zuge der B 15 (Plan 15a,b) bzw. der B 299 (Plan 16a,b) wäre der Kreisverkehr überlastet.

Für die Verknüpfung der B 15neu mit der B 15 bei Hachelstuhl ist eine normale Einmündung der B 15 (Nord, von Kumhausen) in den durchgehenden Straßenzug B 15 (Süd) – B 15neu leistungsmäßig mit guter Verkehrsqualität ausreichend, da es wegen Rückläufigkeit fast keine Linkseinbieger gibt. Zieht man in die Verknüpfung die St 2087 und LA 27 mit ein, ergibt sich ein 5-armiger Kreisverkehr mit ausreichender Leistung (Plan 20a,b).

5.2 Fall 1b mit Ausbau der B 299

Ausbaustufe 2

Der Fall 1b führt in der Ausbaustufe 2 ebenso wie der Fall 1a zur B 299 südöstlich der JVA Landshut. Wenn kein Ausbau der B 299 südlich der Anbindung B 15neu vorerst vorgesehen ist, dann gelten die in den Plänen 4 und 4a-c dargestellten Ergebnisse der Ausbaustufe 2 sowohl für den Fall 1a als auch für den Fall 1b.

Nachdem auf der B 299 südlich der Anbindung B 15neu die Verkehrsbelastung auf 25.100 Kfz/Tag ansteigt besteht die Überlegung, im Fall 1b mit Versatz der B 15neu über die B 299 bis vor Geisenhausen und dann Weiterführung auf neuer Trasse nördlich der St 2054 bis zur B 15 bei Altfraunhofen, daß das hochbelastete Versatzstück der B 299 4-streifig ausgebaut wird.

Solange es ab Geisenhausen keine neue Querverbindung zur B 15 gibt (= Ausbaustufe 2), bringt der Ausbau der B 299 nur eine geringe Zusatzbelastung von 5 % (siehe Plan 6ff, Belastung der B 299 bis Geisenhausen mit 22.500 statt 20.700 Kfz/Tag bei neuer Führung der LA 30 ohne Anbindung an B 299).

Die Verknüpfung der B 15neu mit der B 299 muß höhenfrei erfolgen. Mit dem 4-streifigen Ausbau der B 299 ab dem höhenfreien Anschluß der B 15neu ergibt sich eine leistungsfähige Lösung (Plan 18 bzw. 19). Die Einmündung der LA 30 bei Straßgrub in die dann mit rd. 26.000 Kfz/Tag hochbelastete B 299 kann nicht mehr wie heute nur mit „Vorfahrt achten“ erfolgen. Auch würde die Belastung der LA 30 in der Ausbaustufe 2 deutlich ansteigen, wenn es noch keine neue Verbindung zur B 15 gibt. Mit dem 4-streifig angedachten Ausbau der hochbelasteten B 299 ist eine neue Lösung für die LA 30 bei Straßgrub unter Einbeziehung der LA 30 von Hoheneggkofen notwendig, die gemeinsam über eine z.T. Neubautrasse zur Verbindung von Allmannsdorf zur B 299 Kreuzung mit der Weickmannshöhe bei der JVA geführt werden müßte.

Ausbaustufe 3: B 15neu von A 92 bis B 15 bei Münchsdorf

Im Fall 1b, Ausbaustufe 3, mit Querverbindung zur B 15 nördlich der kleinen Vils südlich Eging bis Münchsdorf (Plan 7ff, analog Plan B15 5ff der Verkehrsuntersuchung vom 22. September 2015) ergibt sich für die B 299 im Versatz eine Prognosebelastung von 28.000 Kfz/Tag. Dann ist ein Ausbau der B 299 in diesem Abschnitt unbedingt erforderlich. Die Anbindung der LA 30 von Götzdorf und von Hoheneggkofen müßte unbedingt höhenfrei erfolgen. Aufgrund des geringen Abstands zum nächstfolgenden Knotenpunkt B 15neu / B 299 wurde bei der Stufe 3 eine Verlegung der Anbindung der LA 30 an den Knoten Weickmannshöhe / JVA der B 299 nördlich der B 15neu vorgesehen.

Die 2-streifige Neubautrecke von der B 299 nördlich Geisenhausen zur B 15 nördlich Altfraunhofen erhält eine Prognosebelastung von 8.500 Kfz/Tag. Nördlich Altfraunhofen ist in den Belastungsplänen die Untervariante Nord enthalten. Die zusätzlich untersuchte Untervariante Süd wird dieselben Belastungen aufweisen. Diese Querverbindung von der B 299 bis zur B 15 ist deutlich länger als die Querverbindung des Falles 1a südlich Kumhausen und um ein Viertel geringer belastet.

Die Anbindung dieser Neubaustrecke an die 4-streifig auszubauende B 299 muß höhenfrei erfolgen. Wenn man die benachbarte Kreisstraße LA 8 mit einem Kreisverkehr in Höhe Benzstraße in die Lösung einbezieht, dann läßt sich das heute schwierige Linkseinbiegen von der LA 8 in die B 299 vermeiden und es ergibt sich eine insgesamt sehr leistungsfähige Gesamtlösung mit guter Verkehrsqualität (Plan 21a,b).

Die Anbindung der LA 55 an die 2-streifige, hier mit 8.200 Kfz/Tag belastete Neubaustrecke der B 15neu nordöstlich von Altfraunhofen kann mit ausreichender Verkehrsqualität in Form eines Versatzes erfolgen (Plan 23), da eine Kreuzung aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen ist und eine höhenfreie Lösung aufgrund der geringen Belastungen unverhältnismäßig wäre.

Für die Verknüpfung der B 15neu mit der B 15 östlich Münchsdorf reicht leistungsmäßig eine normale Einmündung der B 15 (Nord) aus (Plan 25), so daß sich von der B 15 (Süd) zur B 15neu ein durchgängiger Straßenzug ergibt, um den Schwerverkehr in Richtung B 15neu zu leiten. Ein Kreisverkehr (Plan 24) ist nicht notwendig.

Insgesamt ist zu den Fällen 1a und 1b festzustellen, daß mit der 4-streifigen B 15neu über die Isar bis zur B 299 trotz des hohen Anteils Schwerverkehr stets eine gute Verkehrsqualität erreicht wird. Eine 2-streifige Lösung in diesem Abschnitt ergäbe wegen des hohen Anteils Schwerverkehr keine ausreichende Verkehrsqualität und auch eine 3-streifige Lösung wäre wegen der langen Steigungsstrecke am Isarhang nicht verkehrsgerecht. Im Abschnitt zwischen der B 299 und der B 15 hat bei Prognosebelastungen zwischen 8.000 und 11.000 Kfz/Tag ein 2-streifiger Ausbau eine ausreichende Verkehrsqualität, da auf diesem Abschnitt der Lkw-Anteil von/zur B 15 deutlich geringer ist als auf der Beziehung zwischen der B 15neu und der B 299.

5.3 Fall 1c, Raumordnungstrasse nach Geisenhausen

Ausbaustufe 2

Der Fall 1c verläuft weitgehend im bisherigen Raumordnungskorridor westlich Adlkofen bis nördlich Geisenhausen und schließt in Baustufe 2 nordwestlich von Geisenhausen an die B 299 an. Obwohl die Trasse stadtferner verläuft, ist die Entlastungswirkung in der Ausbaustufe 2 für die B 15 in Kumhausen und Landshut (West) etwas höher als im Fall 1a. Ursache ist der lange, ohne Versatz geführte 4-streifige Ausbau bis Geisenhausen, so daß die Trasse in diesem Zwischenzustand eine etwas höhere Attraktivität als die Trasse 1a/b erhält. Auf der Isarbrücke ergibt sich eine Prognosebelastung von 18.500 Kfz/Tag, der Hangaufstieg bis Adlkofen ist mit 13.300 Kfz/Tag belastet und die Strecke bis zur B 299 nordwestlich Geisenhausen mit 10.300 Kfz/Tag (Plan 8, 8a). Durch die Baustufe 2 der Variante 1c wird die B 15 in Kumhausen um 10 % bzw. 1.600 Kfz/Tag entlastet und die B 299 wird zwischen Geisenhausen und dem Kasernenknoten um rd. 4.000 Kfz/Tag bzw. rd. 20 % entlastet. Die Konrad-Adenauer-Straße wird um 8.000 Kfz/Tag entlastet (Fall 1a: -7.700 Kfz/Tag).

Voraussetzung für diese Entlastungen ist, daß die bestehende St 2054 als Verbindung zwischen der B 15 und der B 299 gut angenommen wird. Die Zusatzbelastung sind 3.000 Kfz/Tag (mit Schwerverkehr), die durch Geisenhausen hindurch über den Marktplatz und die Landshuter Straße die Trasse der Variante 1c erreichen wollen (Kürzest-Weg nach Navi, der „Umweg“ um Geisenhausen herum über die B 299 wird kaum gewählt, er würde auch am Marktplatz ein Abbiegen erfordern, was verkehrlich ebenfalls sehr ungünstig wäre).

Die Herkunft-Ziel-Verteilung der 18.500 Nutzer der neuen Isarbrücke (Plan 8c) zeigt, daß 3.500 Kfz/Tag (18 %) von der B 299 aus Richtung Vilsbiburg kommen bzw. dorthin fahren und daß 3.300 Nutzer von der B 15 südlich Altfraunhofen kommen bzw. dorthin fahren und dafür den Weg über die St 2054 und durch Geisenhausen nehmen müssen. Diese Verkehre sind keine Zusatzbelastungen der B 15 bzw. B 299, sondern es sind zu zwei Drittel Verkehre, die bereits heute vorhanden sind und durch Landshut fahren. Die Zusatzbelastung im Vergleich zu heute sind 1.200 Kfz/Tag auf der B 15 südlich Altfraunhofen und die 1.100 Kfz/Tag auf der B 299 südlich Geisenhausen (Plan 2a).

Die Verknüpfung der B 15neu, Fall 1c, mit der St 2045 westlich Adlkofen soll mit 2 Rampen im Südwest- und Nordostquadranten erfolgen (Plan 14a,b). Die Belastun-

gen sind relativ gering, so daß sich bei vorfahrtsberechtigter St 2045 auch in der Morgenspitze und Abendspitze gute Verkehrsqualitäten ergeben.

Die Verknüpfung der B 15neu mit der B 299 nordwestlich Geisenhausen kann im Fall 1c ähnlich wie im Fall 1b unter Einbeziehung der LA 8 erfolgen, wobei sich auch im Fall 1c wie im Fall 1b eine wesentliche Verbesserung der Istsituation der LA 8 bei insgesamt guter Verkehrsqualität ergibt (Plan 22 bzw. 22a,b).

Ausbaustufe 3: B 15neu von A 92 bis B 15 bei Münchsdorf

Im Endausbau (Stufe 3) des Falles 1c mit einer 2-streifigen neuen Verbindungsstraße zwischen der B 299 nördlich Geisenhausen und B 15 bei Münchsdorf ergeben sich die in den Plänen 9ff (Plan 9ff, analog Plan B 15-5ff der Verkehrsuntersuchung vom 22.09.2015) dargestellten Belastungen. Die neue Verbindungsstraße erhält eine Belastung von „nur“ 8.200 Kfz/Tag und ist damit deutlich weniger effektiv als eine Verbindungsstraße südlich Kumhausen entsprechend Fall 1a mit 11.300 Kfz/Tag. Entsprechend geringer ist auch die Entlastungswirkung für Landshut und Kumhausen.

Die verkehrliche Beurteilung der Knotenpunkte mit der LA 55 nordöstlich Altfraunhofen (Plan 23) und der B 15 östlich Münchsdorf (Plan 24, 25) entspricht den im Fall 1b getroffenen Aussagen.

6. Großräumige Auswirkung der Umfahrung Landshut

Grundlage der Verkehrsuntersuchung war eine 3-stufige Betrachtung:

- die Verkehrsanalyse 2014 (Grundlage: umfassende Verkehrserhebungen)
- die Verkehrsprognose 2030 ohne B 15neu bis zur A 94
- die Verkehrsprognose 2030 mit B 15neu bis zur A 94

Das bedeutet, daß für die vorliegende „Untersuchung Umfahrung Landshut“ trotz der unterschiedlichen Ausbaustufen vom Prognose-Nullfall bis zur durchgehenden Umfahrung Landshut stets dieselbe Verkehrsmengematrix für den gesamten Untersuchungsraum von Regensburg bis nördlich Rosenheim verwendet wurde. Bei dieser Verkehrsmatrix wurde ein großräumiges Verlagerungspotential von 3.500 Kfz/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen berücksichtigt. Die inzwischen im Rahmen der Untersuchungen zum Fernverkehr in Bayern auf Grundlage der Erfassung von Kfz-Kennzeichen auf Autobahnen und ihre Verfolgung im Autobahnnetz vorliegenden Ergebnisse ergeben als verlagerbaren Fernverkehr 2.800 Kfz/Tag (heutiger Verkehrsumfang), der in der Prognose den von mir ermittelten 3.500 Kfz/Tag entsprechen dürfte. Bei diesen Daten sind die großräumigen Umlagerungen von der Autobahnstrecke A 3 (Nürnberg) – A 99 (München) – A 8 (Rosenheim) noch nicht enthalten. Das Umlagerungspotential dieses Streckenzuges wurde mit 10.100 Kfz/Tag ermittelt. Ich habe davon ein Umlagerungspotential von 4.500 Kfz/Tag (ca. 40 %) angesetzt, wenn die B 15neu bis zur A 94 4-streifig durchgehen würde und die B 15 bis südlich Rosenheim so ausgebaut ist, daß diese Zusatzbelastung auch abgewickelt werden kann.

Für den Prognose-Nullfall, d.h. B 15neu bis zur A 92, stellt sich die Frage, ob die Fernverkehre in diesem Umfang überhaupt durch die hochbelastete und z.T. überlastete Stadtdurchfahrt von Landshut fahren werden.

Mit der stufenweisen Fertigstellung der Ost-Süd-Umfahrung Landshut wird es zu folgenden Zusatzbelastungen südlich von Landshut kommen:

Wenn die Ostumfahrung bis zur B 299 führt, dann ergibt sich für die B 15 südlich Münchsdorf im Vergleich zum Istzustand eine Zusatzbelastung von 3.200 Kfz/Tag. Mit vollständiger Ost-Süd-Umfahrung bis zur B 15 entsprechend Fall 1a steigt diese Zusatzbelastung auf 5.100 Kfz/Tag an, so daß dann die Belastung der B 15 südlich Münchsdorf auf 11.200 Kfz/Tag anwächst.

Für die B 299 südlich Geisenhausen ergibt sich nach Fertigstellung der Ostumfahrung Landshut bis zur B 299 eine Zusatzbelastung von 2.200 Kfz/Tag, die Belastung der B 299 nach Vilsbiburg steigt südöstlich Geisenhausen je nach Planfall auf 19.400 – 20.200 Kfz/Tag. Das entspricht einer Verkehrszunahme um 13 %. Diese Verkehrszunahme auf der B 299 bleibt auch, wenn die B 15neu in der 3. Ausbaustufe bis zur B 15 führt. Von der Zusatzbelastung nutzen 2.000 Kfz/Tag die Umfahrung Vilsbiburg, deren Belastung von 11.500 Kfz/Tag (Zählung 2014) auf 13.500 Kfz/Tag ansteigen wird. Südlich Vilsbiburg auf der B 299 Ri. Neumarkt-St.Veit ergibt sich eine Zusatzbelastung von 1.400 Kfz/Tag. Hier waren 2014 rd. 7.200 Kfz/Tag gezählt worden.

Für die B 299 mit den Umfahrungen von Geisenhausen, Vilsbiburg und Neumarkt-St. Veit sind die großräumigen Auswirkungen der Umfahrung Landshut folgendermaßen zu beurteilen:

Die bestehende **Umfahrung Geisenhausen** der B 299 ist z.Z. (2014, siehe Anl. 7a,b) mit rd. 14.500 Kfz/Tag belastet, in der Morgenspitze sind es 813 Kfz/Stunde Richtung Landshut und in der Abendspitze sind es 602 Kfz/Stunde von Landshut kommend. Mit der Umfahrung Landshut steigt je nach Variante die Belastung bei Geisenhausen auf 15.500 bis 17.500 Kfz/Tag. Auf der B 299 östlich Geisenhausen werden bereits jetzt 17.300 Kfz/Tag mit entsprechend eingeschränktem Verkehrsfluß abgewickelt. An der Stadtgrenze von Landshut sind es sogar 20.900 Kfz/Tag an der nicht signalisierten Einmündung der Weickmannshöhe mit morgens 1.217 Kfz/Stunde Richtung Landshut und abends 967 Kfz/Stunde von Landshut kommend (Anl. 4b). Angesichts dieser hohen bereits jetzt auf der B 299 abgewickelten Belastungen ist ein zumindest 3-streifiger Ausbau der B 299 anzustreben.

Die bestehende **Umfahrung Vilsbiburg** der B 299 ist z.Z. (2014, siehe Anl. 8a-d) mit 11.500 Kfz/Tag im nördlichen Abschnitt und 14.600 Kfz/Tag im südlichen Abschnitt bis zur B 388 belastet, die Spitzenstundenbelastungen liegen im Bereich von 700 – 900 Kfz/Stunde. Auch wenn die Belastung der Umfahrung Vilsbiburg durch die Ostumfahrung Landshut um ca. 2.000 Kfz/Tag ansteigen wird, bleibt die Umfahrung im Prinzip noch leistungsfähig. Ein Leistungsproblem sind jedoch die beiden im Zuge der Umfahrung vorhandenen Einmündungen (Maybachstraße und Rampe der Kreisstraße LA 13, gefährliches Linkseinbiegen) und die bereits jetzt z.T. gerade noch ausreichende Verkehrsqualität des Verteilerkreisels der B 299 an der Nordeinfahrt von Vilsbiburg. Mit der Ostumfahrung Landshut werden am Kreisverkehr leistungs-

steigernde und im Zuge der Umfahrung Vilsbiburg die Sicherheit der Linkseinbieger verbessernde Maßnahmen erforderlich. Diese Maßnahmen werden sowohl bei einer Weiterführung der B 15neu, Ostumfahrung Landshut direkt zur B 15 (Fall 1a) als auch in den Fällen 1b und 1c, die stärker die B 299 einbeziehen, notwendig.

Die neue **Umfahrung von Neumarkt-St.Veit** mit ihren 2 Kreisverkehrsplätzen im Zuge der B 299 wird auch mit einer Zusatzbelastung von 1.400 Kfz/Tag durch die Ostumfahrung Landshut mit guter Verkehrsqualität leistungsfähig bleiben, weil die Gesamtbelastung der B 299 südlich der B 388 mit 7.000 – 8.000 Kfz/Tag weniger als halb so groß ist als im Abschnitt Landshut – Vilsbiburg.

Schwieriger wird es mit den **Ortsdurchfahrten im Zuge der B 15**, speziell Taufkirchen a.d. Vils und Dorfen, die beide noch keine Umfahrung haben. Außerhalb der Ortsdurchfahrten ist die B 15 im Vergleich zur B 299 erheblich geringer belastet, so daß die Zusatzbelastung auf der B 15, ausgenommen in den Ortsdurchfahrten von Taufkirchen und Dorfen, vorerst problemlos abgewickelt werden kann.

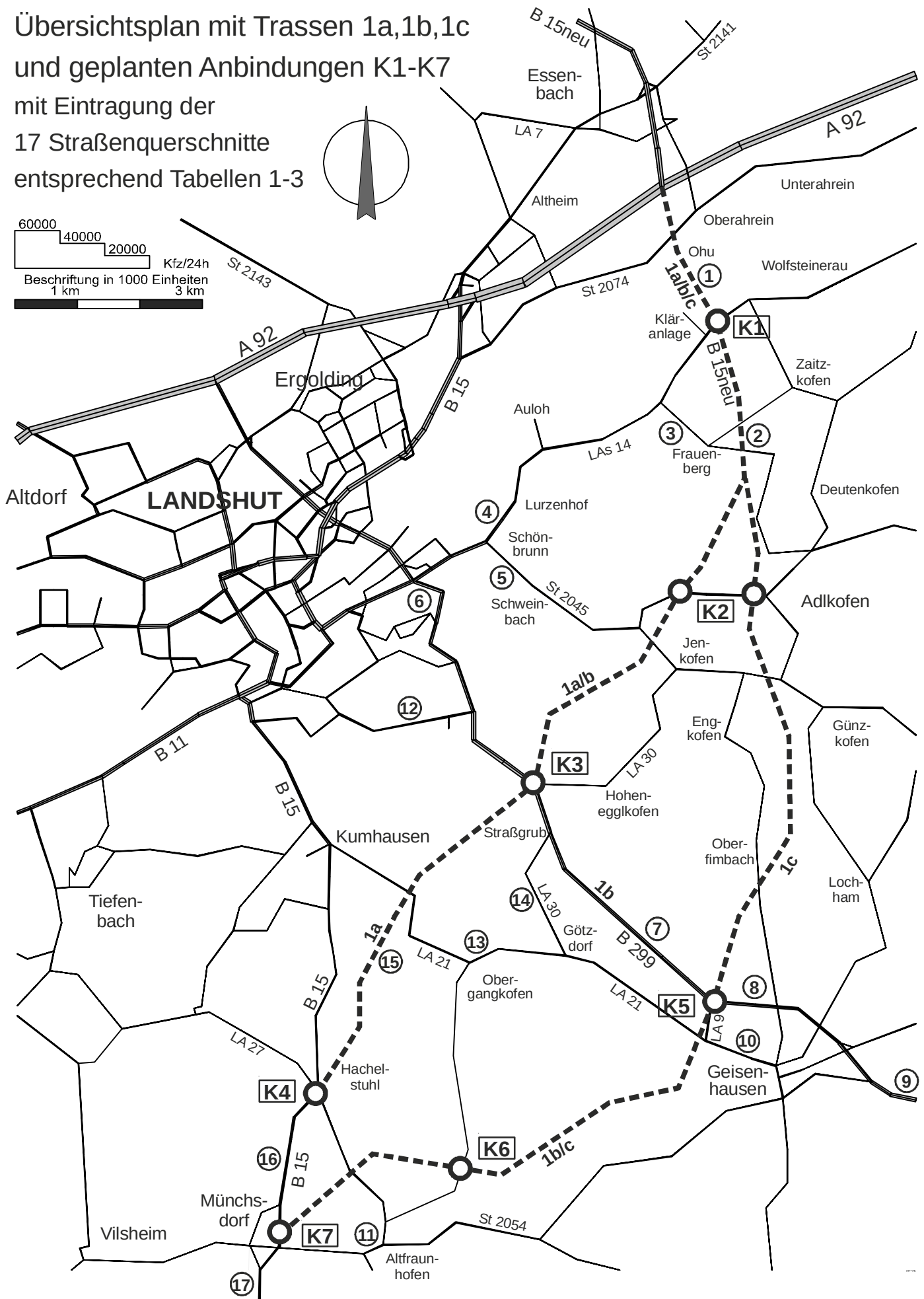
München, 7. Dezember 2016

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

Raum Landshut (B 15neu)

Übersichtsplan mit Trassen 1a,1b,1c und geplanten Anbindungen K1-K7

mit Eintragung der
17 Straßenquerschnitte
entsprechend Tabellen 1-3



	Fall 1a		Prognose-Nullfall	Ost-Süd-Umfahrung Landshut Fall 1a ohne Weiterführung / Zwischenzustände und Endzustand				B 15neu auf B 15 bis A 94	B 15neu auf RO bis A 94
	Ostumfahrung Landshut + Südumfahrung bis zur B 15 bei Hachelstuhl	FS	B 15neu A 93 – A 92	Zwischenzustand A 92 – LAs 14	Zwischenzustand A 92 – B 299 westl. Hoheneggel- kofen		Endzustand A 92 – B 15	Endzustand A 92 – B 15	Endzustand B 15neu A 93 – A 92
1	B 15neu Isarbrücke	3 4		10.600	17.300		20.500	20.100 23.500	20.700 24.100
2	B 15neu Tunnel	3 4		11.700	11.700		15.000	14.400 18.000	15.000 18.700
3	GVS Frauenberg	2	1.400	2.800	900		800	900	800
4	LAs 14 Schönbrunn	2	13.900	14.600	11.900		11.700	11.700	11.700
5	St 2045 Schweinbach	2	7.000	6.600	5.300		5.100	5.100	5.100
6	B 299 südl. Kasernenknoten	3	20.800	20.400	17.300		18.500	18.300	18.700
7	B 299 westl. Geisenhausen	2	19.000	18.500	20.700		18.300	19.200	27.900
8	B 299 nördl. Geisenhausen	2	15.600	15.100	15.900		15.500	16.100	25.900
9	B 299 östl. Geisenhausen	2	19.200	18.900	19.600		19.400	20.000	18.100
10	LA 21 Zentrum Geisenhausen	2	8.700	8.700	8.800		8.500	8.600	8.200
11	St 2054 Zentrum Altfraunhofen	2	3.900	4.000	5.400		4.300	4.100	4.000
12	GVS Weickmannshöhe	2	6.600	6.600	8.000		7.400	7.200	7.300
13	LA 21 Übergangkofen	2	5.300	5.200	6.600		5.700	5.400	5.600
14	LA 30 Götzdorf	2	2.000	2.100	4.400		1.900	1.700	2.300
15	Südumfahrung Landshut	2					11.200	13.400	5.700
16	B 15 bei Hachelstuhl	2 3	7.100	7.300	7.500		11.500	13.500	5.100
17	B 15 südl. Münchsdorf	2 3	6.300	7.500	9.100		11.200	13.200	4.300

	Fall 1b		Prognose-Nullfall	Ost-Süd-Umfahrung Landshut Fall 1b ohne Weiterführung / Zwischenzustände und Endzustand				B 15neu auf B 15 bis A 94	B 15neu auf RO bis A 94
	Ostumfahrung Landshut + Südumfahrung bis zur B 15 bei Münchsdorf	FS	B 15neu A 93 – A 92	Zwischenzustand A 92 – LAs 14	Zwischenzustand A 92 – B 299 westl. Hoheneggel- kofen	Zwischenzustand A 92 – B 299 westl. Geisenhausen	Endzustand A 92 – B 15	Endzustand A 92 – B 15	Endzustand B 15neu A 93 – A 92
1	B 15neu Isarbrücke	3 4		10.600	17.300	17.900	20.400	20.100 23.200	20.700 23.800
2	B 15neu Tunnel	3 4			11.700	12.200	14.800	14.400 17.600	15.000 18.200
3	GVS Frauenberg	2	1.400	2.800	900	900	800	800	800
4	LAs 14 Schönbrunn	2	13.900	14.600	11.900	11.900	11.700	11.800	11.800
5	St 2045 Schweinbach	2	7.000	6.600	5.300	5.000	5.000	5.100	5.100
6	B 299 südl. Kasernenknoten	3	20.800	20.400	17.300	17.500	16.800	16.800	17.200
7	B 299 westl. Geisenhausen	2 4	19.100	18.500	20.700	22.500	28.000	30.100	29.300
8	B 299 nördl. Geisenhausen	2	15.600	15.100	15.900	16.200	17.200	17.200	27.100
9	B 299 östl. Geisenhausen	2	19.200	18.900	19.600	19.800	20.000	20.300	18.400
10	LA 21 Zentrum Geisenhausen	2	8.700	8.700	8.800	9.800	8.800	8.800	8.400
11	St 2054 Zentrum Altfraunhofen	2	3.900	4.000	5.400	5.800	2.800	2.900	2.600
12	GVS Weickmannshöhe	2	6.600	6.600	8.000	9.700	7.600	7.400	7.200
13	LA 21 Obergangkofen	2	5.300	5.200	6.600	5.900	4.500	5.300	5.800
14	LA 30 Götzdorf	2	2.000	2.100	4.400	2.600	800	1.600	3.500
15	Südumfahrung Landshut	2					8.500	9.600	2.300
16	B 15 bei Hachelstuhl	2	7.100	7.300	7.500	7.400	4.500	4.500	3.800
17	B 15 südl. Münchsdorf	2	6.300	7.500	9.100	9.500	10.700	12.900	4.400

	Fall 1c		Prognose-Nullfall	Ost-Süd-Umfahrung Landshut Fall 1c ohne Weiterführung / Zwischenzustände und Endzustand				B 15neu auf B 15 bis A 94	B 15neu auf RO bis A 94
	Ostumfahrung Landshut + Südumfahrung bis zur B 15 bei Münchsdorf	FS	B 15neu A 93 – A 92	Zwischenzustand A 92 – LAs 14		Zwischenzustand A 92 – B 299 westl. Geisenhausen	Endzustand A 92 – B 15	Endzustand A 92 – B 15	Endzustand B 15neu A 93 – A 92
1	B 15neu Isarbrücke	3 4		10.600		18.500	21.700	20.100 24.300	20.700 25.000
2	B 15neu Tunnel	3 4				13.300	16.400	14.400 18.400	15.000 19.300
3	GVS Frauenberg	2	1.400	2.800		700	700	800	800
4	LAs 14 Schönbrunn	2	13.900	14.600		12.100	11.900	12.000	12.000
5	St 2045 Schweinbach	2	7.000	6.600		5.200	5.000	5.300	5.300
6	B 299 südl. Kasernenknoten	3	20.800	20.400		17.000	16.600	16.600	16.900
7	B 299 westl. Geisenhausen	2	19.100	18.500		15.900	15.100	15.200	16.200
8	B 299 nördl. Geisenhausen	2	15.600	15.100		17.000	17.500	17.700	28.100
9	B 299 östl. Geisenhausen	2	19.200	18.900		20.200	20.100	20.600	19.000
10	LA 21 Zentrum Geisenhausen	2	8.700	8.700		11.800	8.900	8.900	8.300
11	St 2054 Zentrum Altfraunhofen	2	3.900	4.000		7.300	2.900	3.100	2.800
12	GVS Weickmannshöhe	2	6.600	6.600		6.100	6.500	6.500	6.500
13	LA 21 Obergangkofen	2	5.300	5.200		5.900	5.200	5.200	5.400
14	LA 30 Götzdorf	2	2.000	2.100		1.000	1.400	1.300	1.200
15	Südumfahrung Landshut	2					8.200	10.000	2.900
16	B 15 bei Hachelstuhl	2	7.100	7.300		5.400	4.500	4.500	3.600
17	B 15 südl. Münchsdorf	2 3	6.300	7.500		8.800	10.800	13.000	4.400

B 15neu Umfahrung Landshut

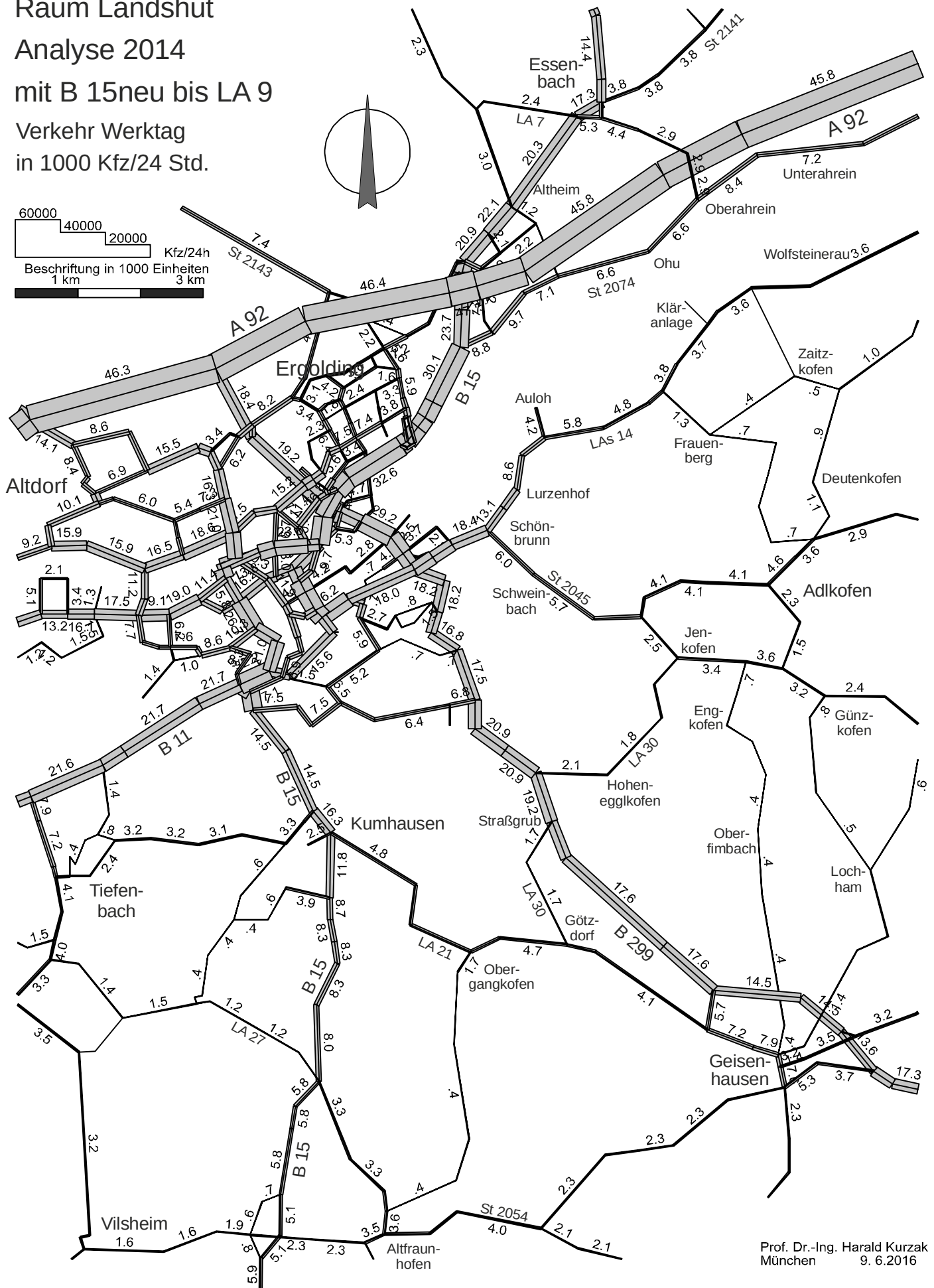
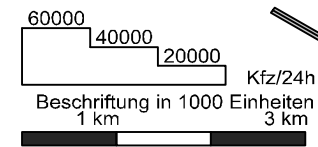
Ermittlung der Entlastungswirkung betrachtete Teilstrecken

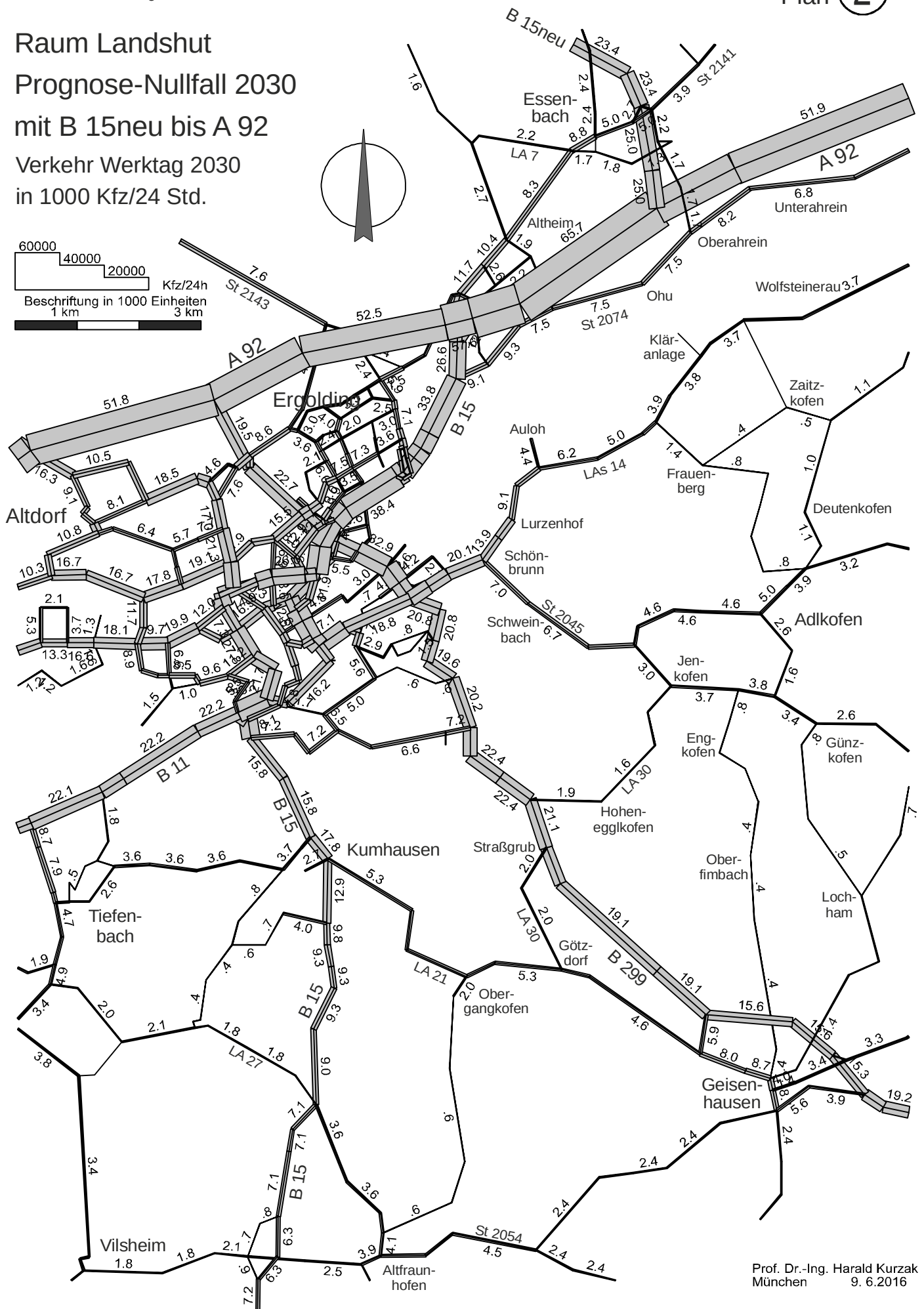


	Länge in Meter	Kfz/Tag	Kfz*km/Tag		Kfz/Tag	Kfz*km/Tag		Kfz/Tag	Kfz*km/Tag
		Fall 1a			Fall 1b			Fall 1c	
B 299, Bereich Konrad-Adenauer-Straße Teilstrecken 1 – 8									
1	300	2.700	810		2.400	720		3.300	990
2	340	4.400	1.496		4.500	1.530		5.500	1.870
3	350	6.500	2.275		7.000	2.450		8.000	2.800
4	600	7.100	4.260		7.800	4.680		8.800	5.280
8	360	7.300	2.628		7.900	2.844		9.000	3.240
6	300	6.400	1.920		7.200	2.160		8.100	2.430
7	370	4.100	1.517		4.100	1.517		3.600	1.332
8	370	3.800	1.406		3.800	1.406		3.300	1.221
		42.300	16.312		44.700	17.307		49.600	19.163
B 15 im Stadtgebiet Landshut von Ergolding bis Kupfereck Teilstrecken 9 – 23									
9	1420	6.000	8.520		5.900	8.378		5.600	7.952
10	200	3.600	720		3.600	720		2.800	560
11	510	3.500	1.785		3.400	1.734		2.800	1.428
12	300	1.600	480		1.000	300		600	180
13	460	1.700	782		1.600	736		1.100	506
14	230	1.600	368		1.500	345		1.300	299
15	700	0	0		0	0		0	0
16	450	1.500	675		1.400	630		1.200	540
17	350	1.900	665		1.200	420		1.000	350
18	250	2.000	500		1.200	300		1.000	250
19	430	1.900	817		1.200	516		1.200	516
20	530	2.100	1.113		1.400	742		900	477
21	420	2.000	840		1.300	546		800	336
22	510	2.000	1.020		1.300	663		700	357
23	500	3.000	1.500		1.900	950		1.600	800
		34.400	19.785		27.900	16.980		22.600	14.551
B 15, Veldener Straße einschl. Kumhausen Teilstrecken 24 – 28									
24	240	1.500	360		0	0		800	192
25	310	2.500	775		1.500	465		1.500	465
26	840	4.300	3.612		2.400	2.016		2.200	1.848
27	1120	4.200	4.704		2.400	2.688		2.300	2.576
28	460	3.700	1.702		2.000	920		2.400	1.104
		16.200	11.153		8.300	6.089		9.200	6.185
Landshut Innenstadt Telstrecken 29 – 41									
29	1660	800	1.328		500	830		0	0
30	550	1.700	935		1.400	770		1.100	605
31	420	1.400	588		1.300	546		900	378
32	650	1.300	845		1.200	780		800	520
33	500	1.300	650		1.200	600		800	400
34	310	1.400	434		900	279		800	248
35	210	900	189		600	126		0	0
36	180	1.200	216		1.100	198		1.500	270
37	330	2.100	693		1.700	561		1.900	627
38	210	3.000	630		2.900	609		2.900	609
39	800	3.400	2.720		3.400	2.720		2.900	2.320
40	530	1.700	901		0	0		0	0
41	1140	500	570		0	0		0	0
		20.700	10.699		16.200	8.019		13.600	5.977
	Summe	113.600	57.949		97.100	48.395		95.000	45.876

Pläne

Raum Landshut
Analyse 2014
mit B 15neu bis LA 9
Verkehr Werktag
in 1000 Kfz/24 Std.





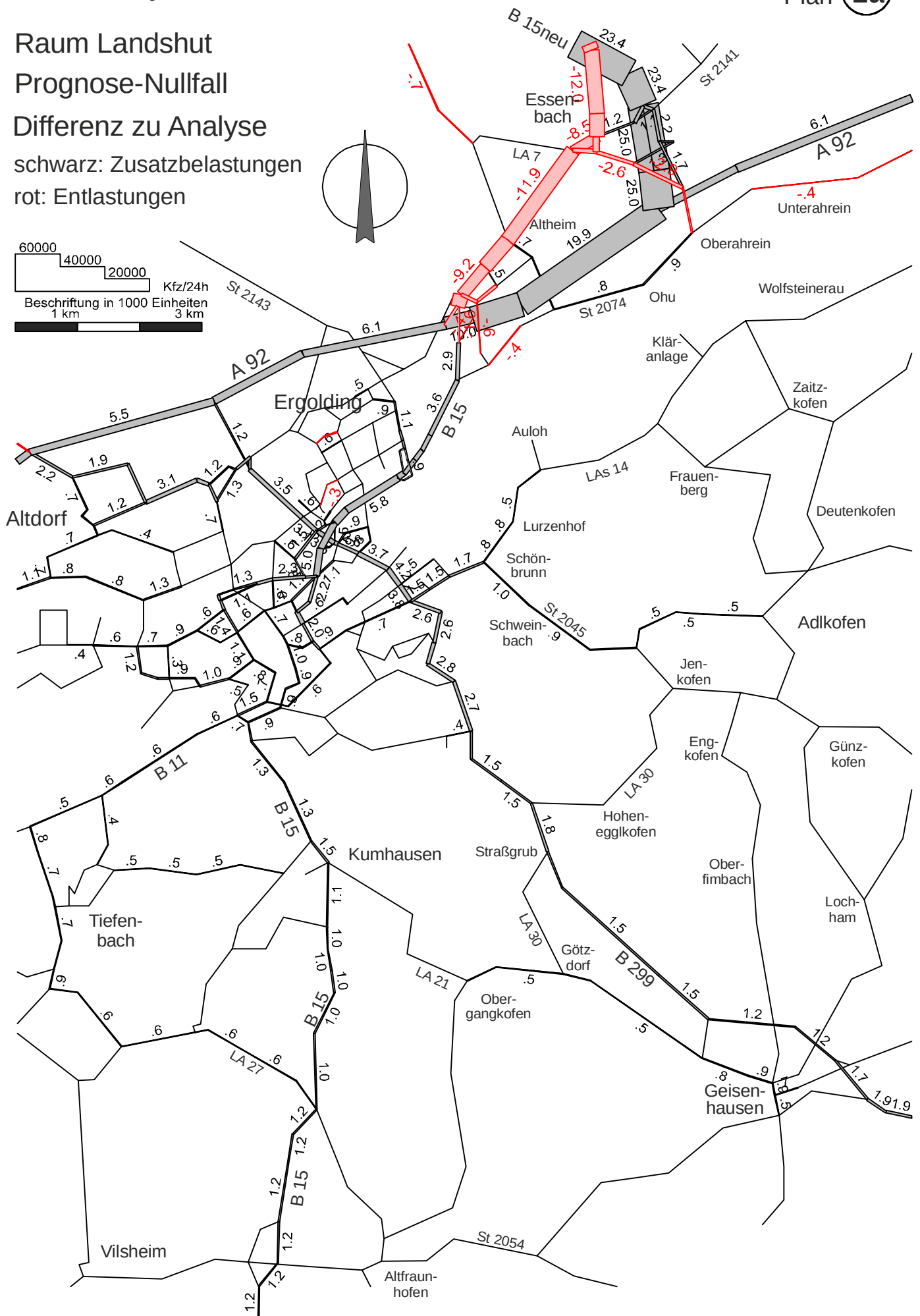
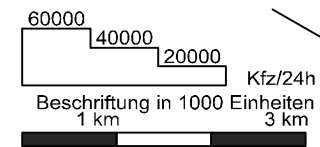
Raum Landshut

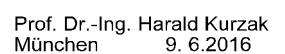
Prognose-Nullfall

Differenz zu Analyse

schwarz: Zusatzbelastungen

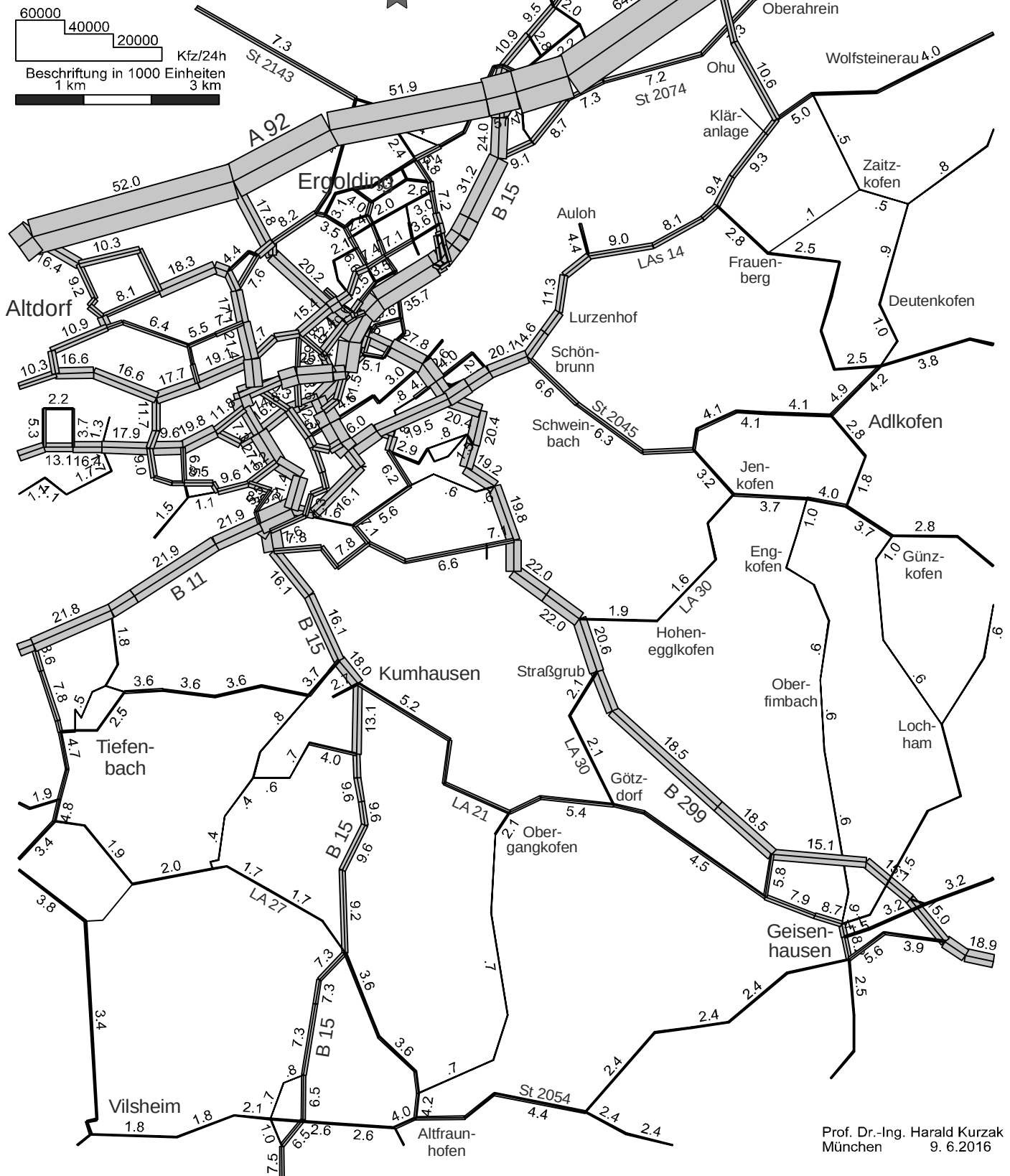
rot: Entlastungen





Raum Landshut, Fall 1a-c 4-streifig bis LAs 14

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



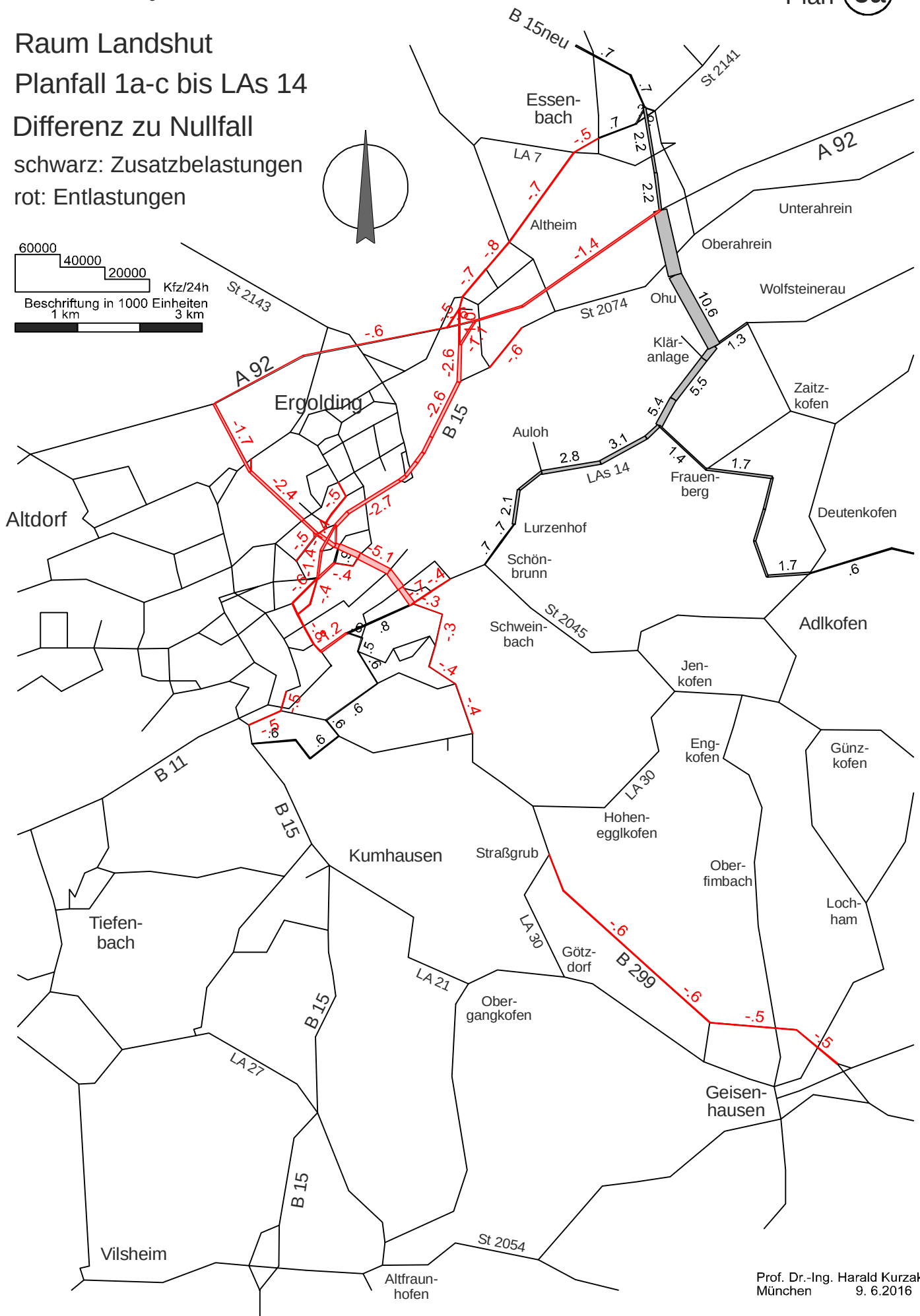
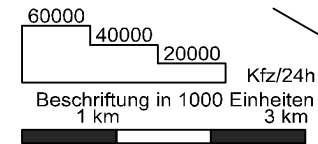
Raum Landshut

Planfall 1a-c bis LAs 14

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

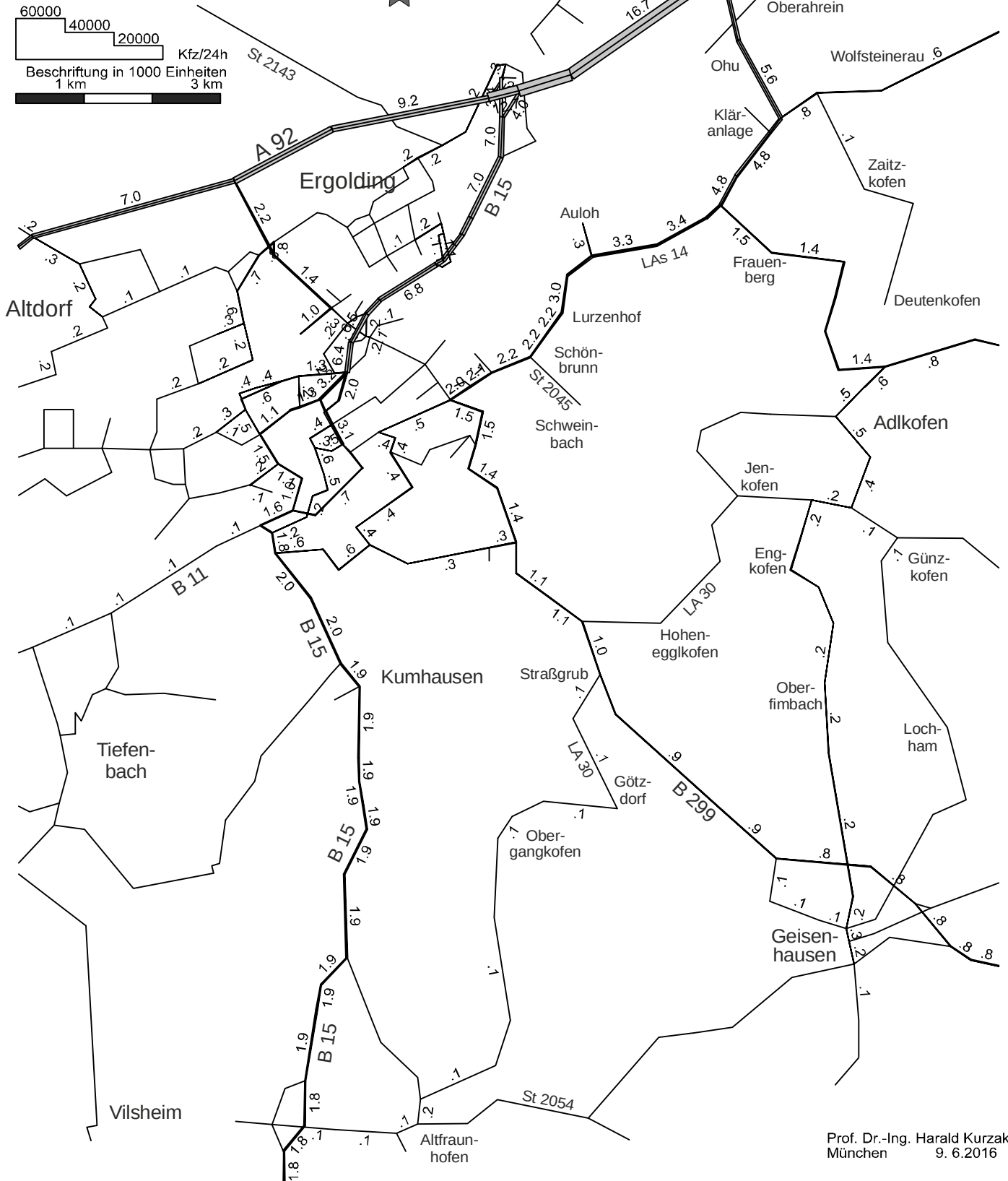
rot: Entlastungen



Raum Landshut, Fall 1a-c

4-streifig bis LAs 14

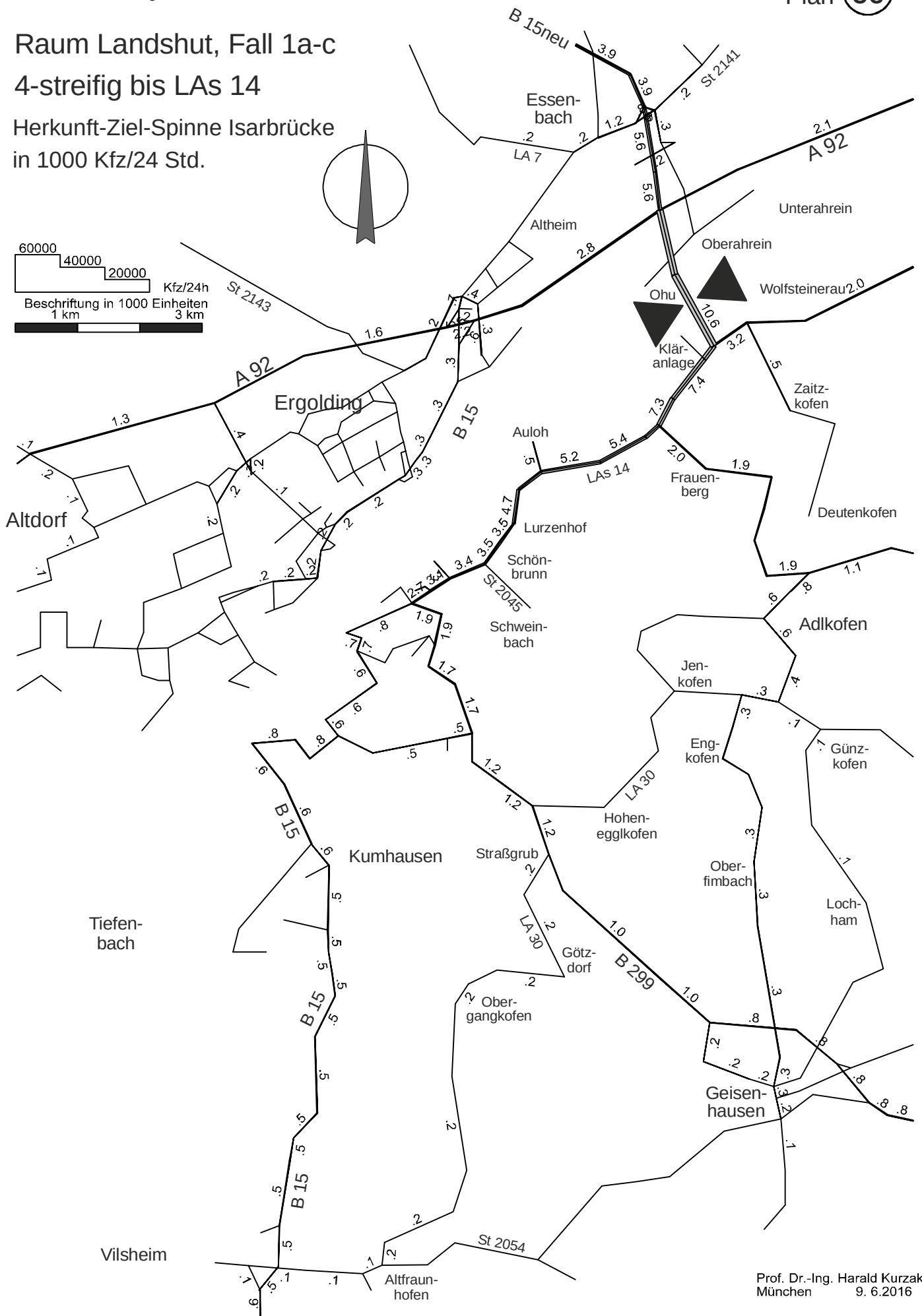
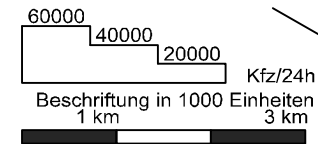
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.

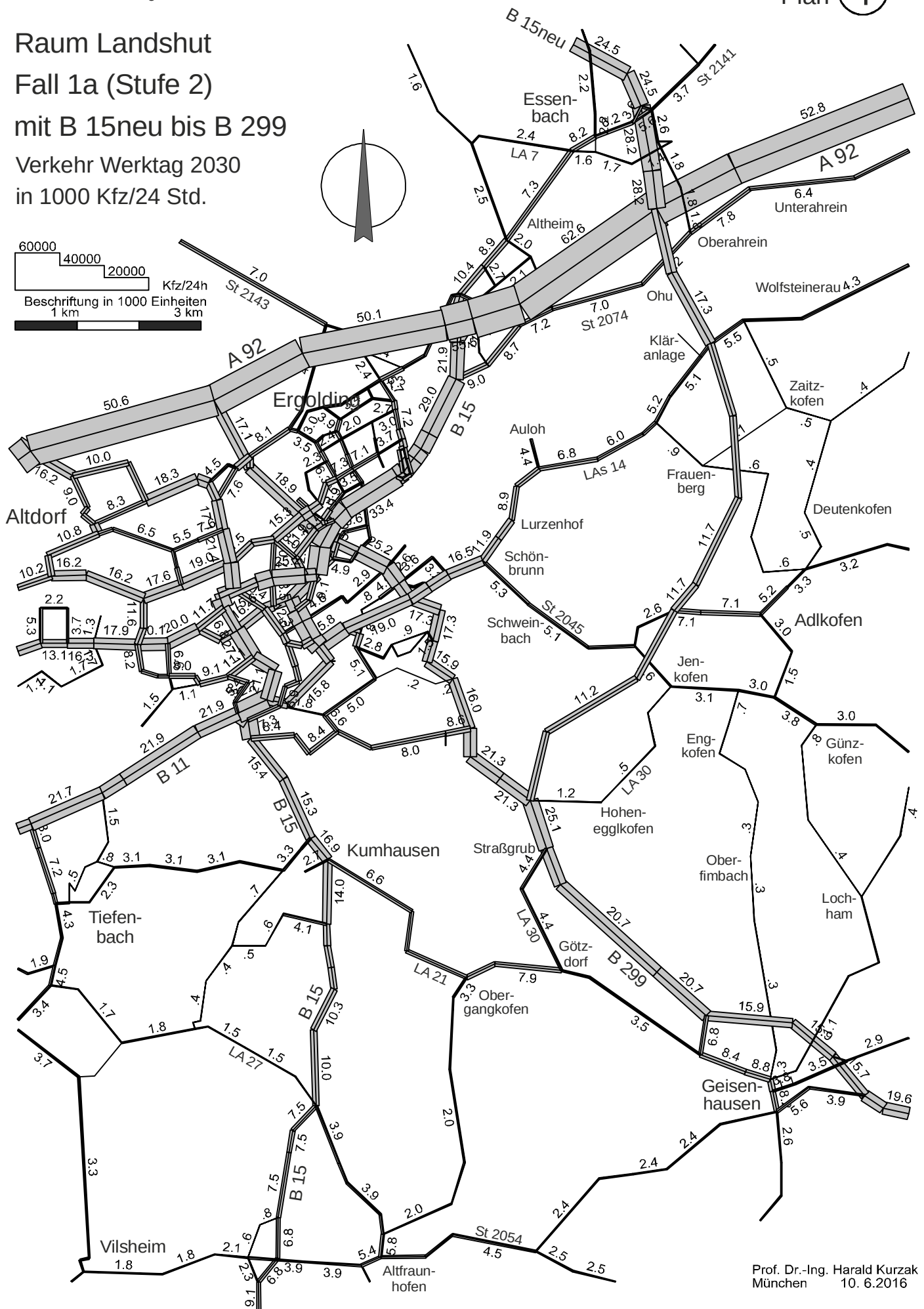


Raum Landshut, Fall 1a-c

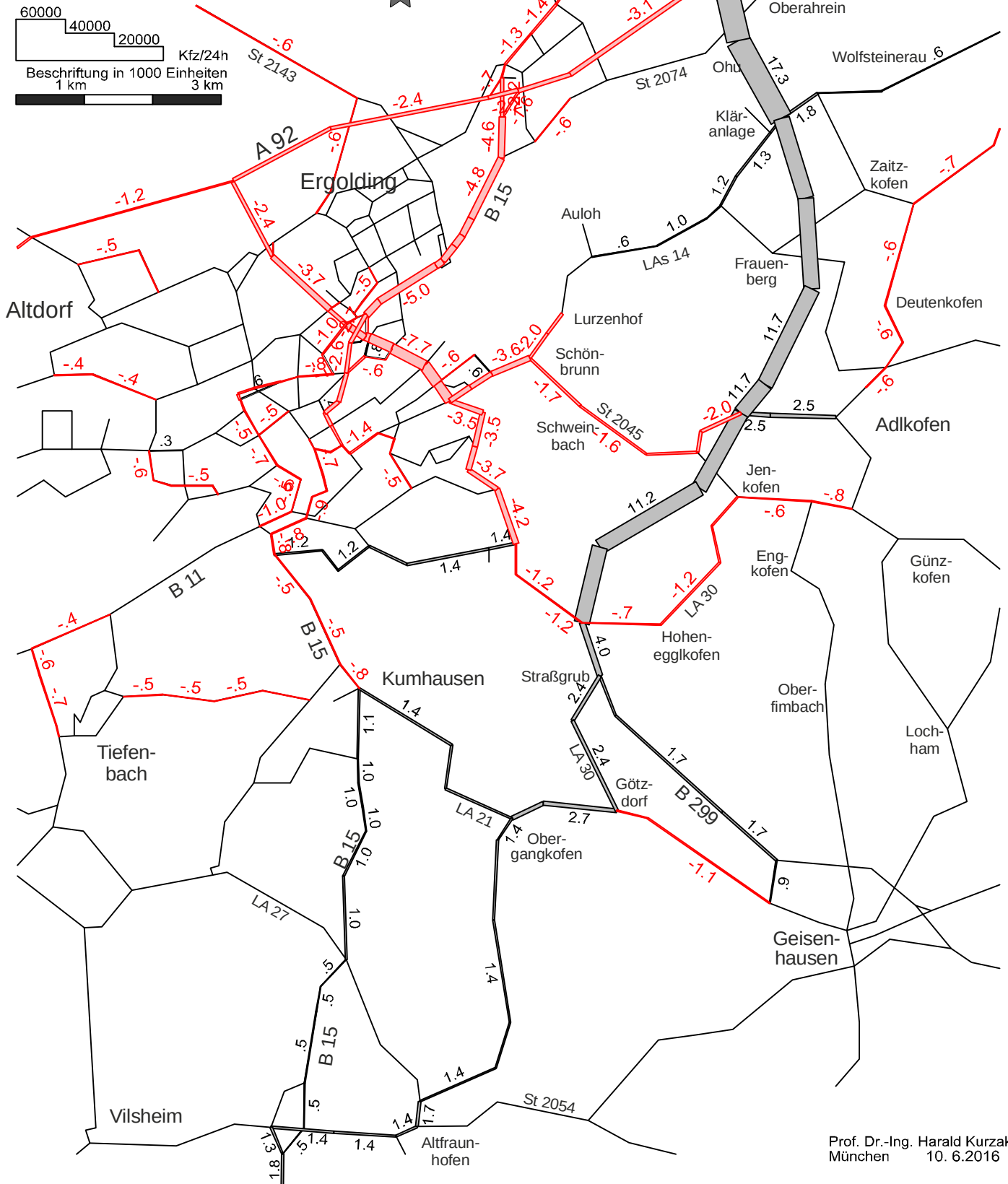
4-streifig bis LAs 14

Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.

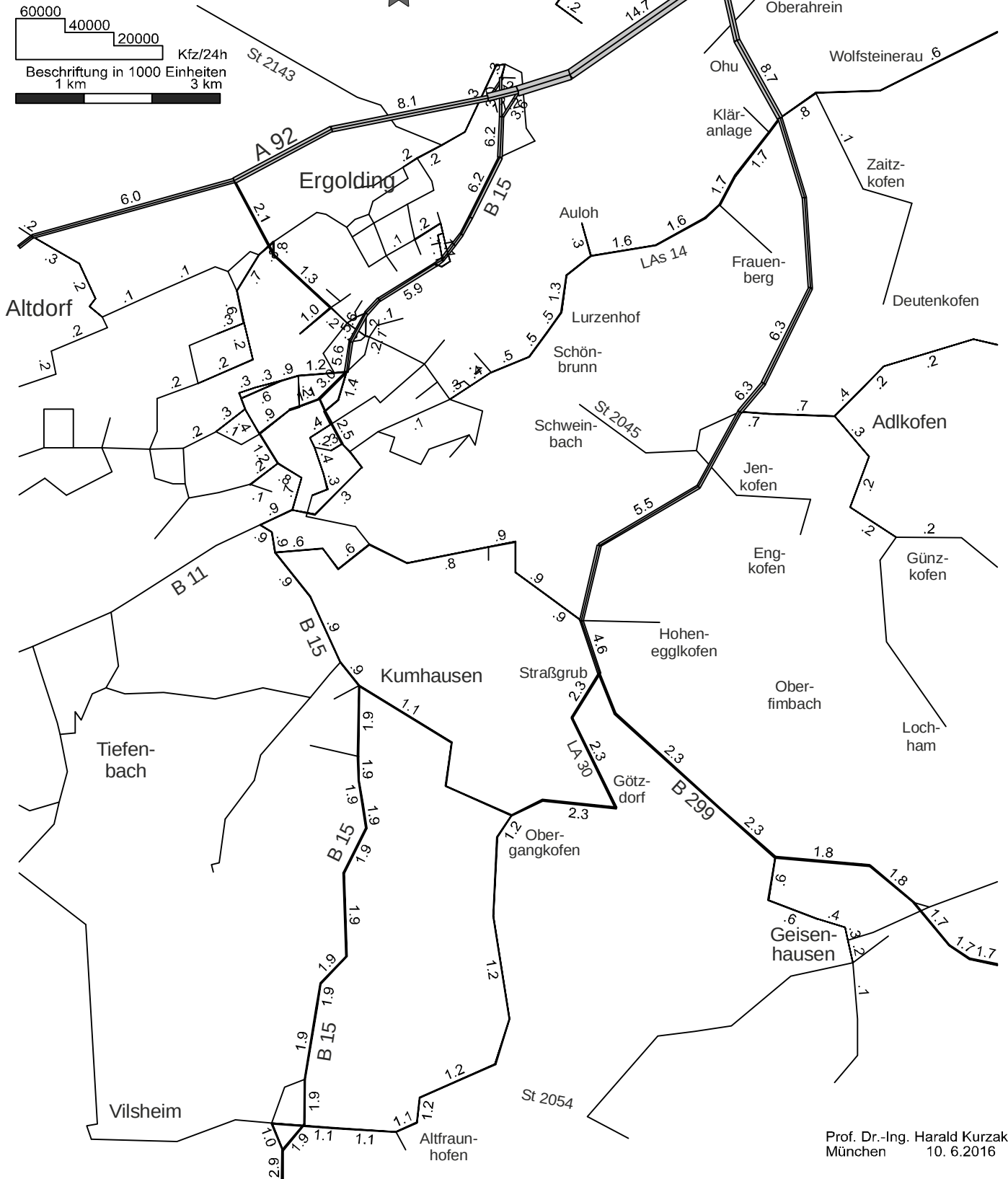




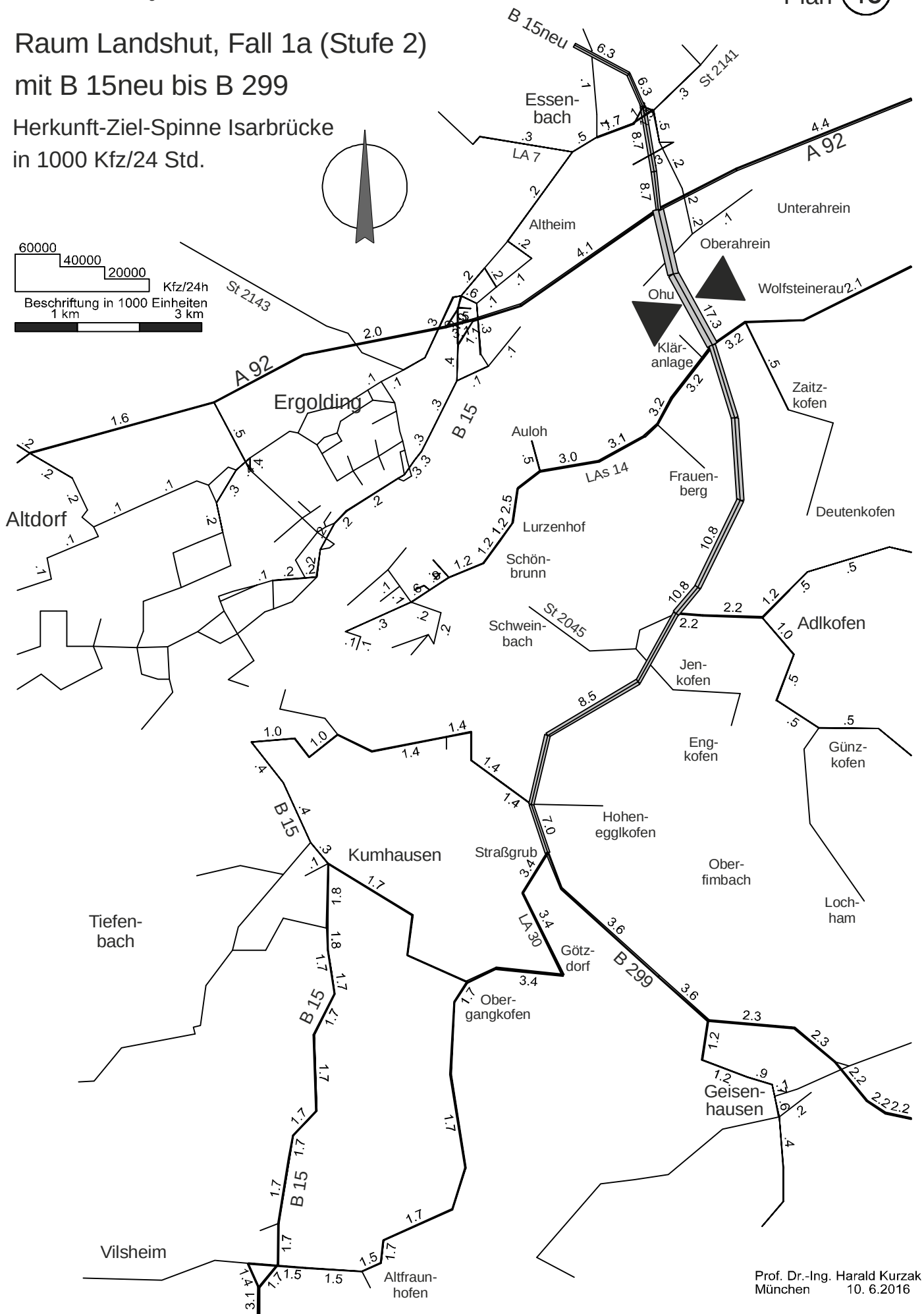
Raum Landshut
 Planfall Fall 1a (Stufe 2)
 Differenz zu Nullfall
 schwarz: Zusatzbelastungen
 rot: Entlastungen

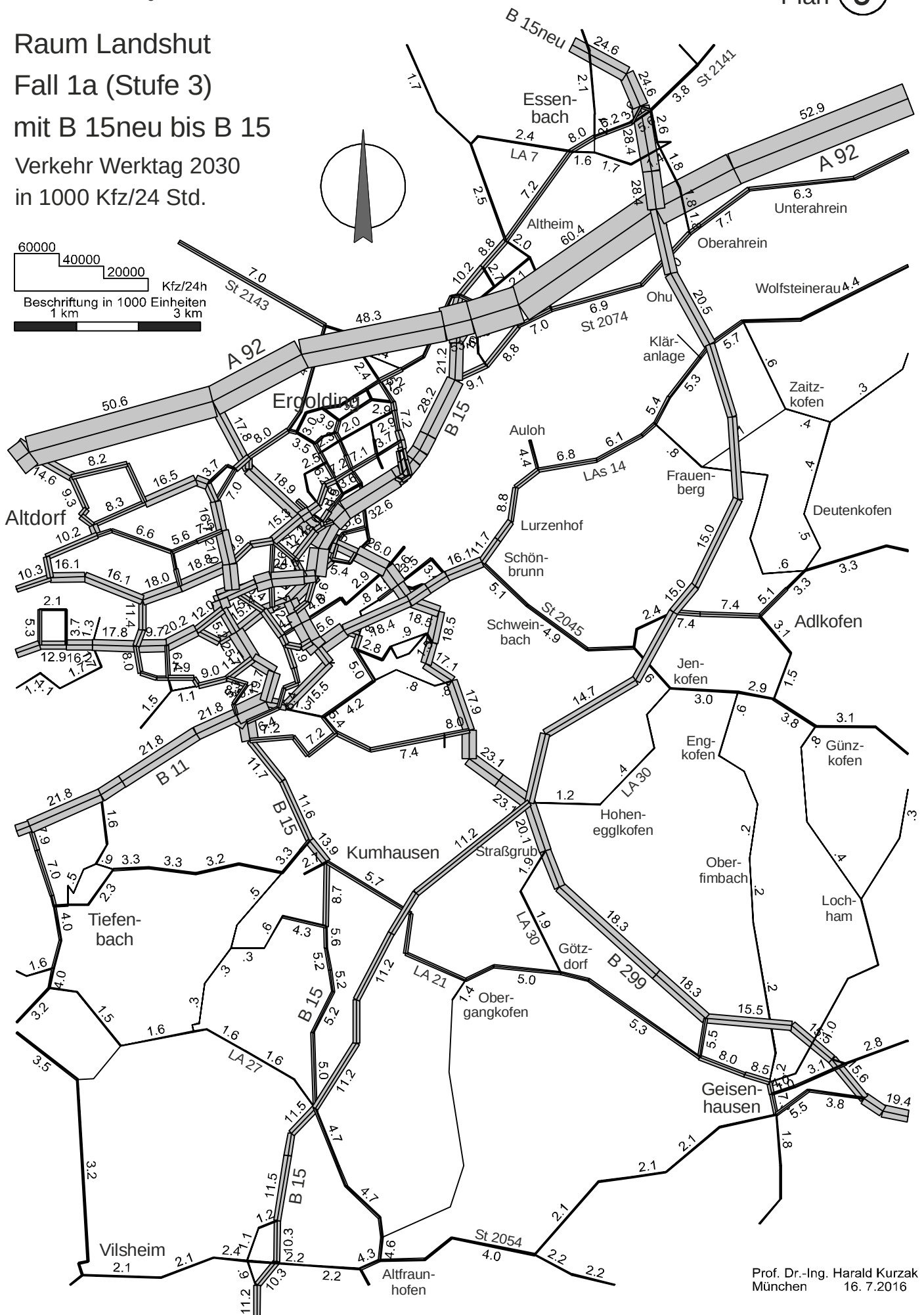


Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



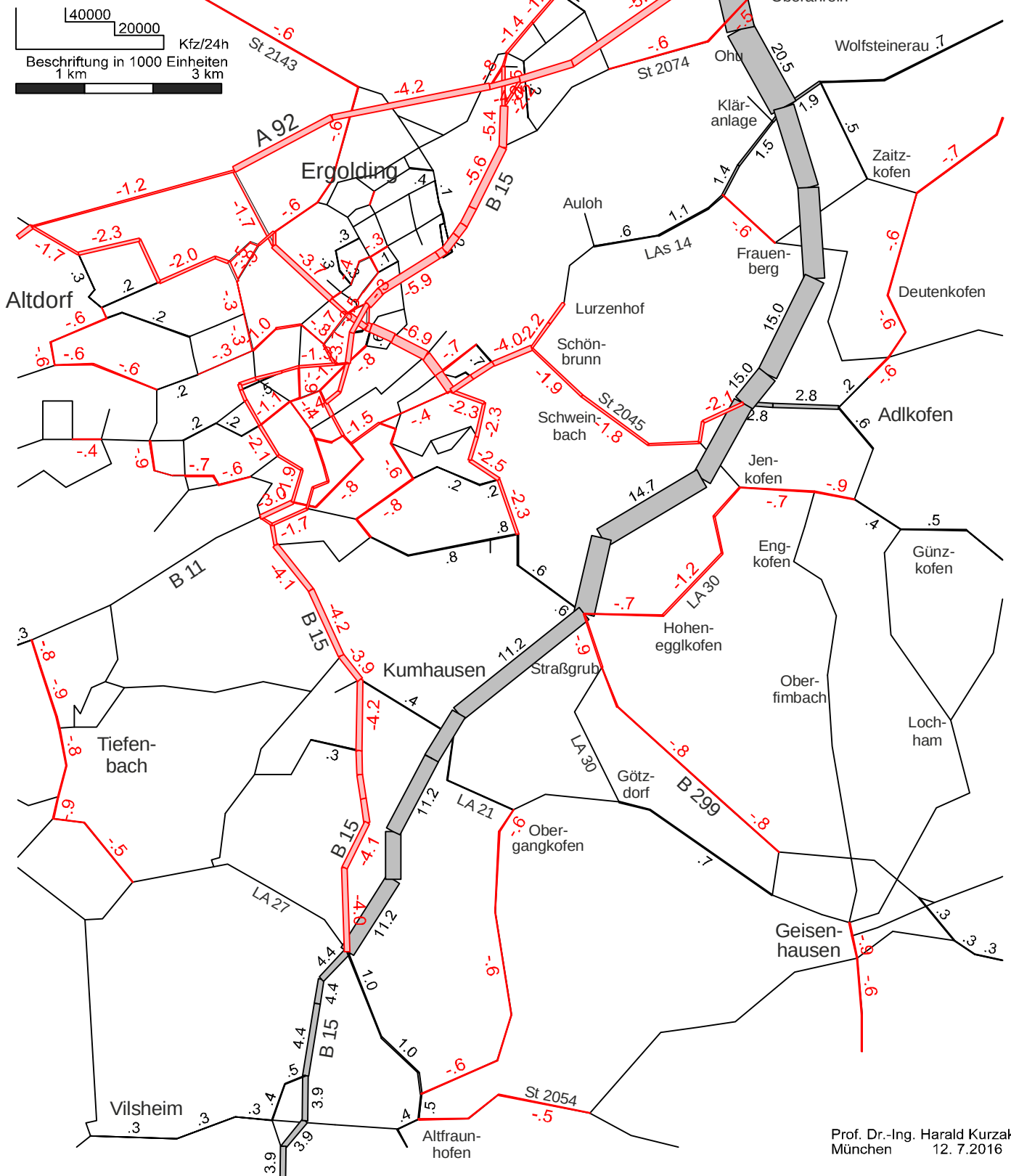


Fall 1a (Stufe 3)

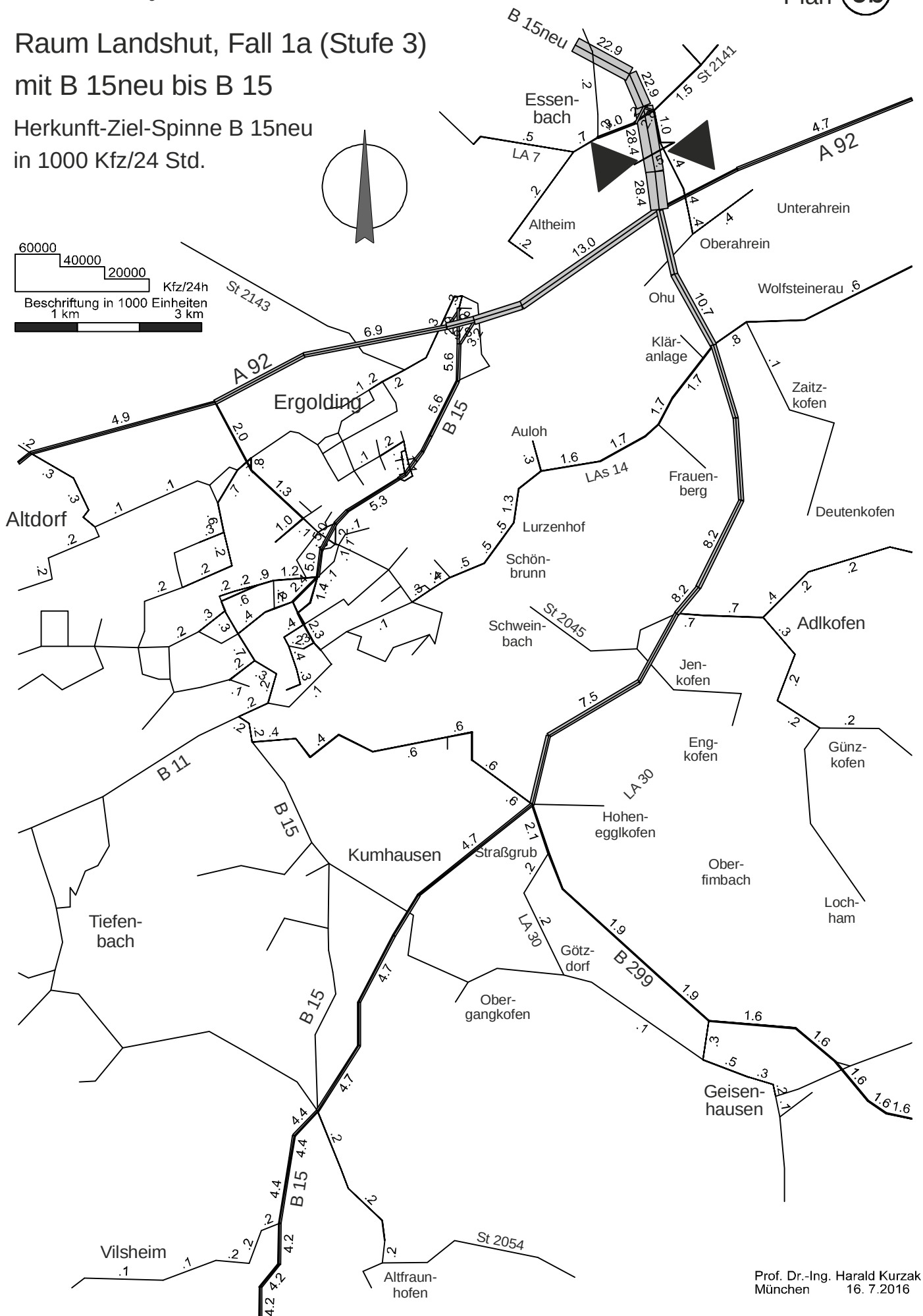
Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

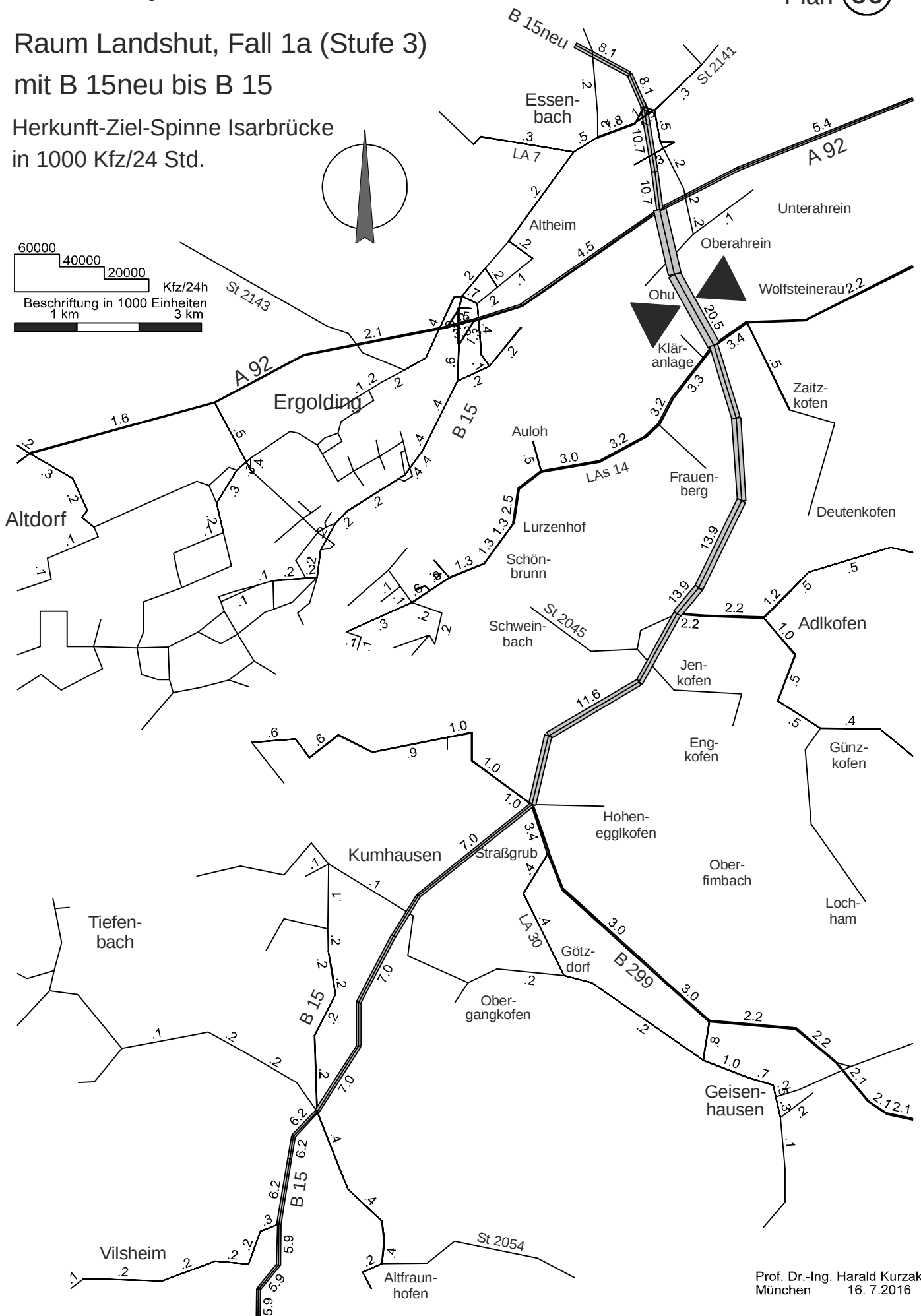
rot: Entlastungen



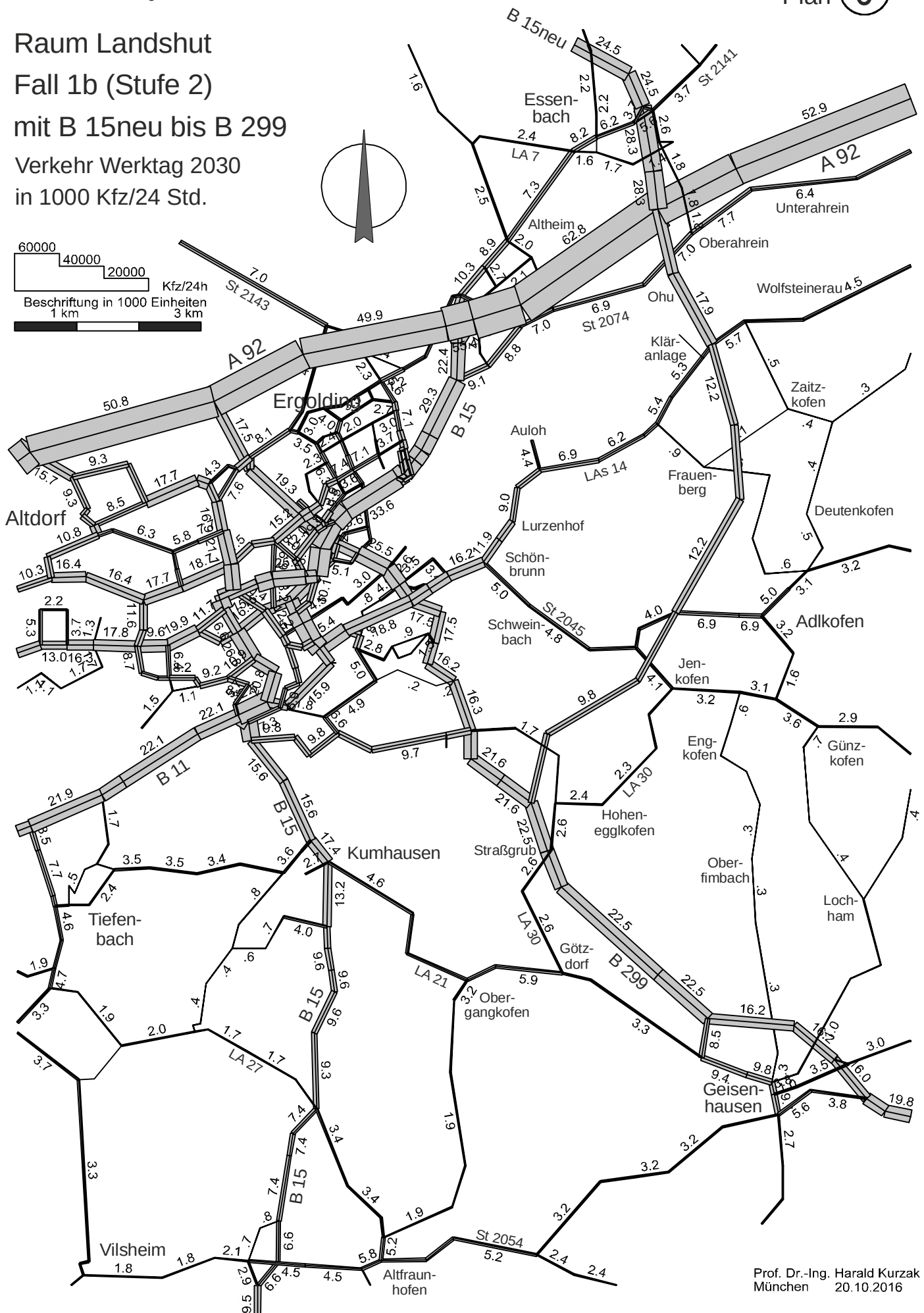
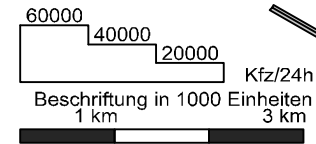
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut
Fall 1b (Stufe 2)
mit B 15neu bis B 299
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

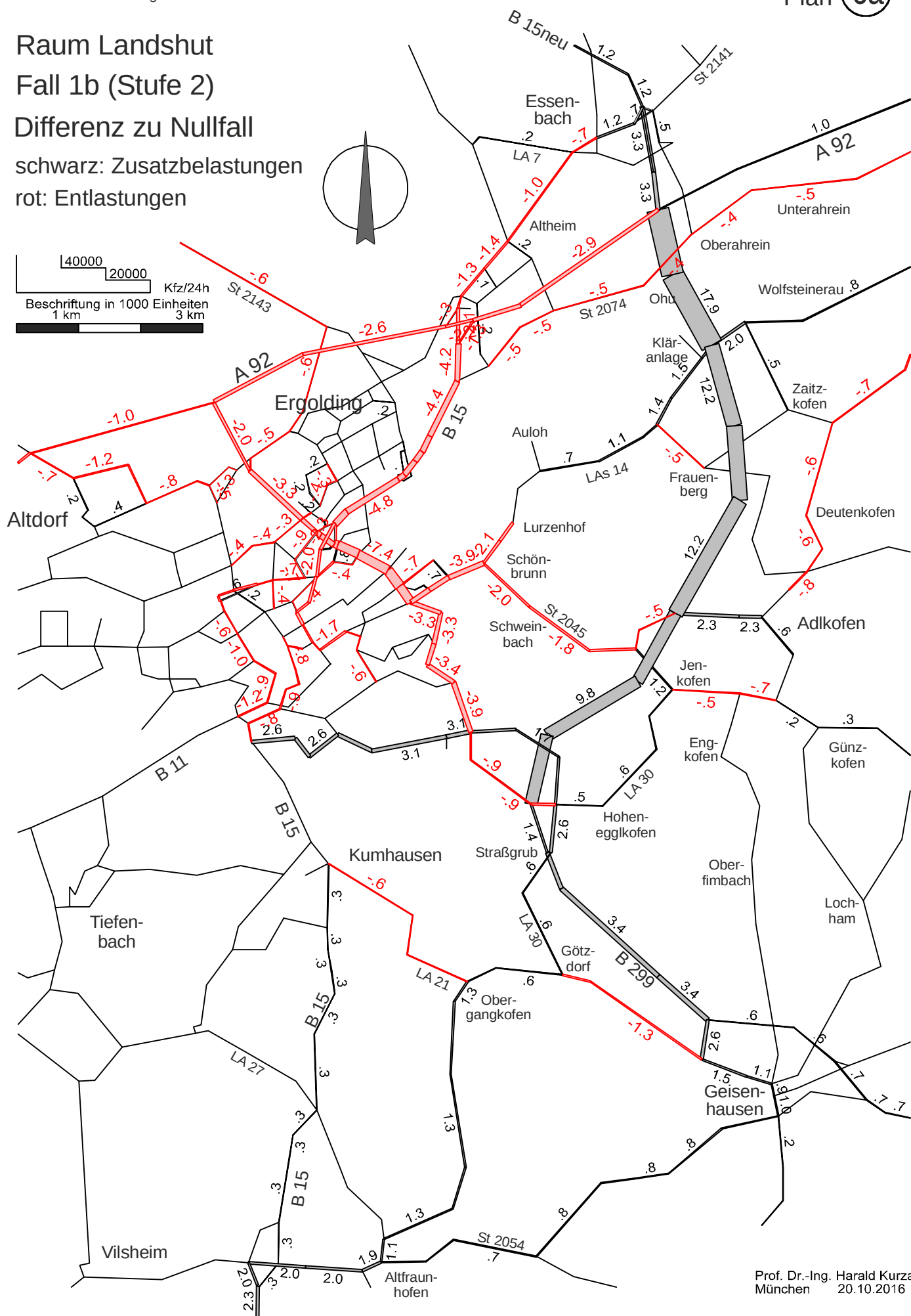


Fall 1b (Stufe 2)

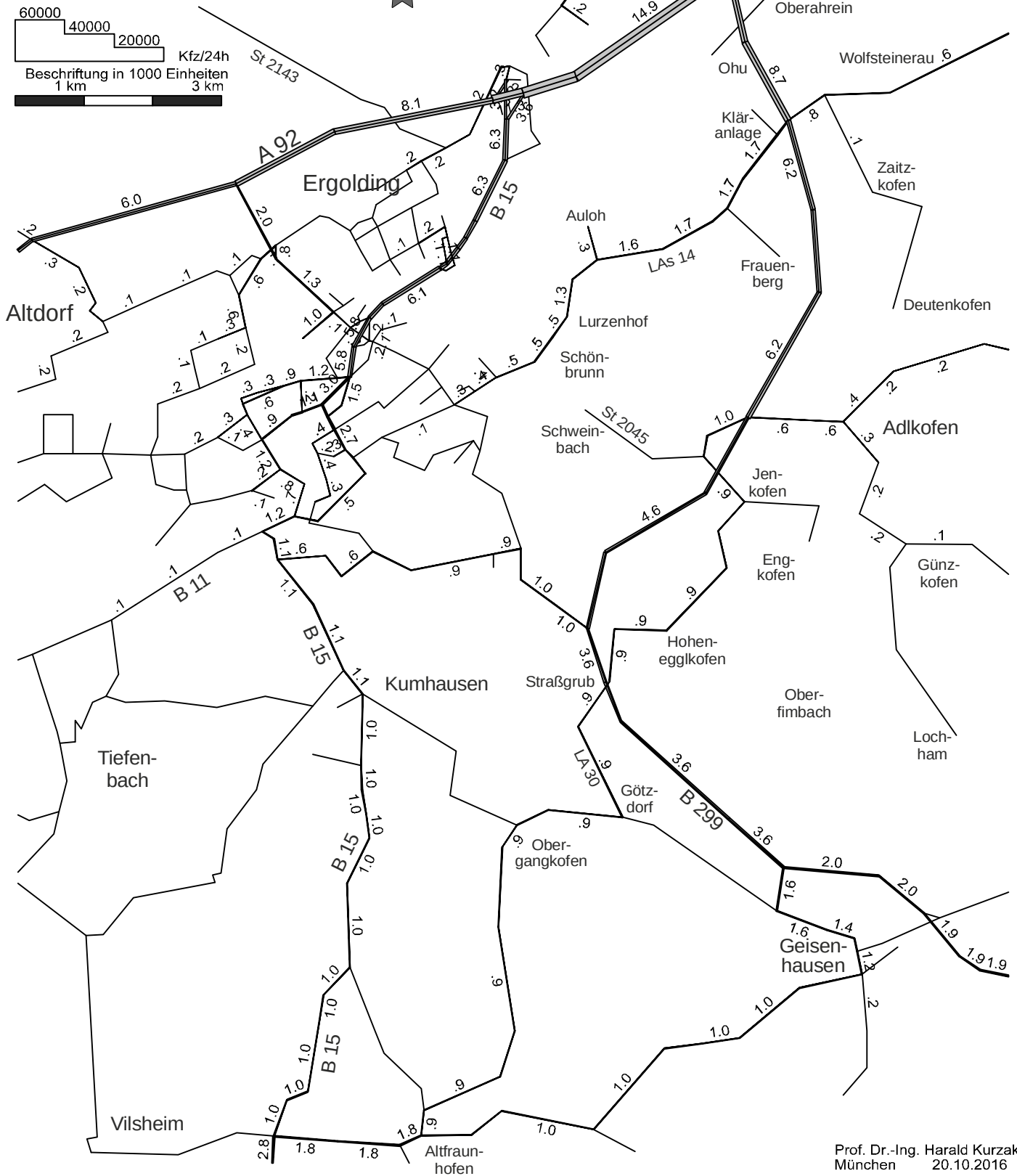
Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

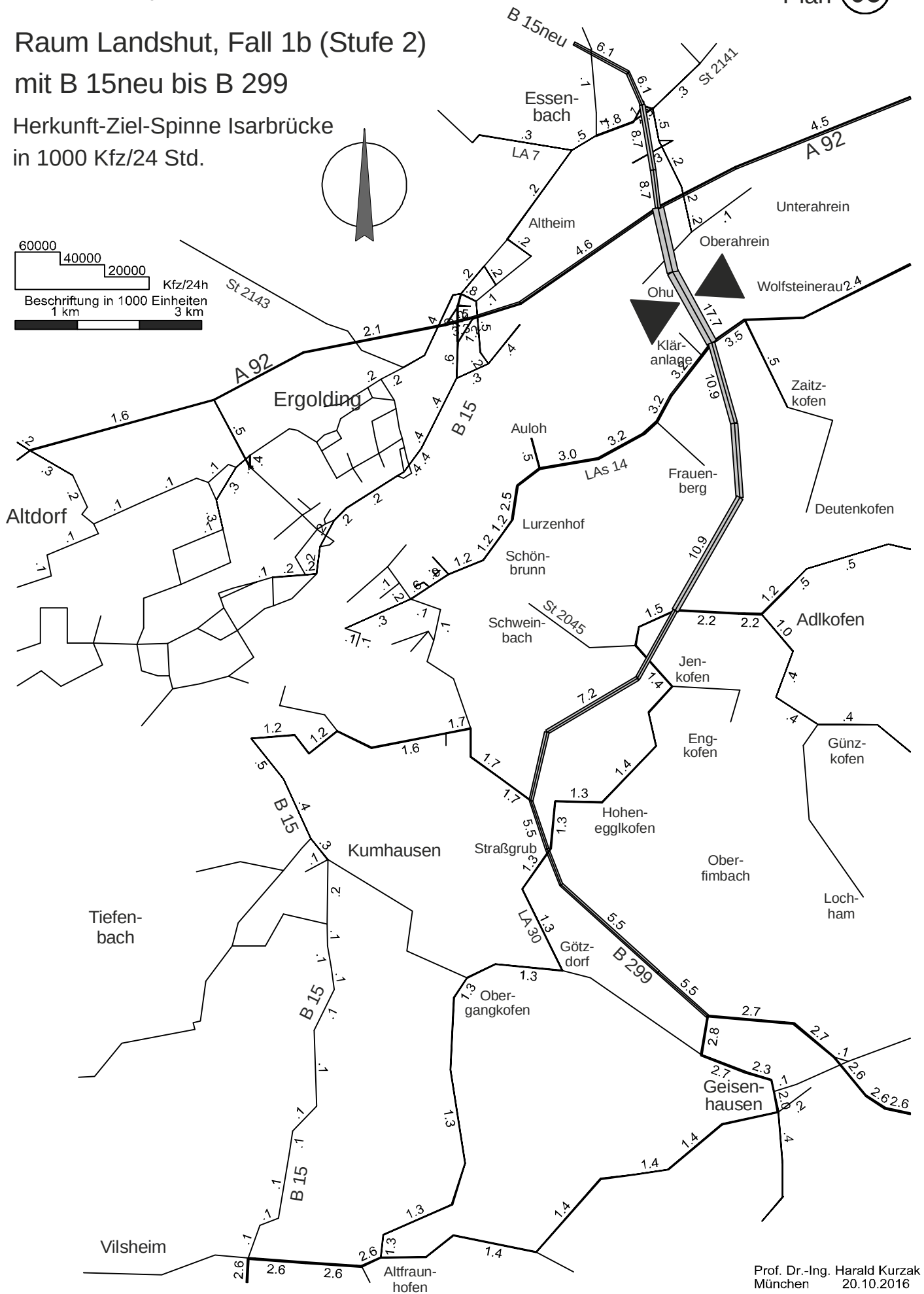
rot: Entlastungen



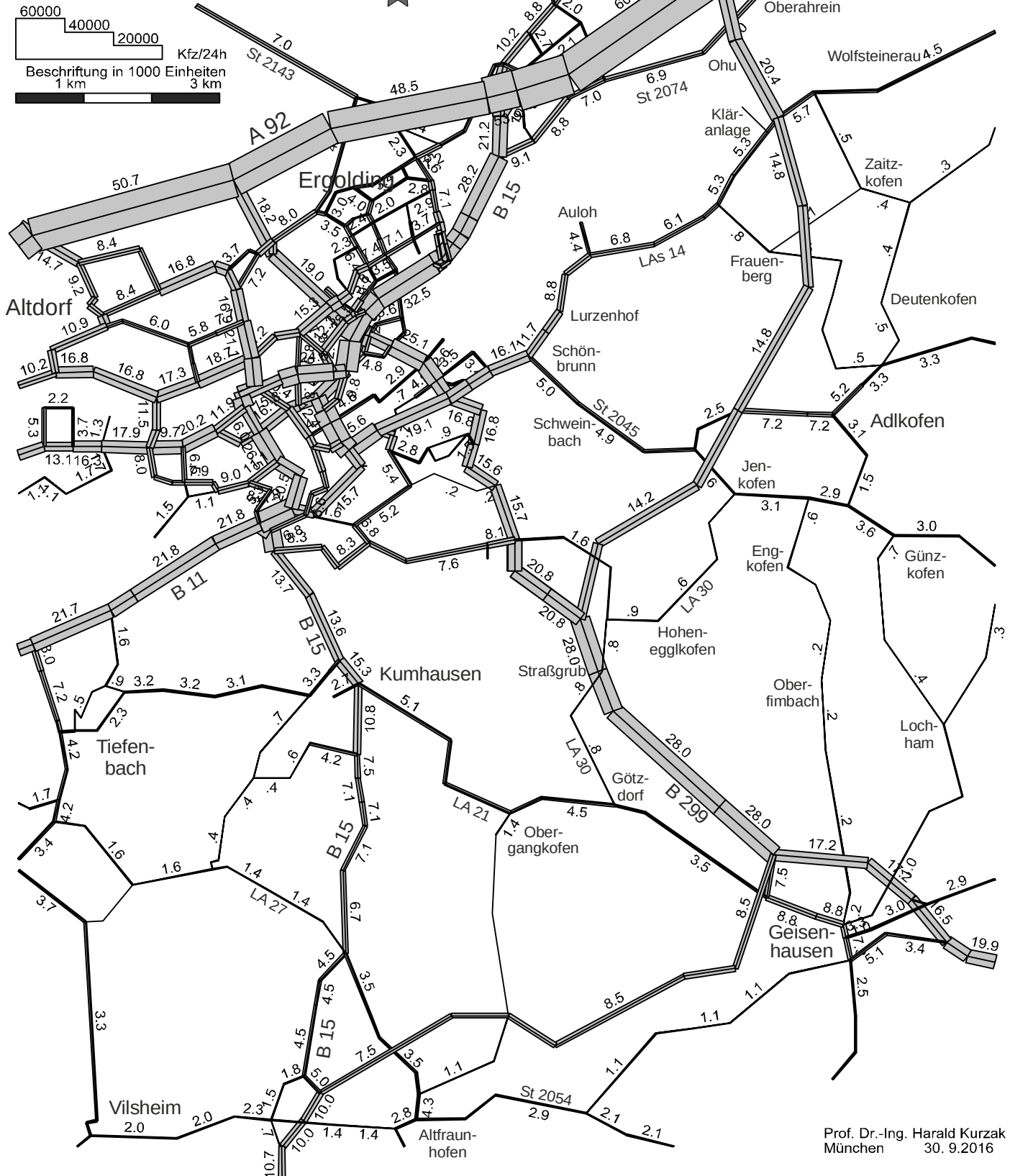
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut
Fall 1b (Stufe 3)
mit B 15neu bis B 15
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



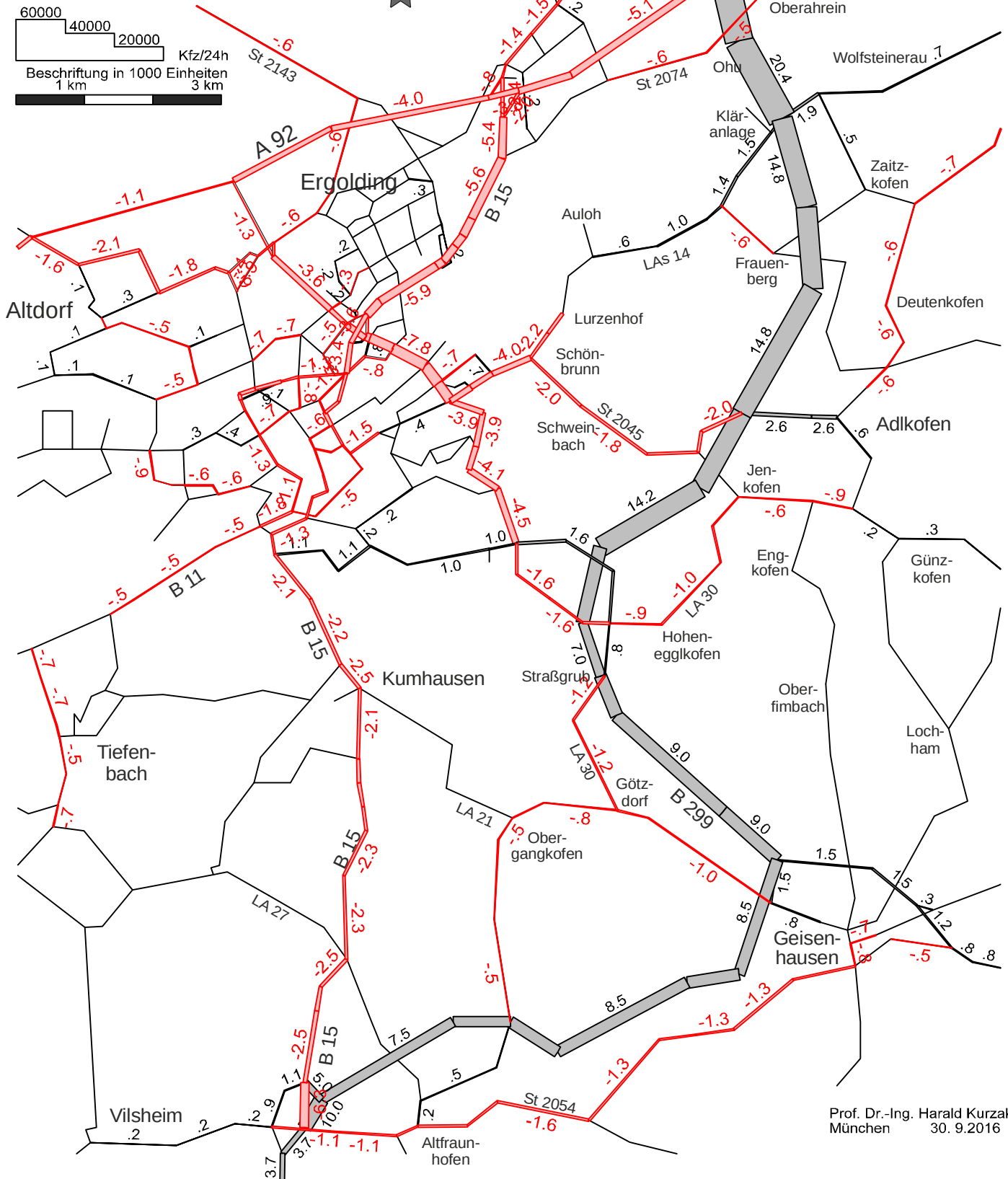
Raum Landshut

Fall 1b (Stufe 3)

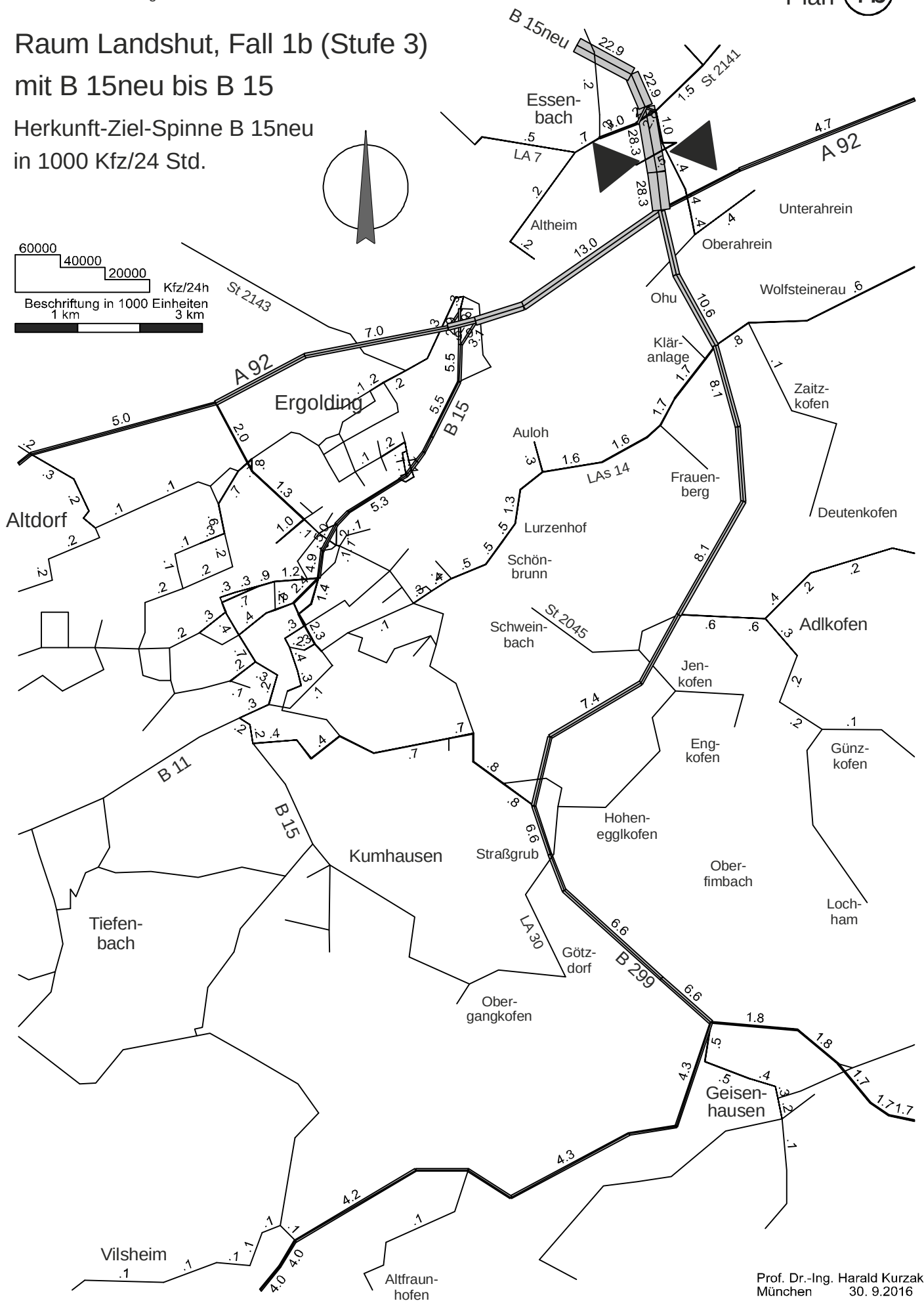
Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen

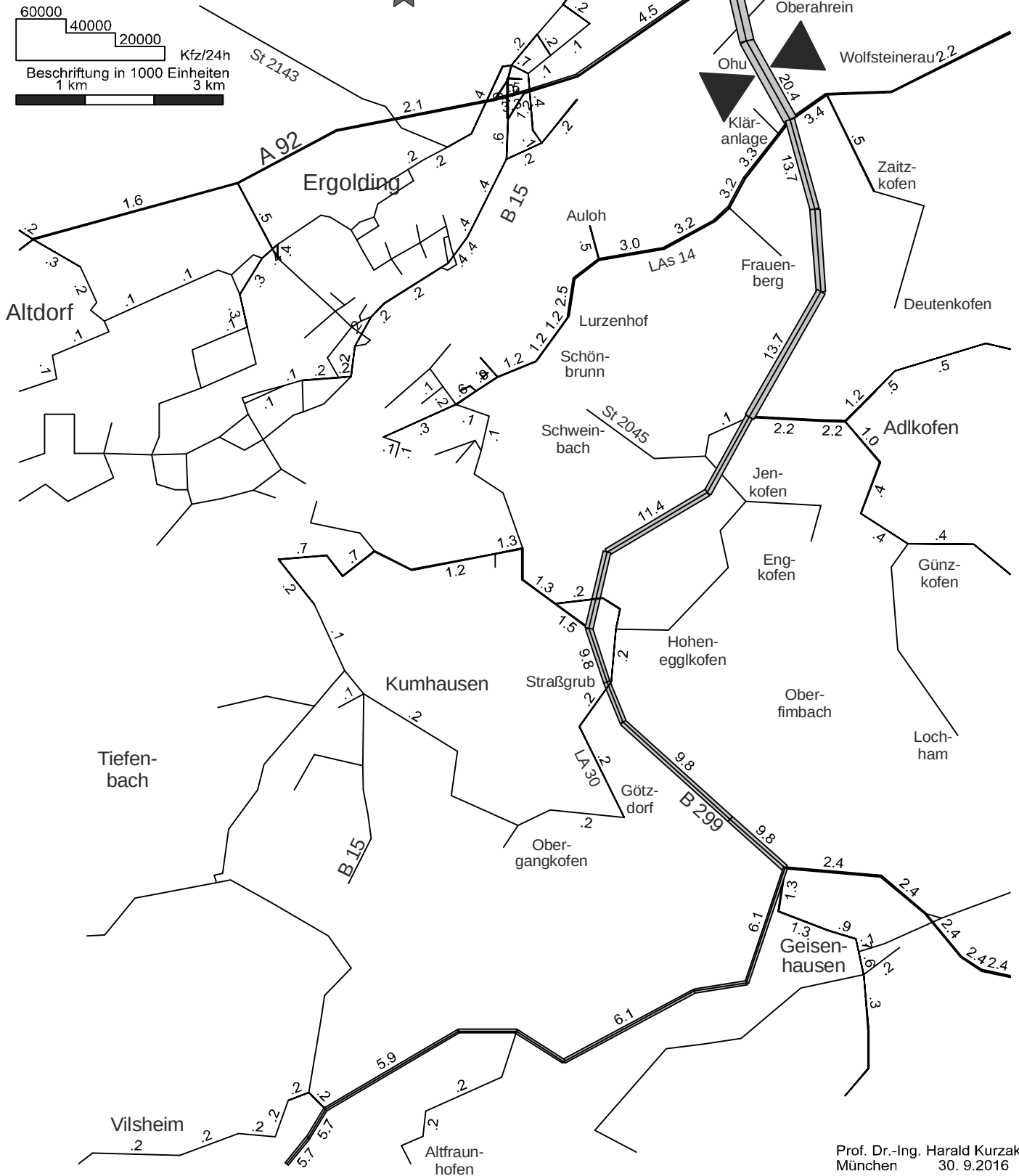


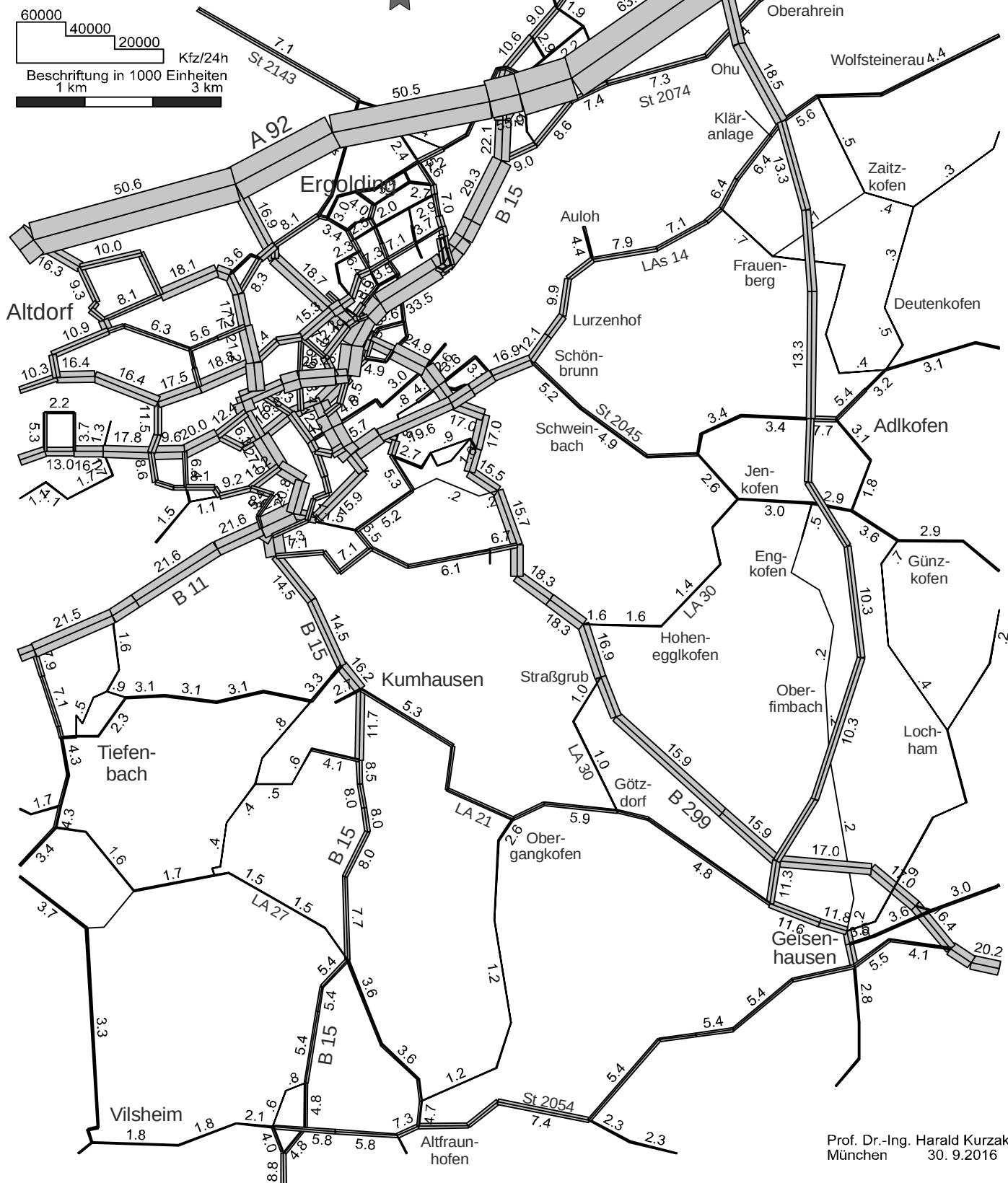
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut, Fall 1b (Stufe 3) mit B 15neu bis B 15

Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.

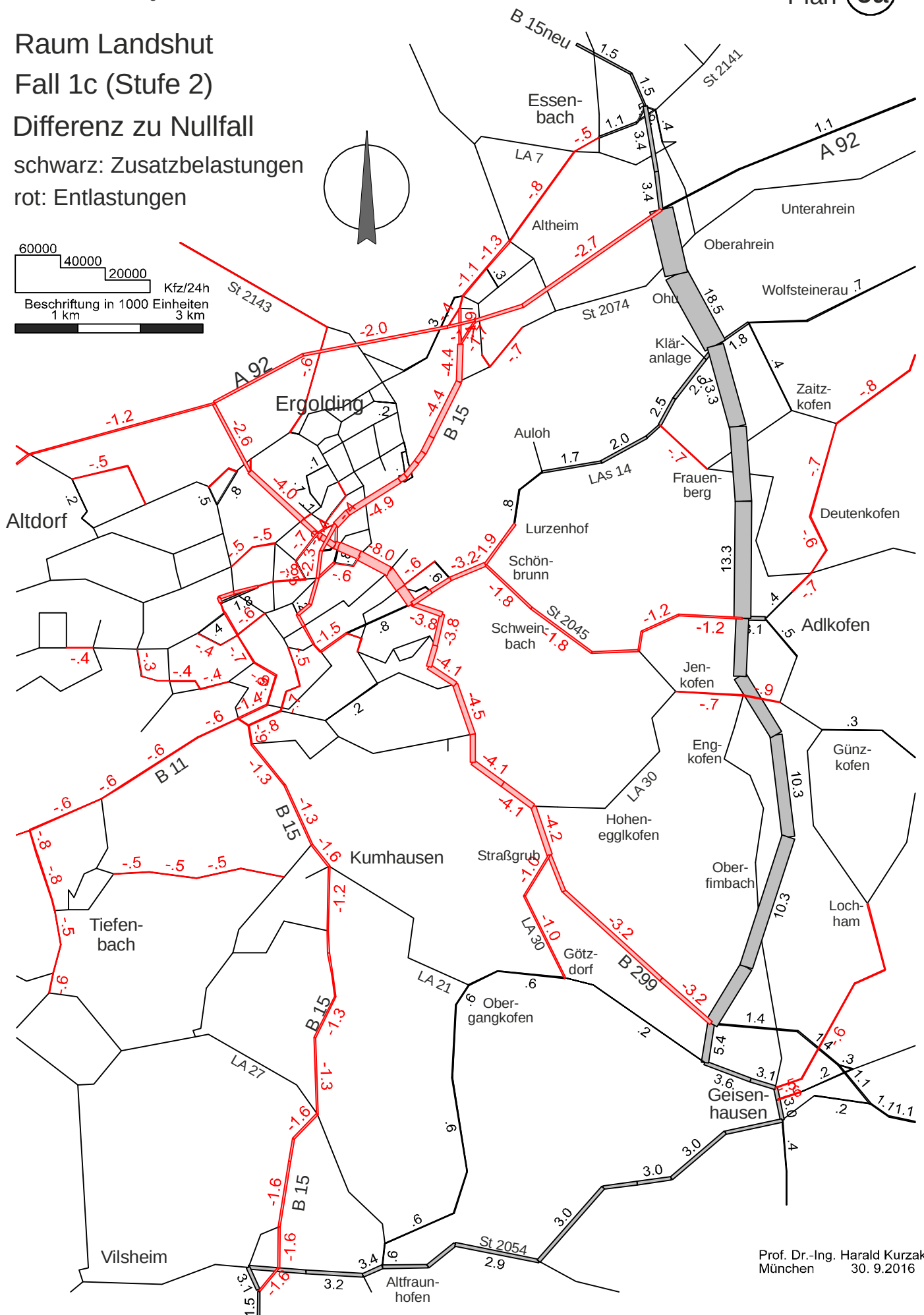




Fall 1c (Stufe 2)

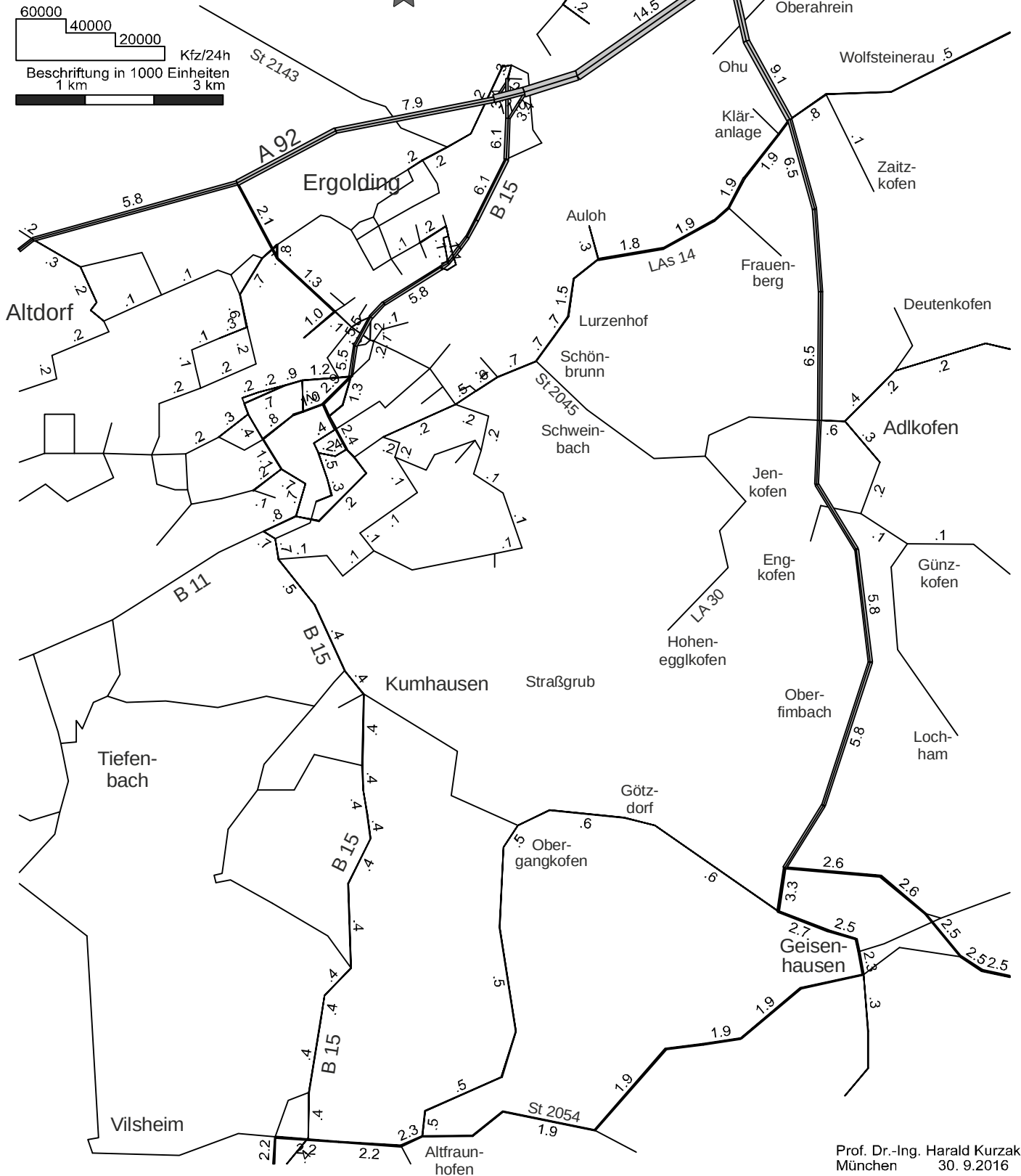
schwarz: Zusatzbelastungen

Diagram illustrating a step function (Stufenfunktion) with three steps. The y-axis is labeled "Kfz/24h" and has values 20000, 40000, and 60000. The x-axis is labeled "Beschriftung in 1000 Einheiten" and has values 1 km and 3 km. A red arrow points to the top right corner of the last step.

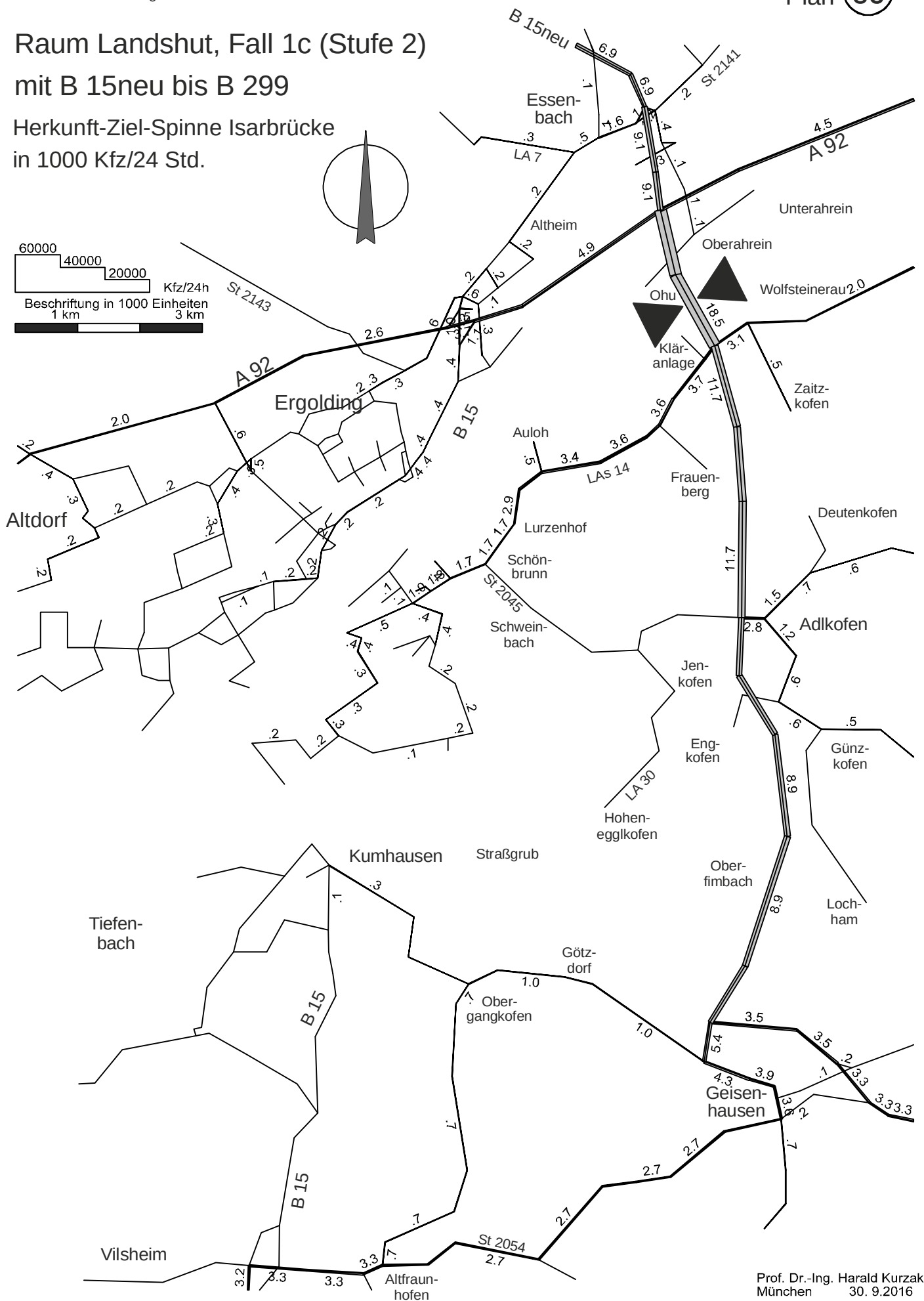


Raum Landshut, Fall 1c (Stufe 2) mit B 15neu bis B 299

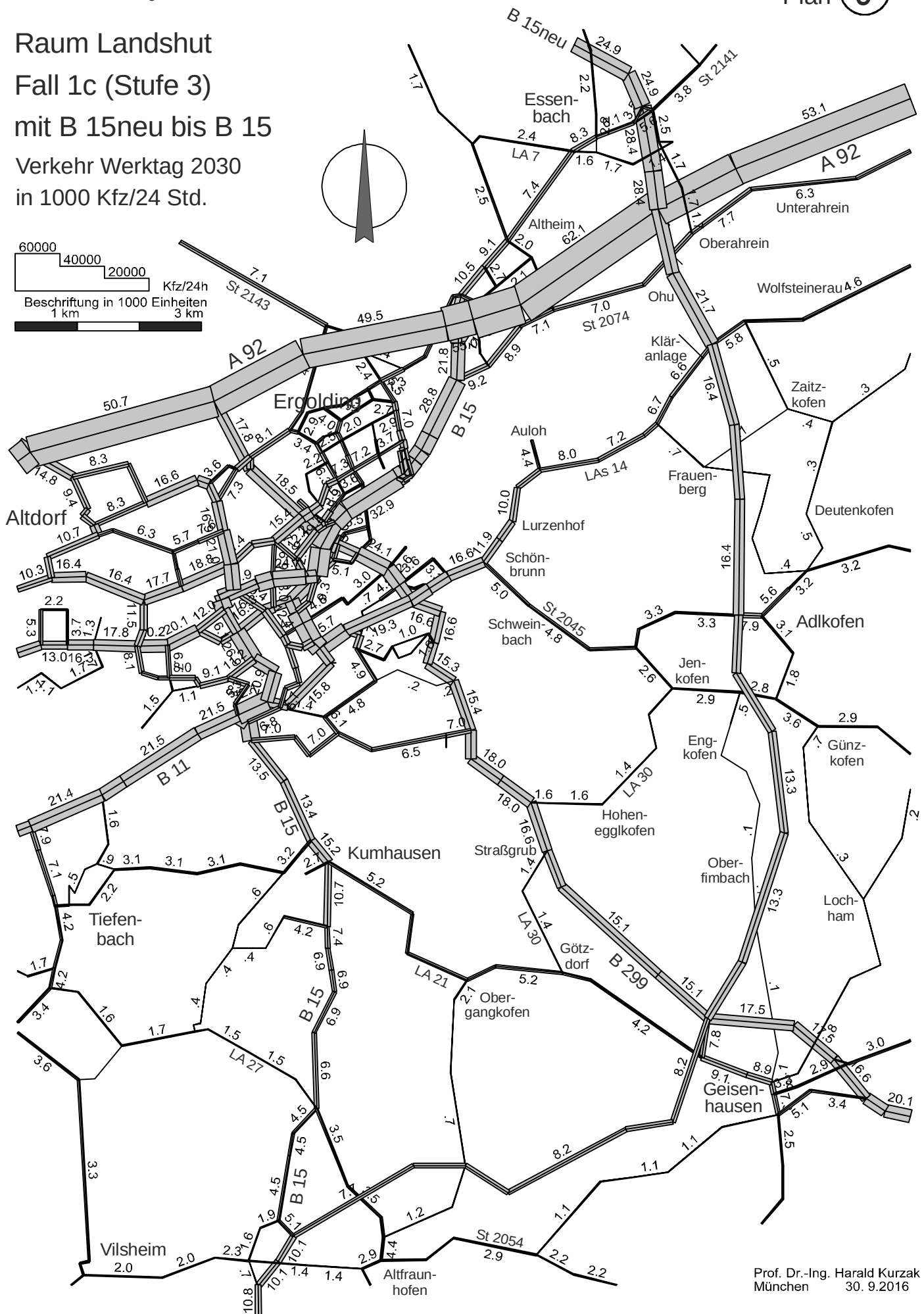
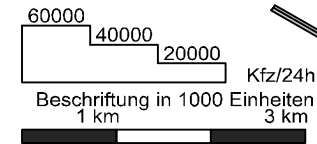
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut
Fall 1c (Stufe 3)
mit B 15neu bis B 15
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



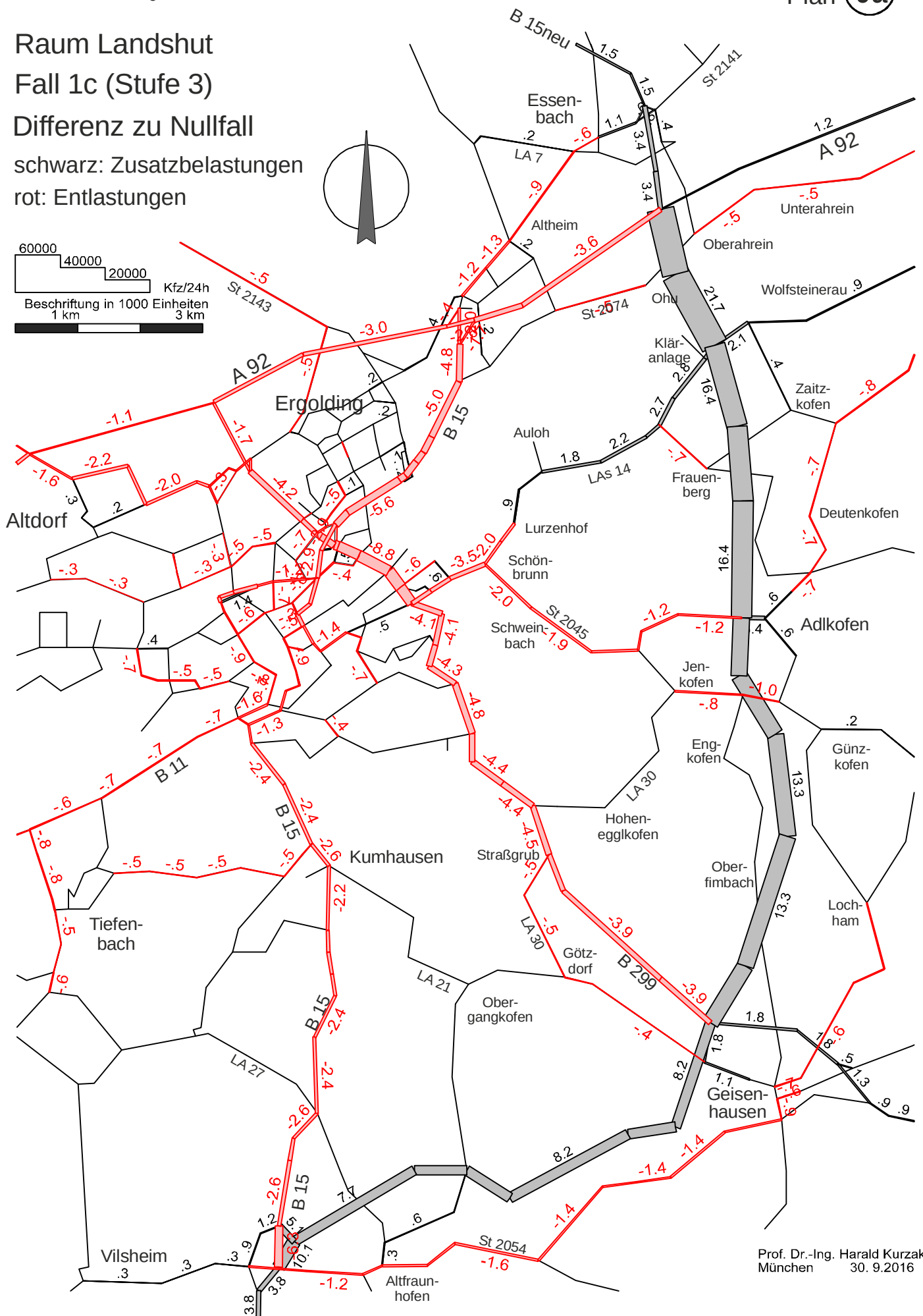
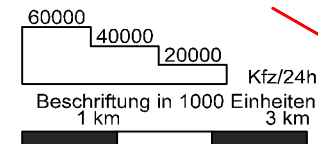
Raum Landshut

Fall 1c (Stufe 3)

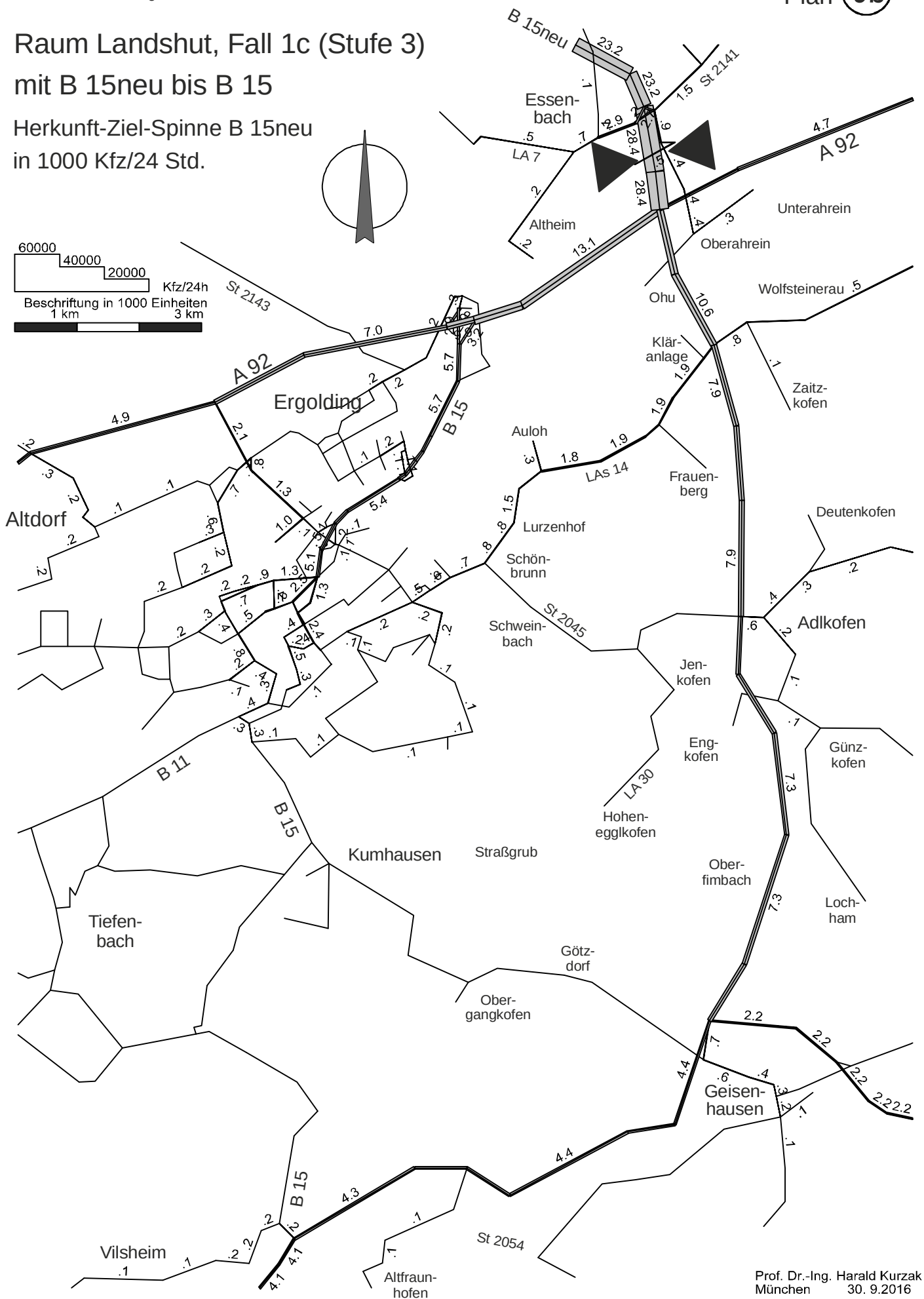
Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

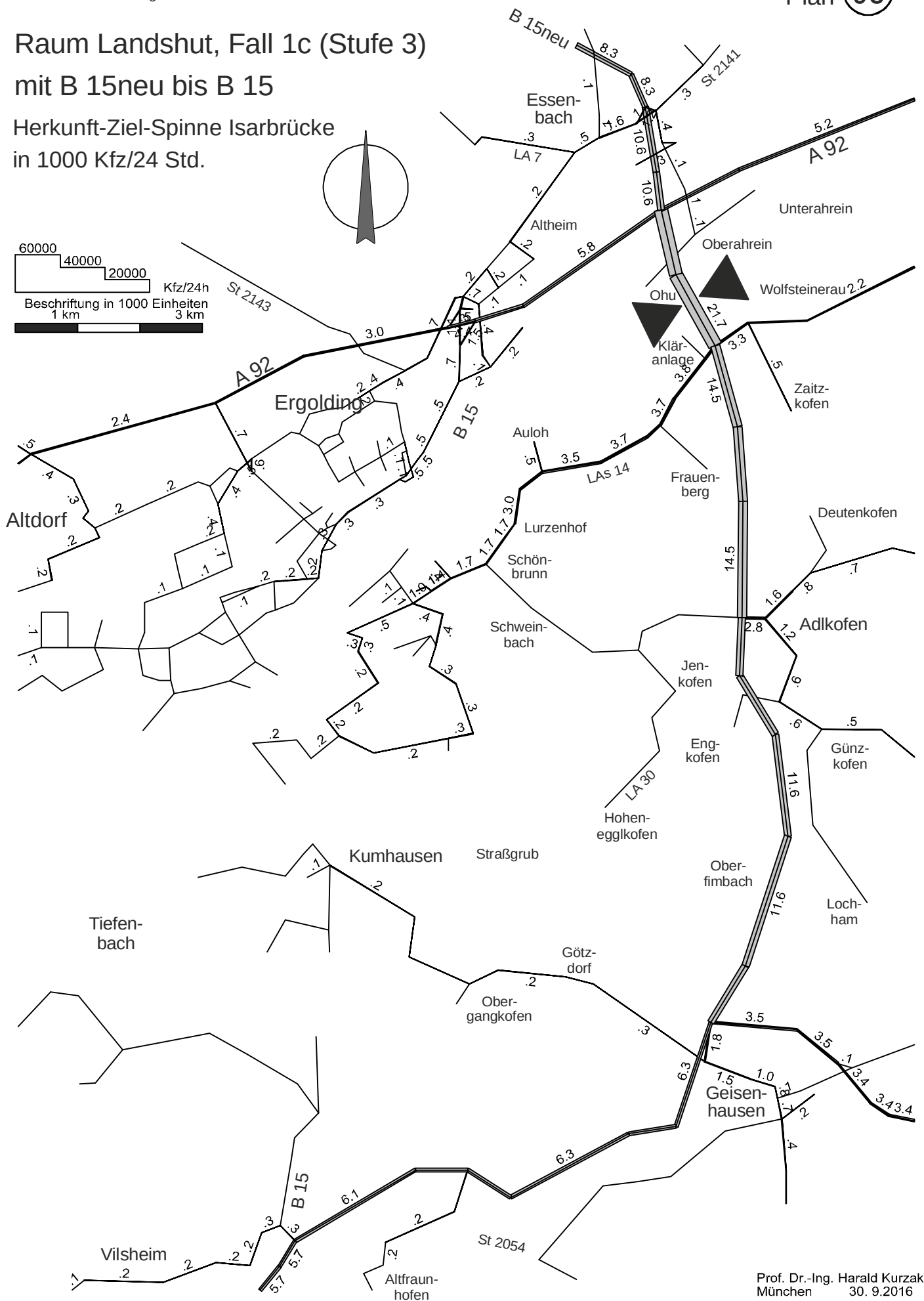
rot: Entlastungen

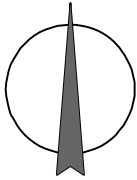


Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu
in 1000 Kfz/24 Std.



Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.





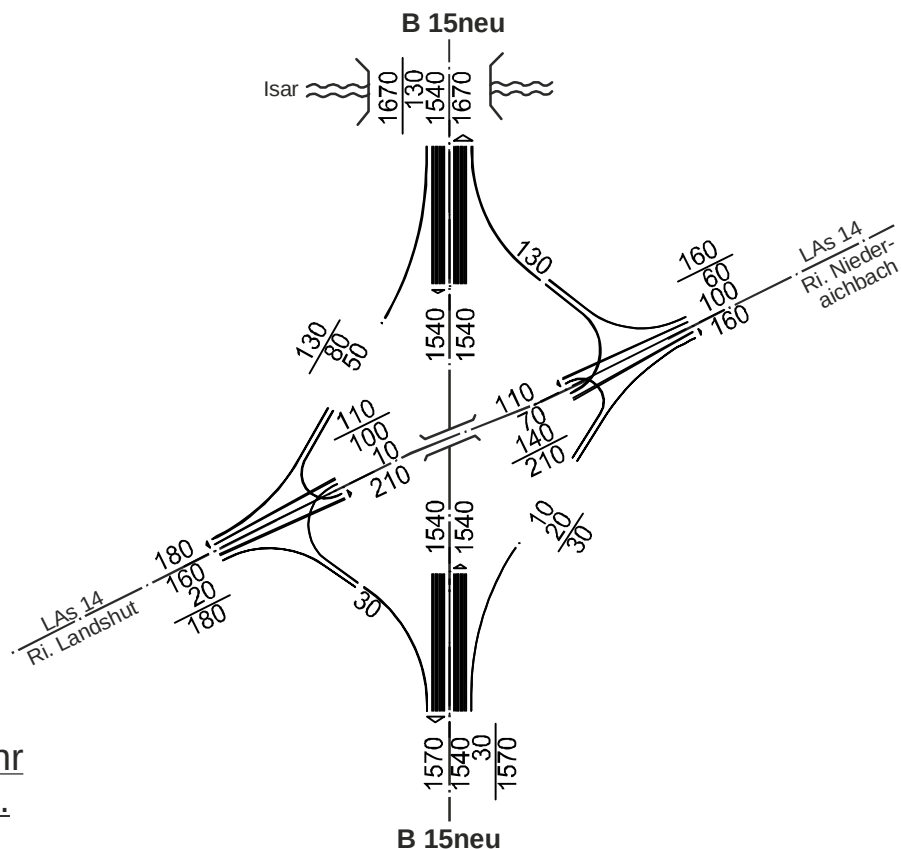
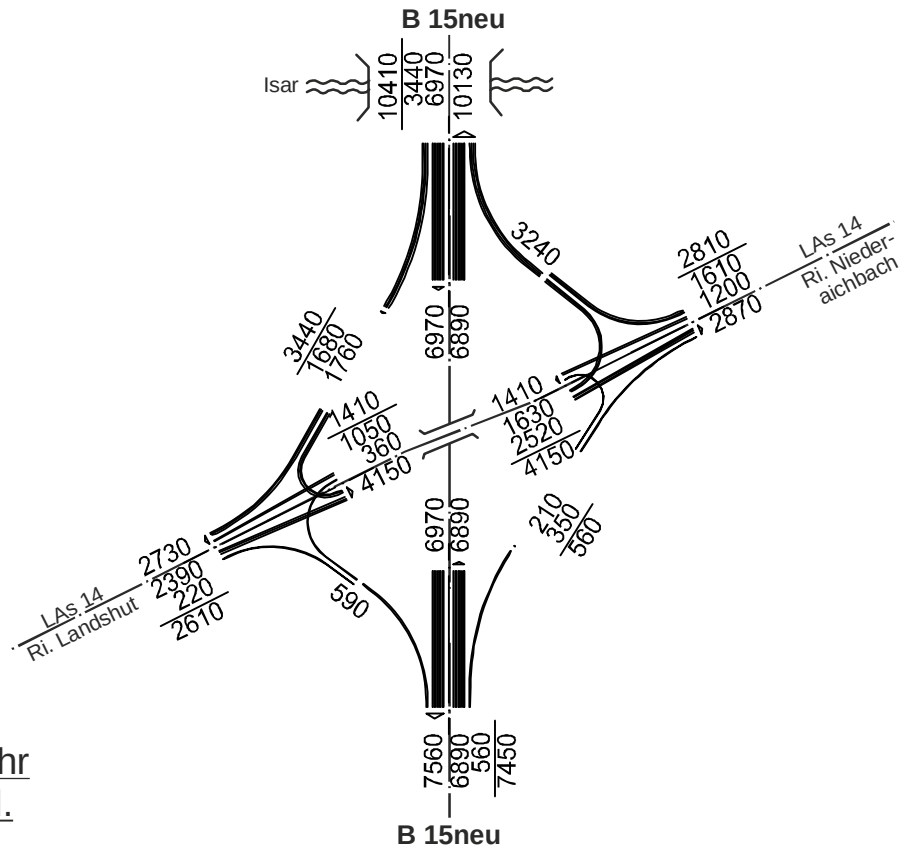
B 15, Fall 1a (1b, 1c - anderer B 15neu-Verkehr)

Prognosebelastung Knoten K1, Var. 1

Plan 10a

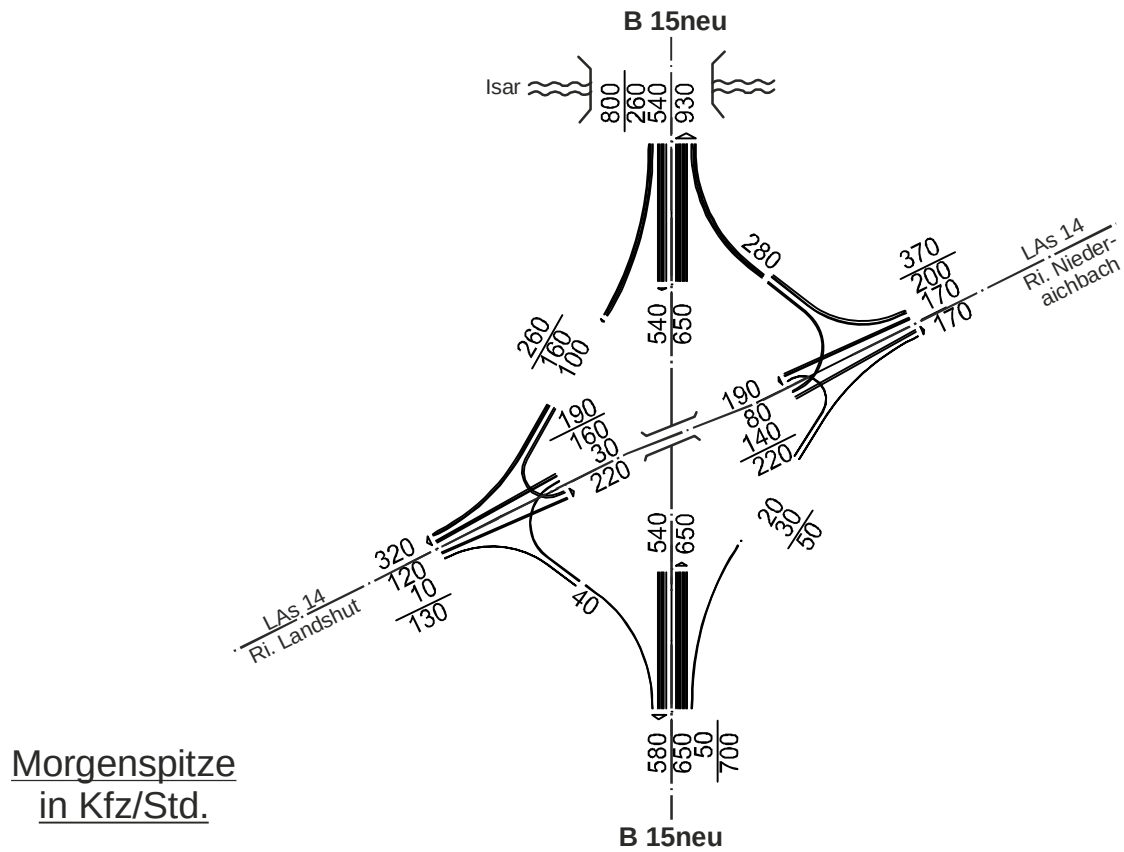
B 15neu / LAs 14 östlich Auloh

Prognose 2030 Werktag

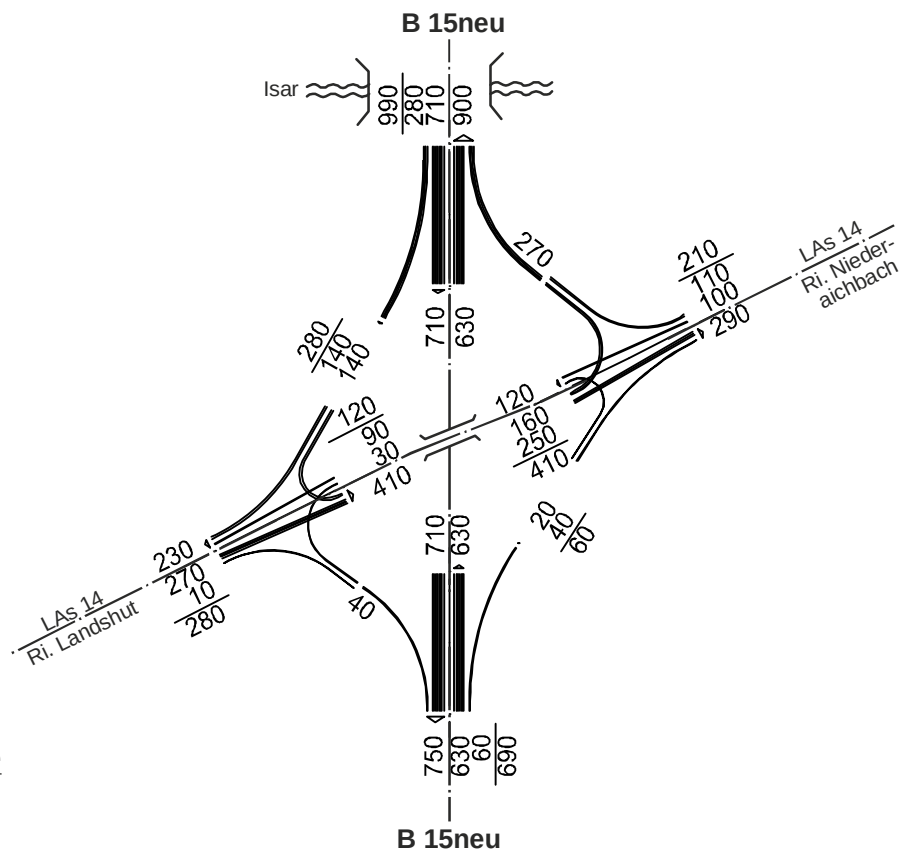


B 15neu / LAs 14 östlich Auloh

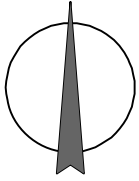
Prognose 2030



Morgenspitze
in Kfz/Std.



Abendspitze
in Kfz/Std.



B 15neu, Fall 1(a,b,c), Zwischenzustand

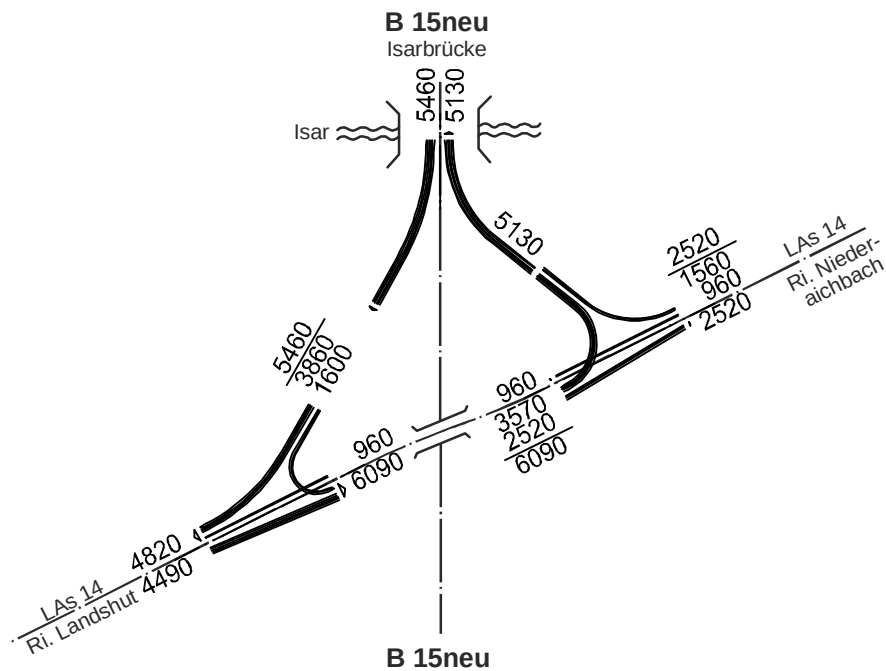
Prognosebelastung Knoten K1, Var. 1

Plan 11a

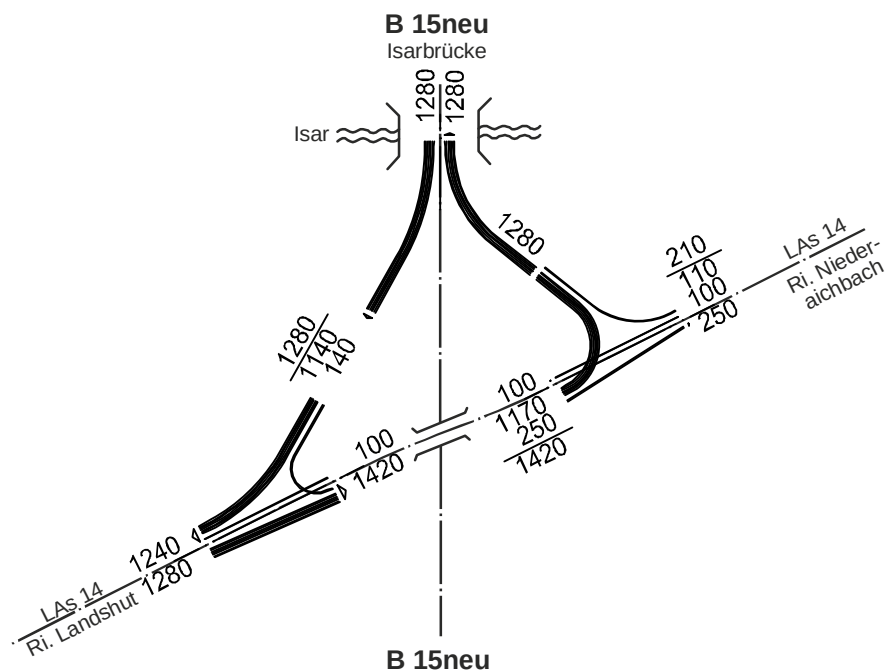
B 15neu / LAs 14 östlich Auloh, B 15neu nur bis LAs 14

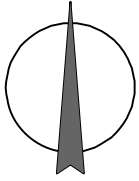
Prognose 2030 Werktag

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.



Schwerverkehr in Kfz/24 Std.





B 15neu, Fall 1(a,b,c), Zwischenzustand

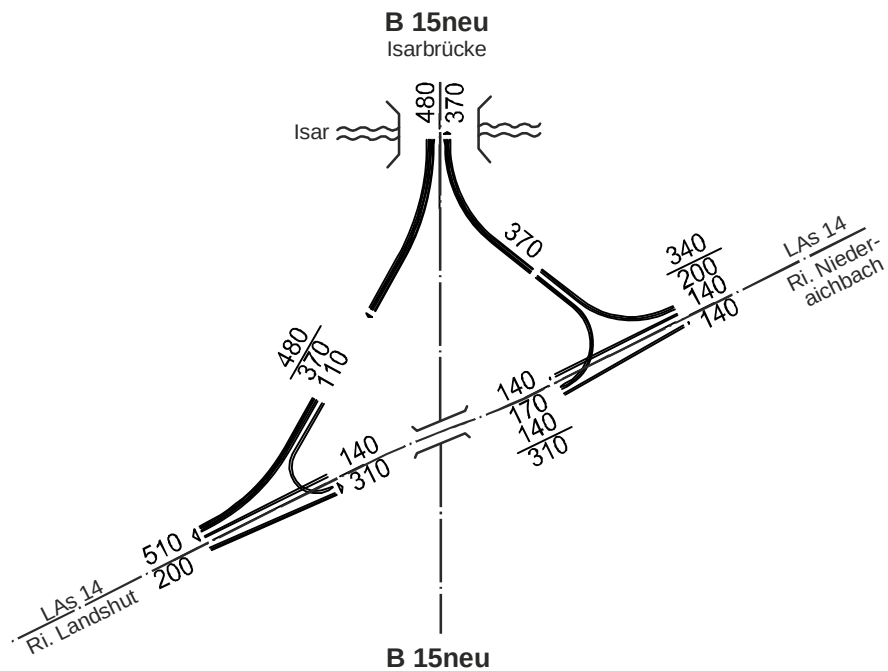
Prognosebelastung Knoten K1, Var. 1

Plan (11b)

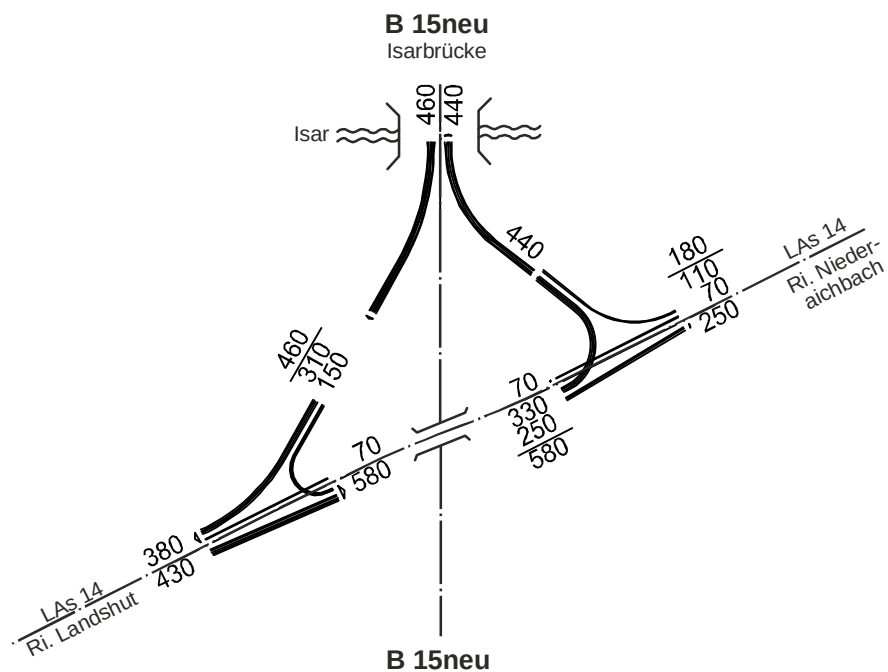
B 15neu / LAs 14 östlich Auloh, B 15neu nur bis LAs 14

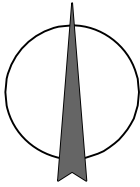
Prognose 2030

Morgenspitze in Kfz/Std.

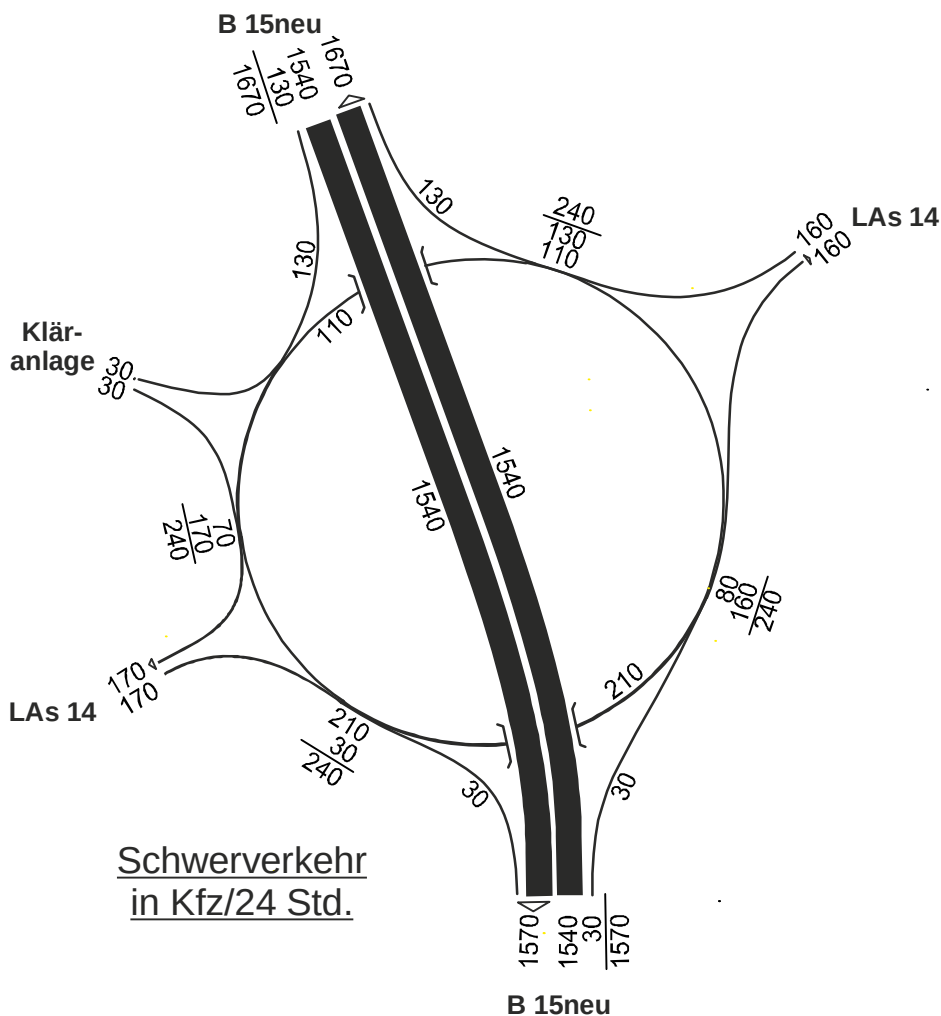
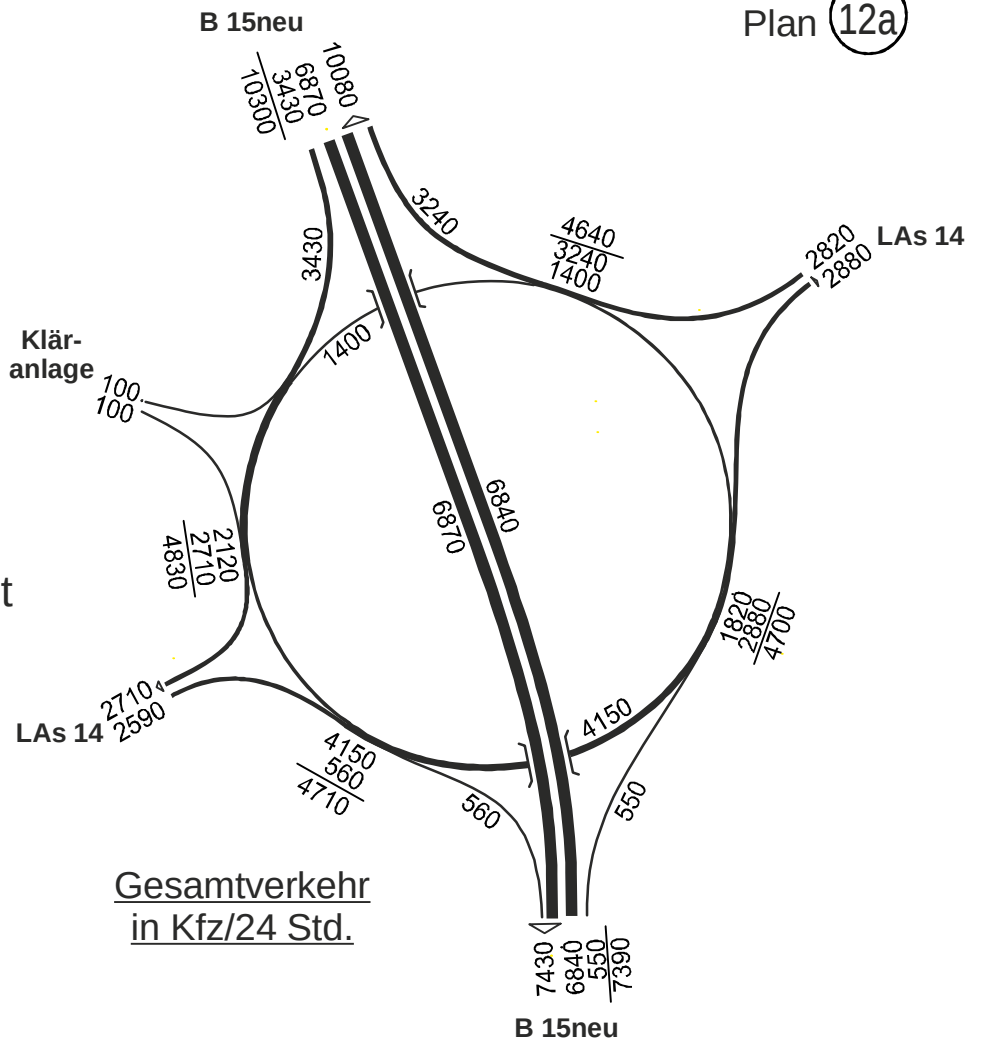


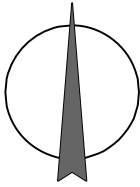
Abendspitze in Kfz/Std.



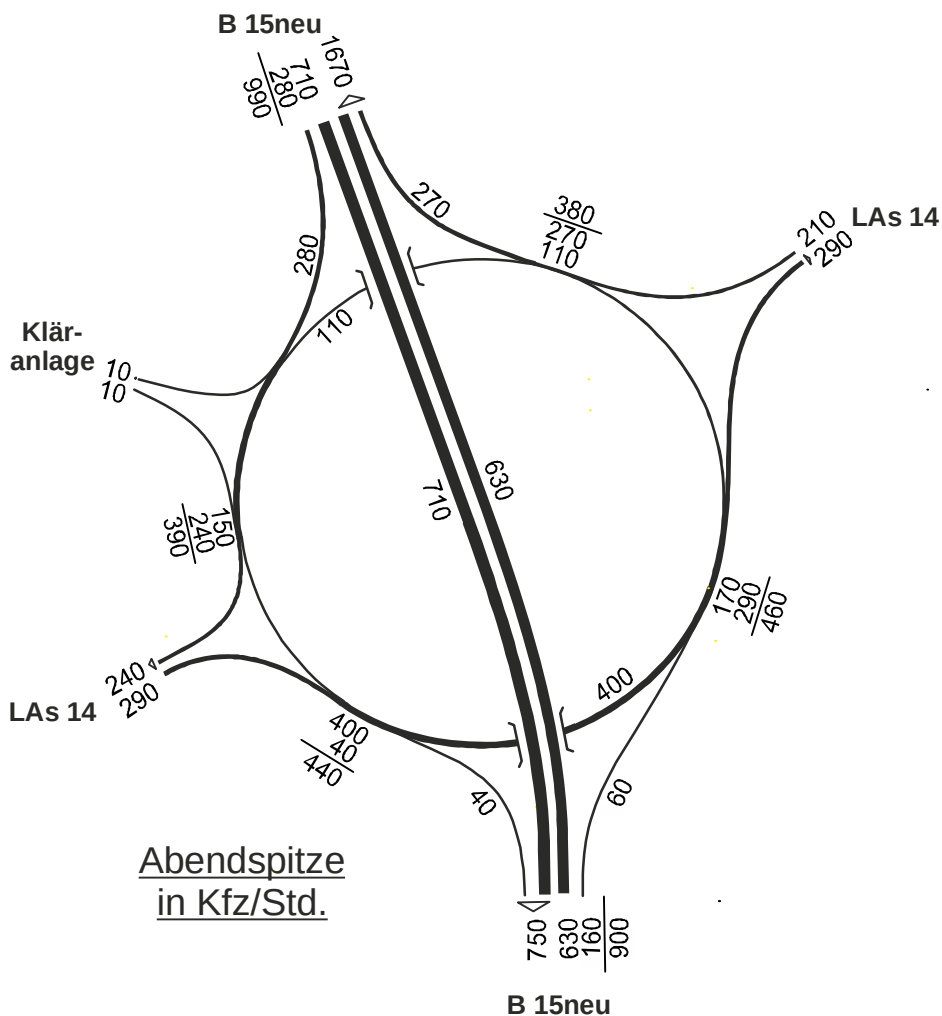
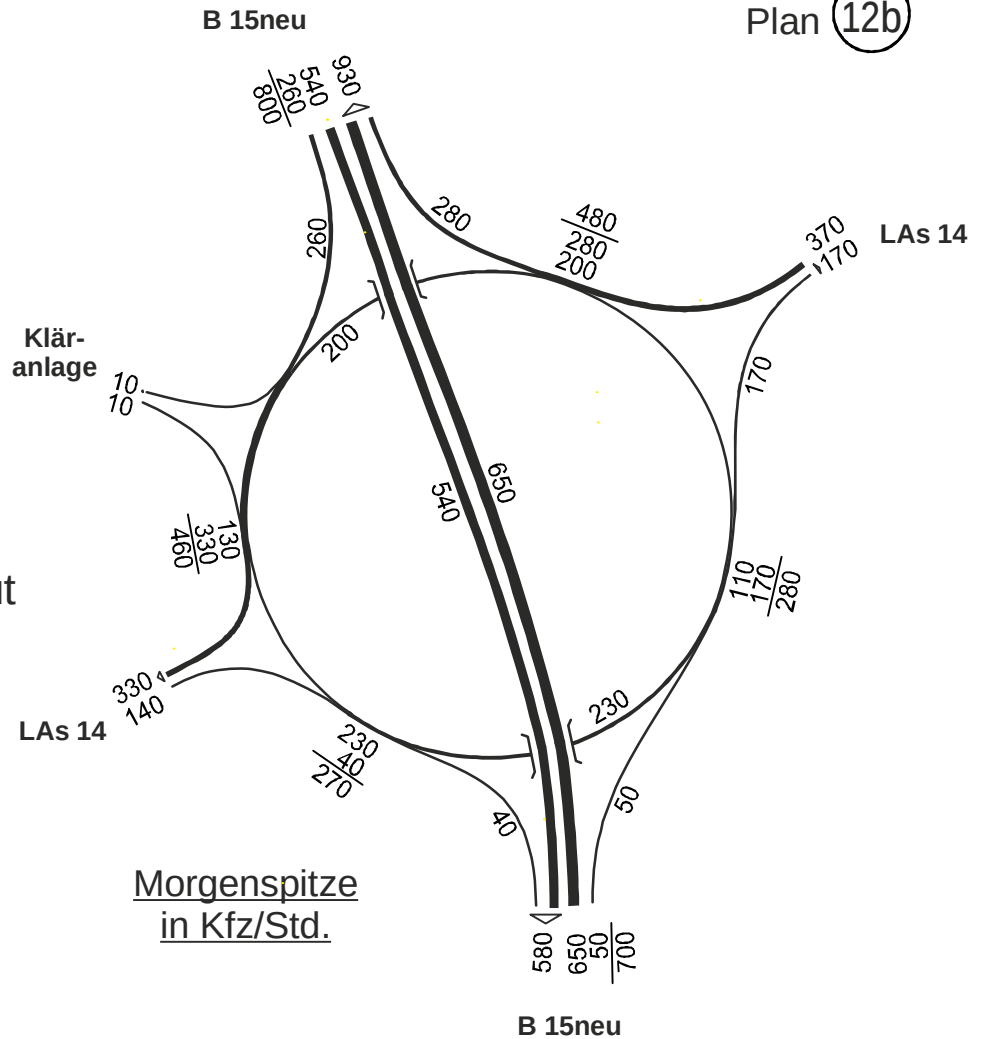


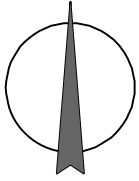
B 15neu, Fall 1a,b
 Prognosebelastung
 Knoten K1, Var. 2
 B 15neu / LAs 14
 südöstlich von Landshut
 Prognose 2030 Werktag
 Kreisverkehr mit Overfly
 im Zuge der B 15neu





B 15neu, Fall 1a,b
Prognosebelastung
Knoten K1, Var. 2
B 15neu / LAs 14
südöstlich von Landshut
Prognose 2030
Kreisverkehr mit Overfly
im Zuge der B 15neu





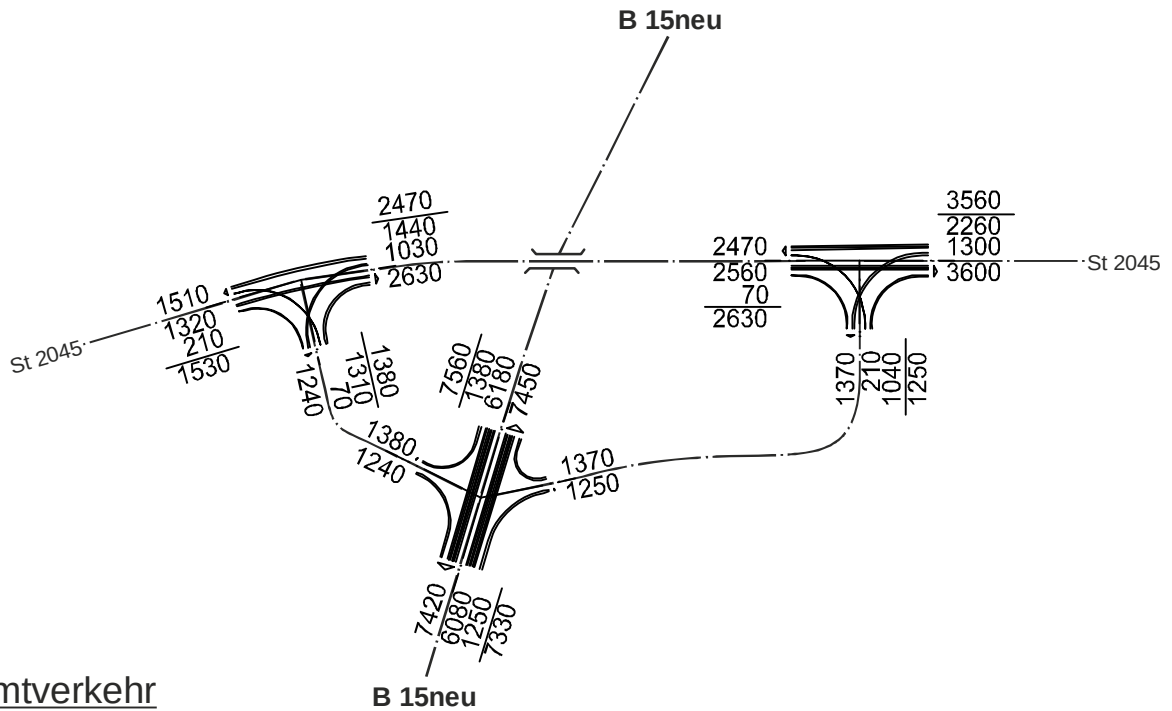
B 15neu, Fall 1(a,b)

Prognosebelastung Knoten K2

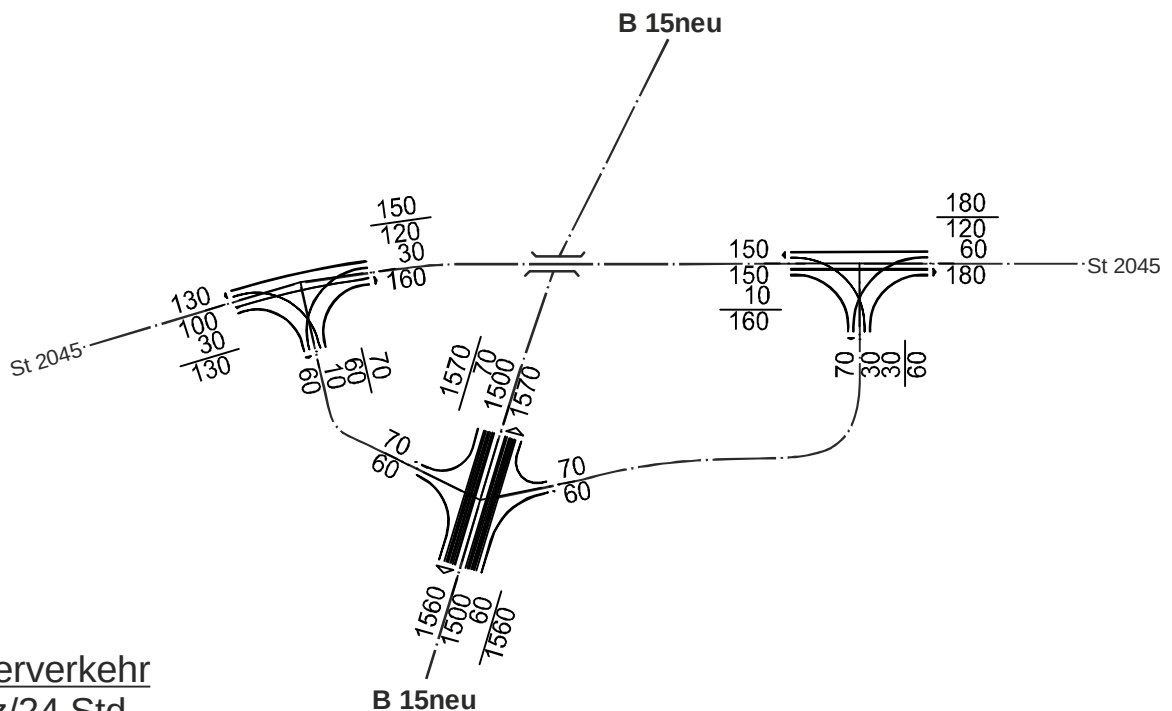
B 15neu / St 2045 westlich Adlkofen

Prognose 2030 Werktag

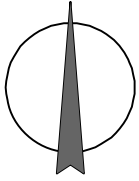
Plan 13a



Gesamtverkehr
in Kfz/24 Std.



Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.



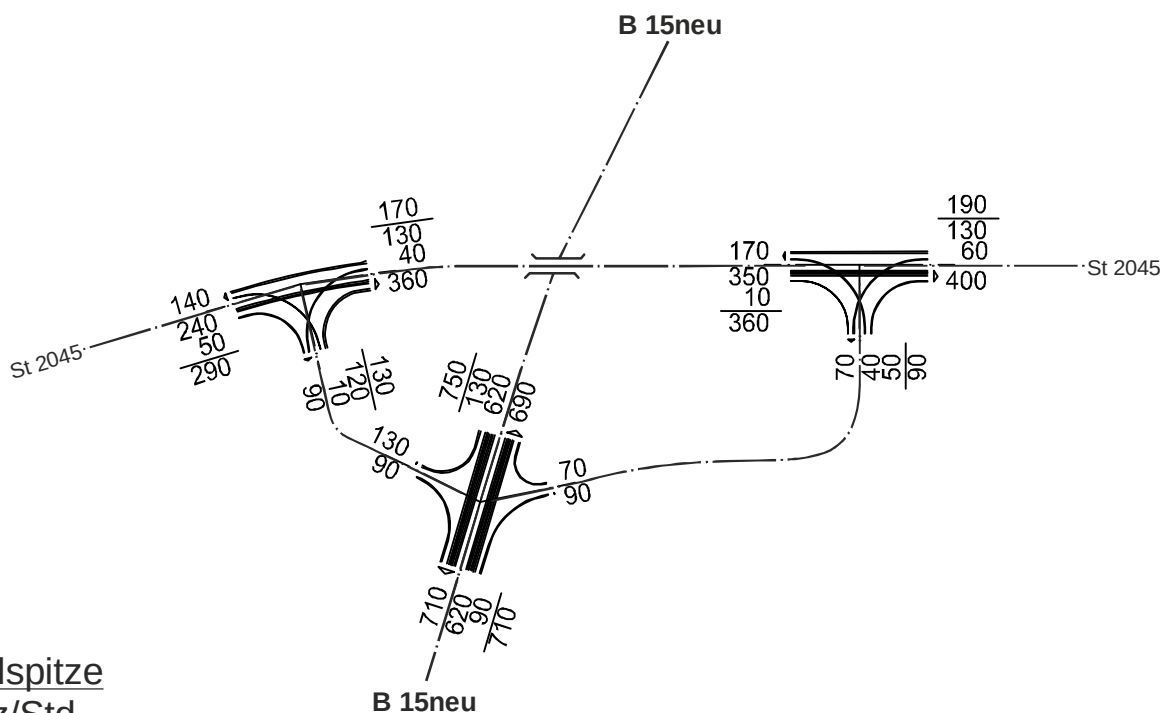
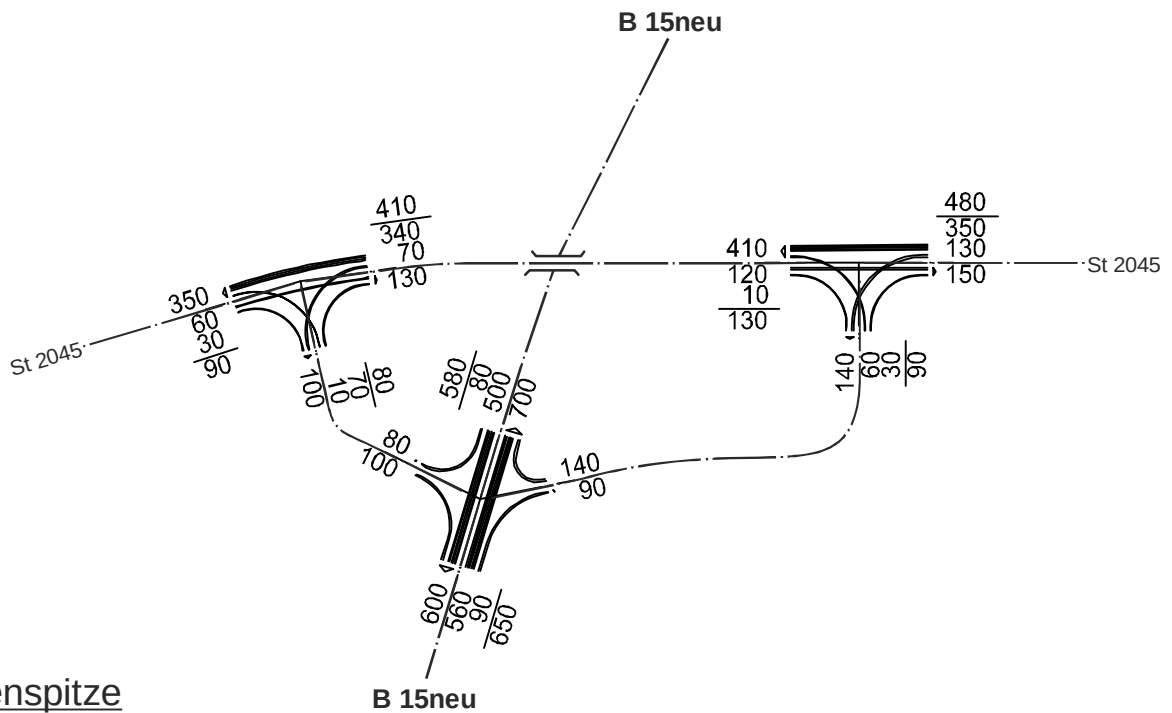
B 15neu, Fall 1(a,b)

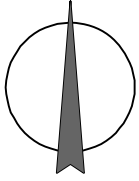
Prognosebelastung Knoten K2

B 15neu / St 2045 westlich Adlkofen

Prognose 2030

Plan 13b





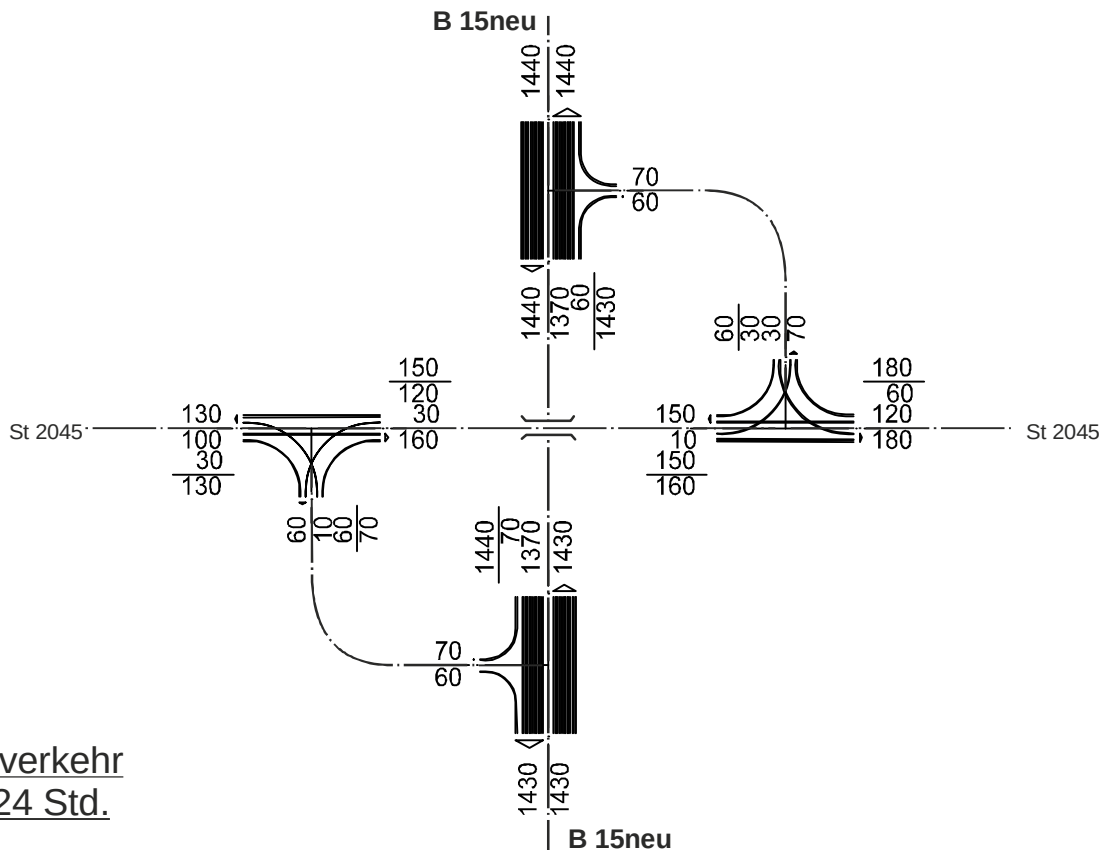
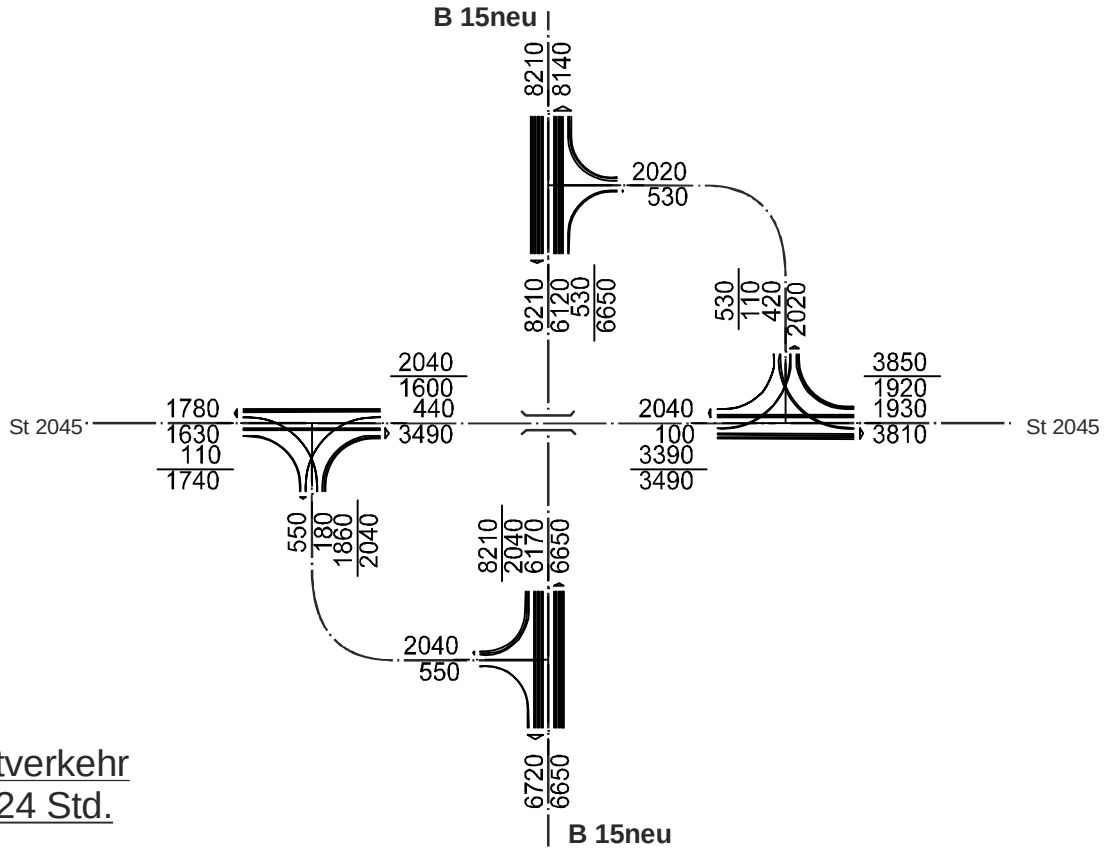
B 15neu, Fall 1c

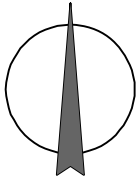
Prognosebelastung Knoten K2

Plan 14a

B 15neu / St 2045 westlich Adlkofen

Prognose 2030 Werktag





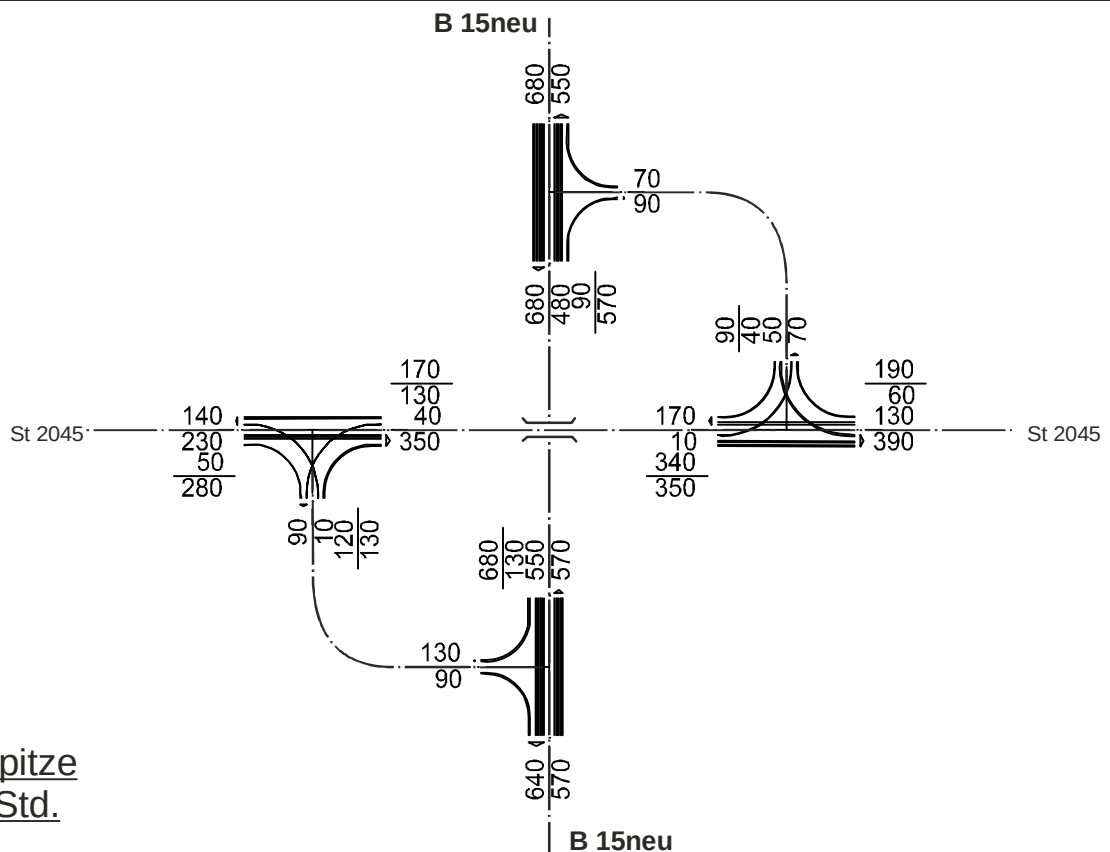
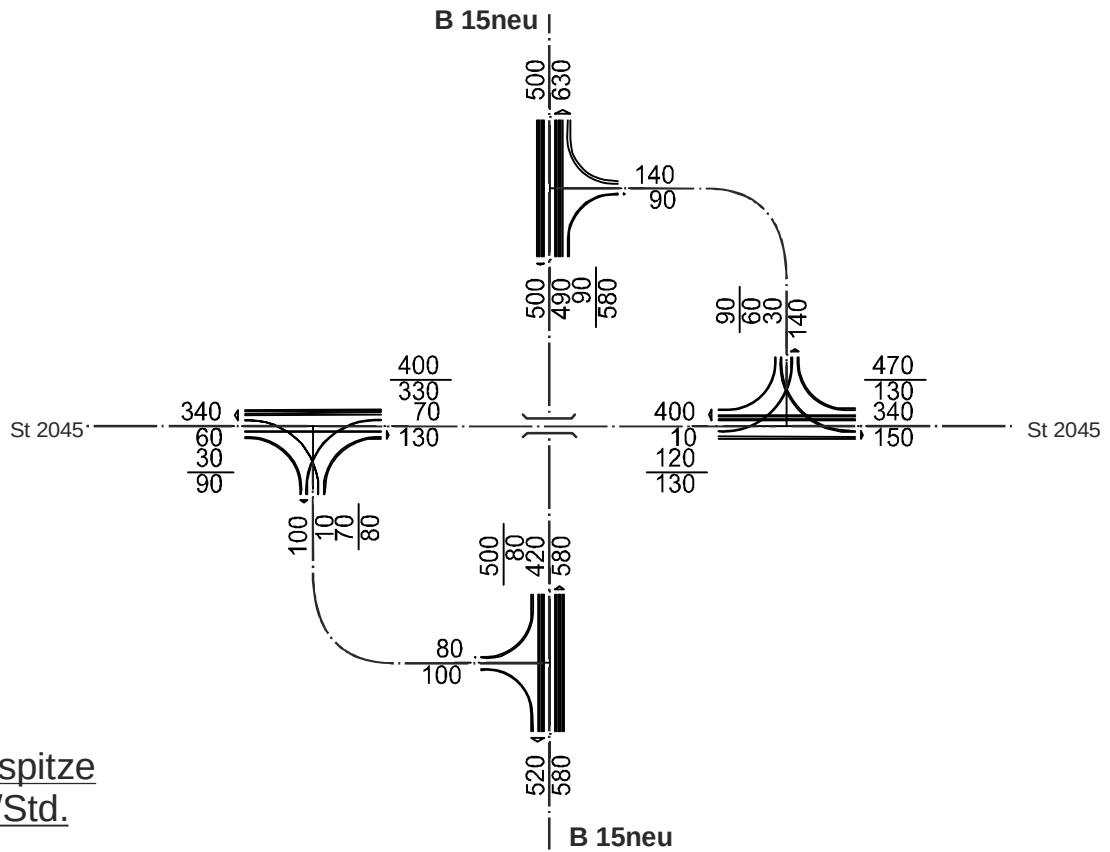
B 15neu, Fall 1c

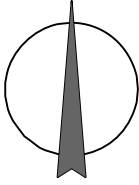
Prognosebelastung Knoten K2

B 15neu / St 2045 westlich Adlkofen

Prognose 2030

Plan 14b





B 15neu, Fall 1a

Prognosebelastung

Knoten K3: B 15neu / B 299

südöstlich von Landshut

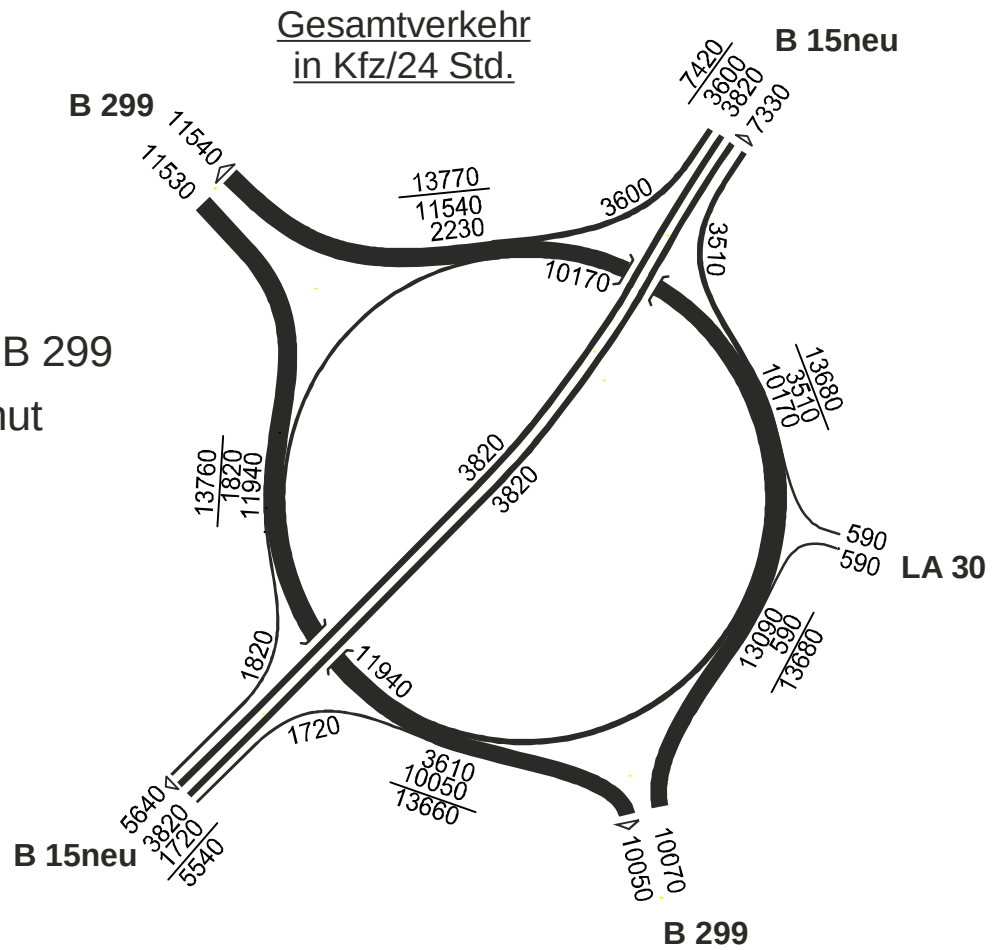
bei Ausbau nur bis

südlich Landshut

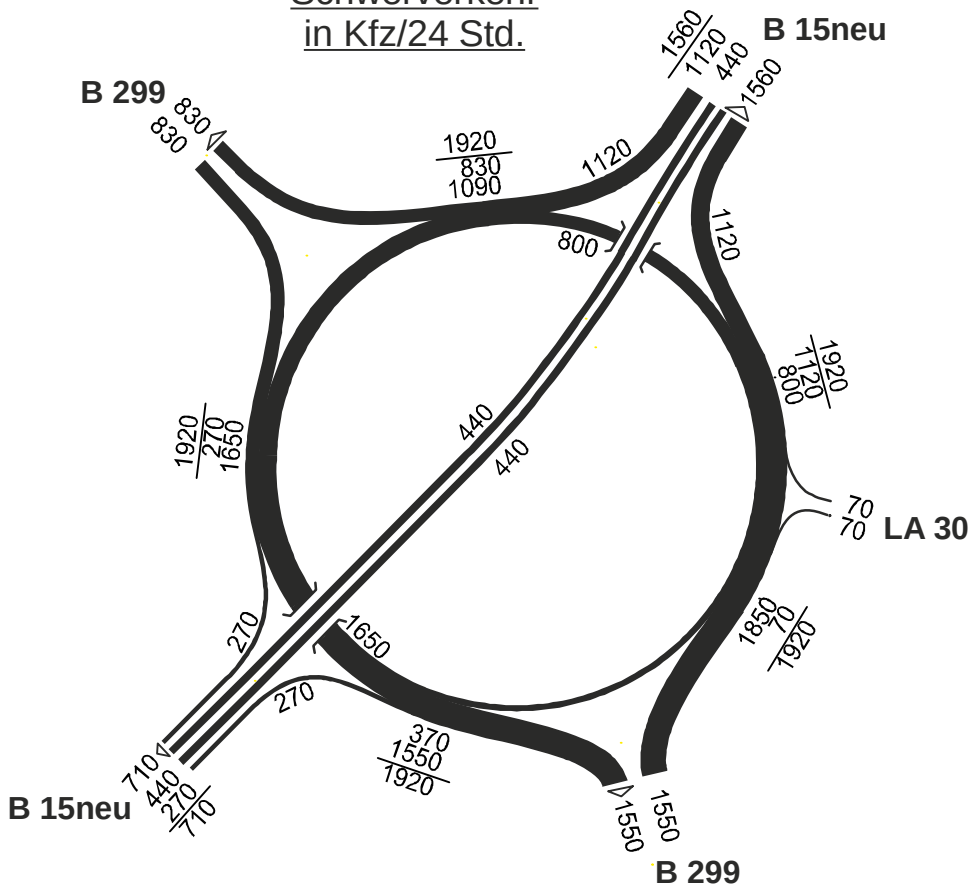
Prognose 2030 Werktag

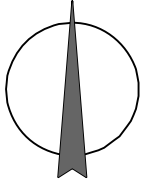
Kreisverkehr mit Overfly

im Zuge der B 15neu



Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.





B 15neu, Fall 1a

Prognosebelastung

Knoten K3: B 15neu / B 299

südöstlich von Landshut

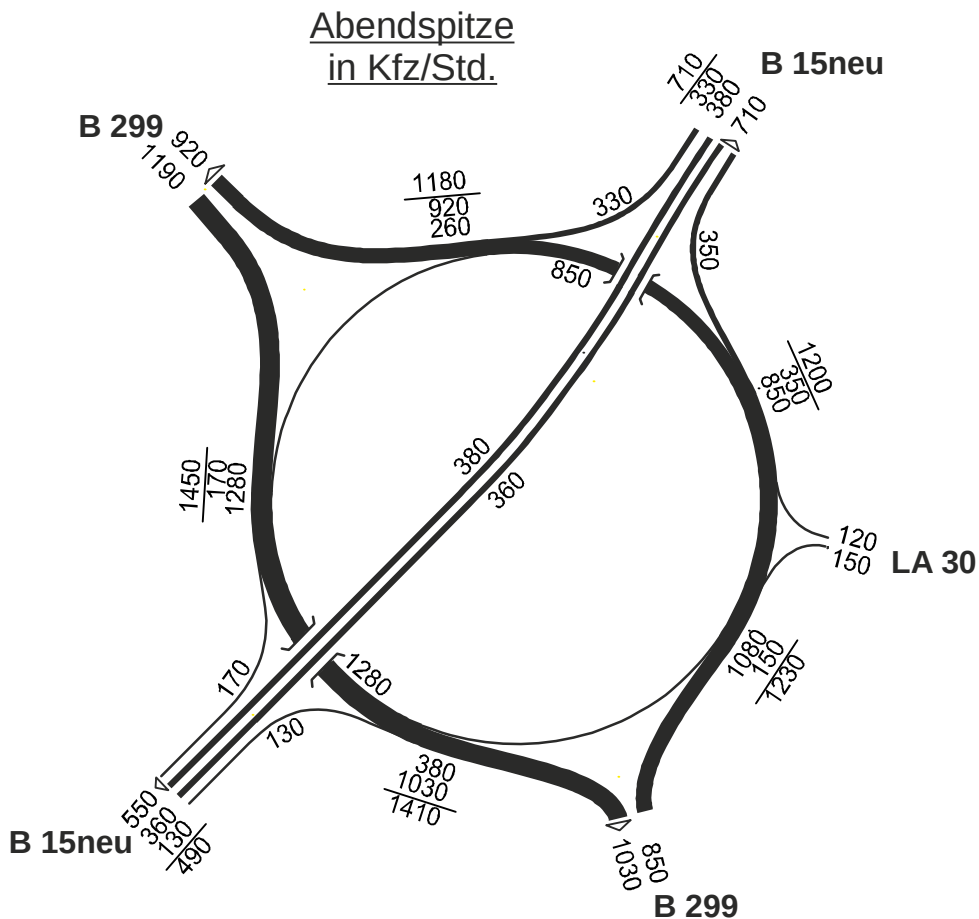
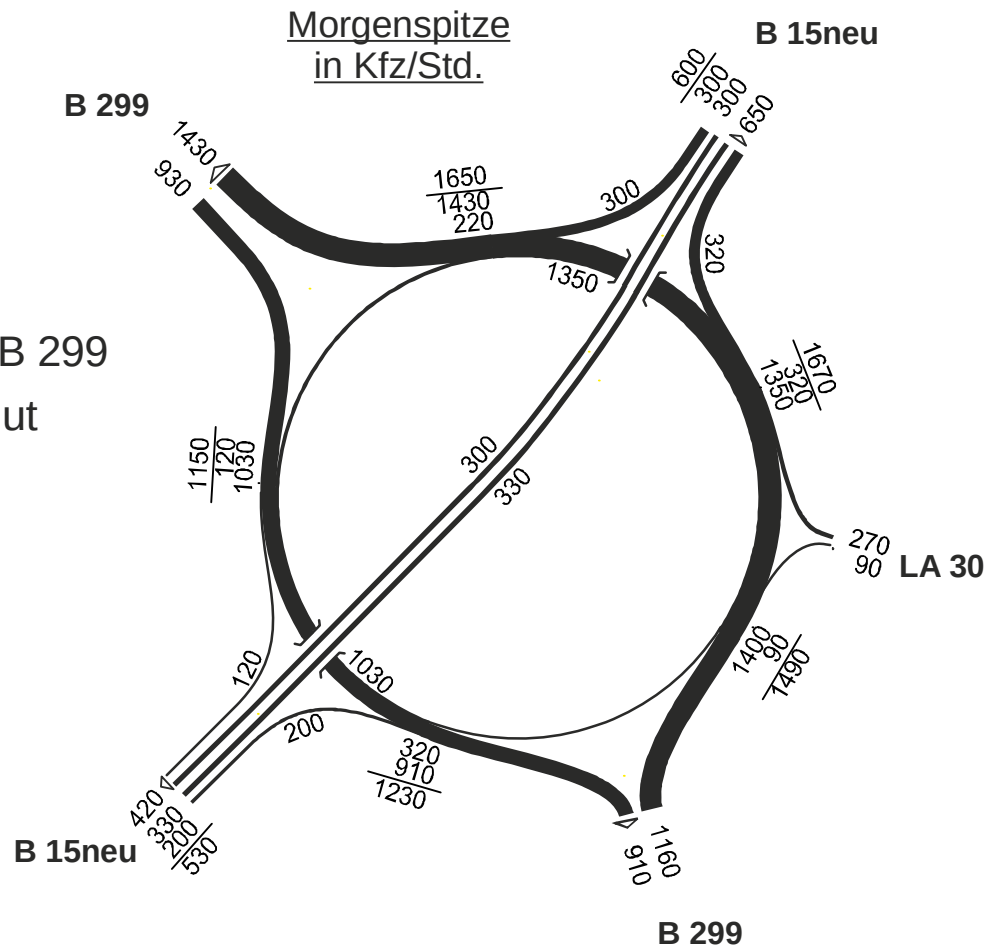
bei Ausbau nur bis

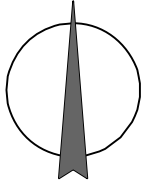
südlich Landshut

Prognose 2030

Kreisverkehr mit Overfly

im Zuge der B 15neu





B 15neu, Fall 1a

Prognosebelastung

Knoten K3: B 15neu / B 299

südöstlich von Landshut

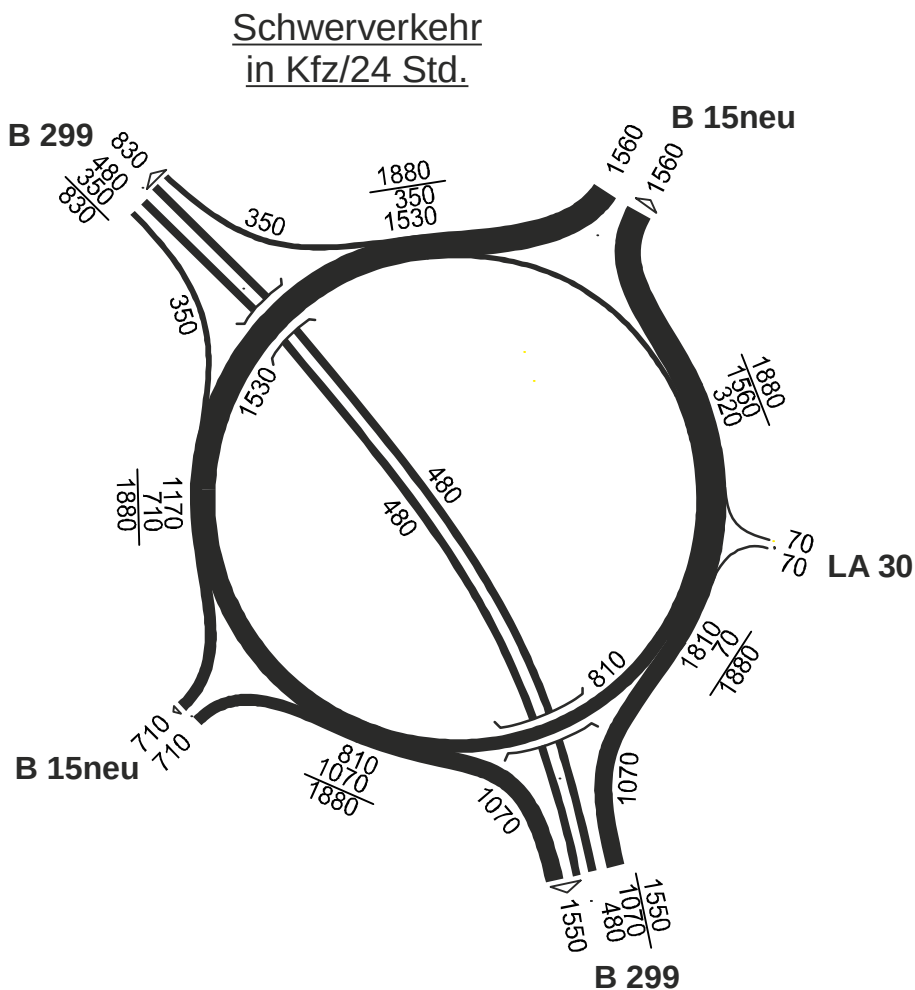
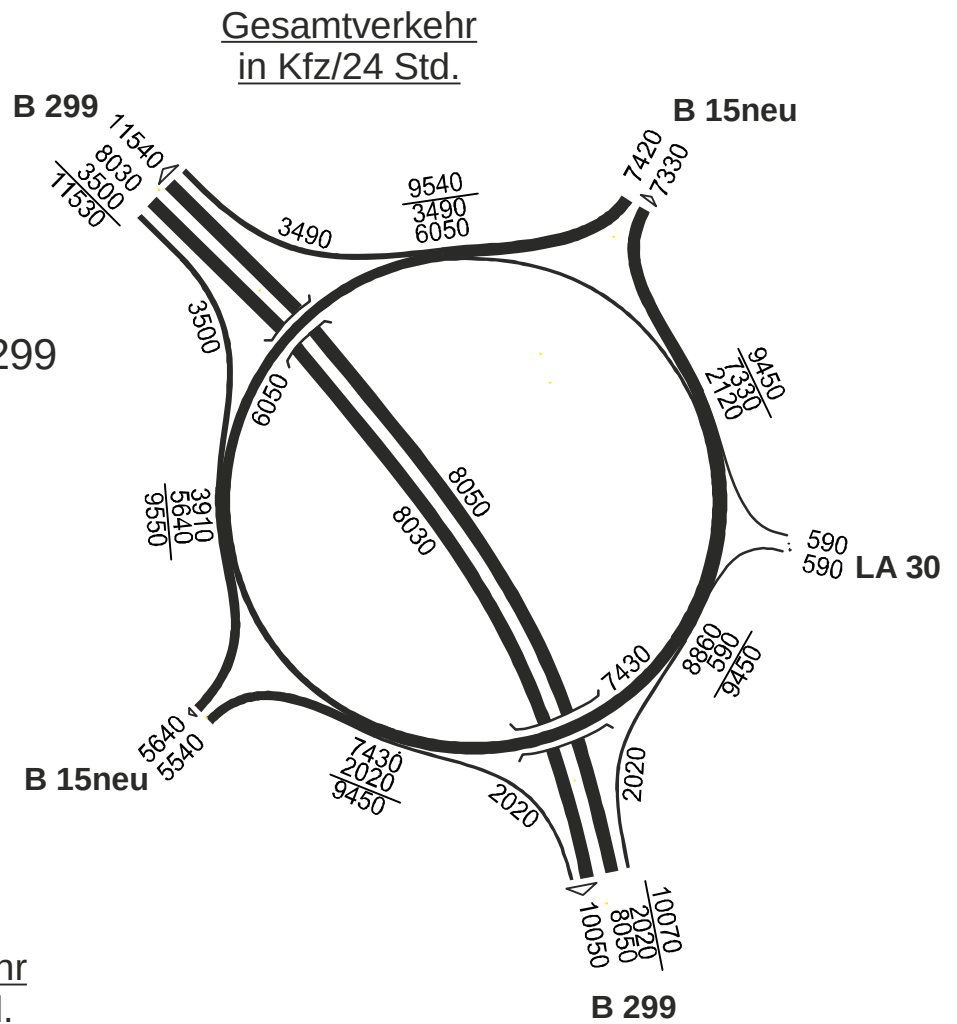
bei Ausbau nur bis

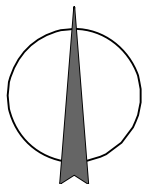
südlich Landshut

Prognose 2030 Werktag

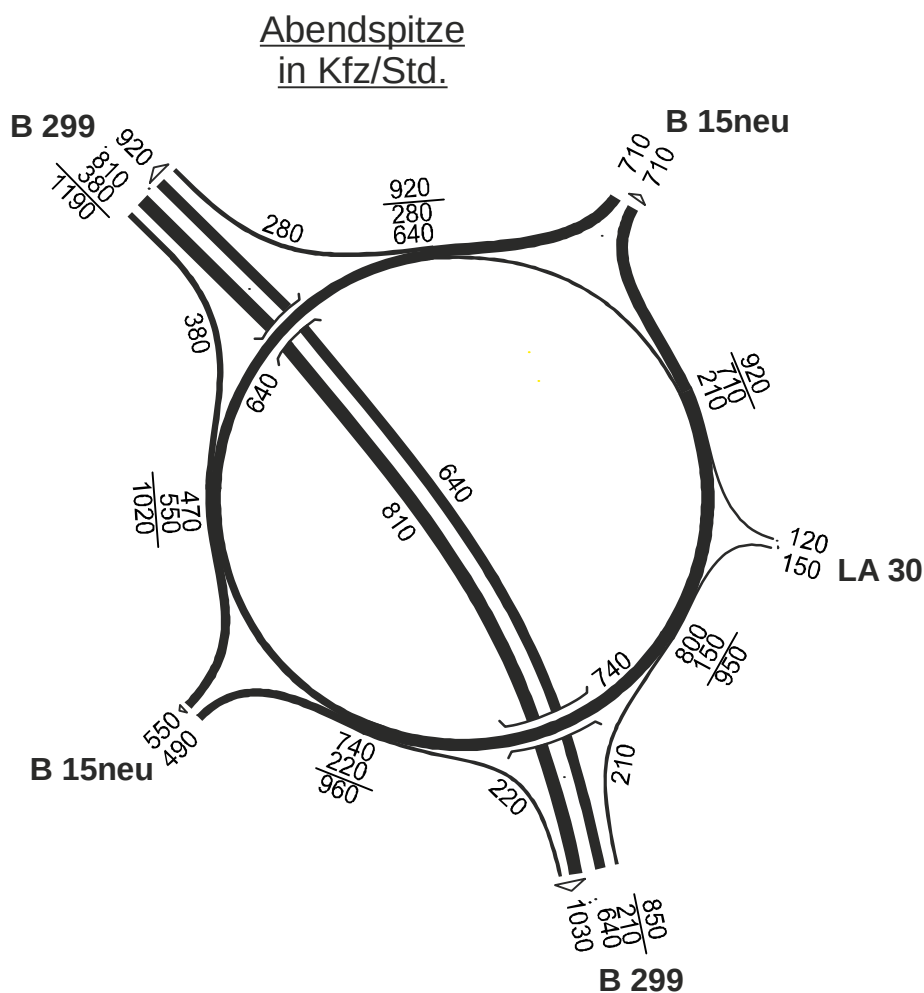
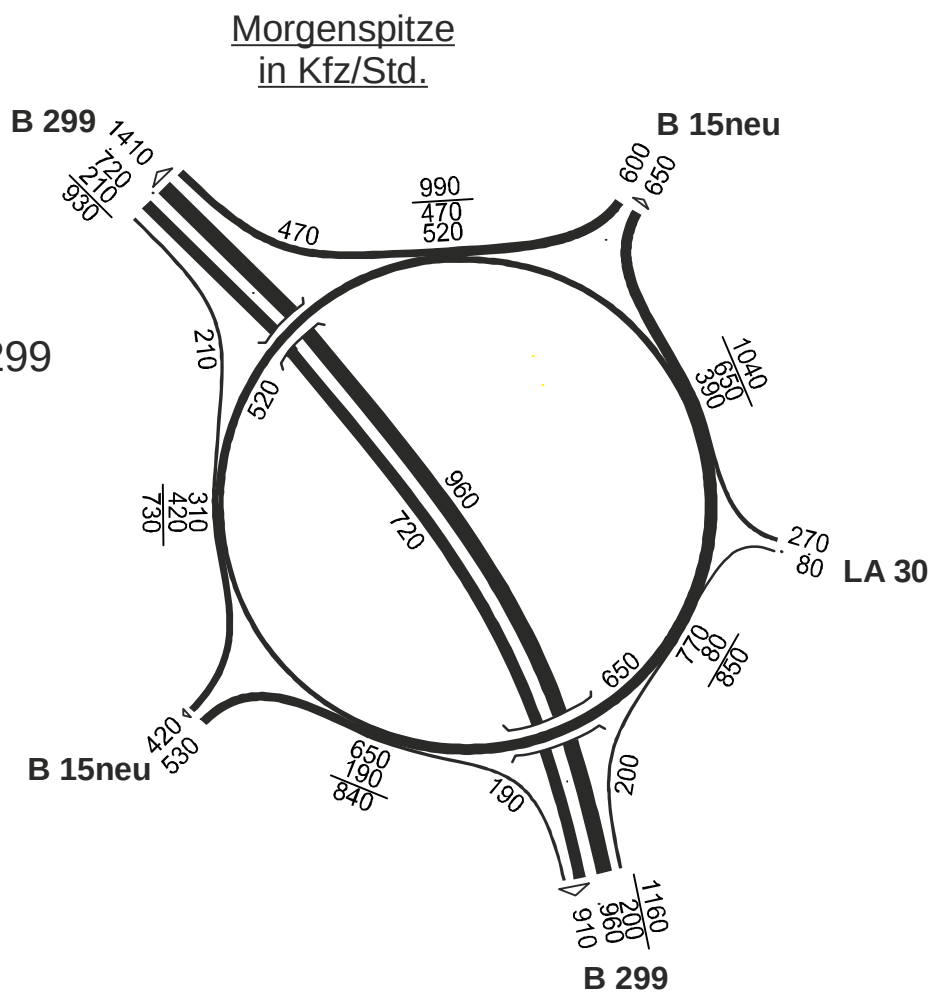
Kreisverkehr mit Overfly

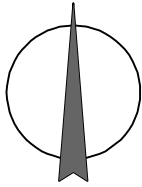
im Zuge der B 299





B 15neu, Fall 1a
Prognosebelastung
Knoten K3: B 15neu / B 299
südöstlich von Landshut
bei Ausbau nur bis
südlich Landshut
Prognose 2030
Kreisverkehr mit Overfly
im Zuge der B 299





B 15neu, Fall 1a

Prognosebelastung

Knoten K3: B 15neu / B 299

südöstlich von Landshut

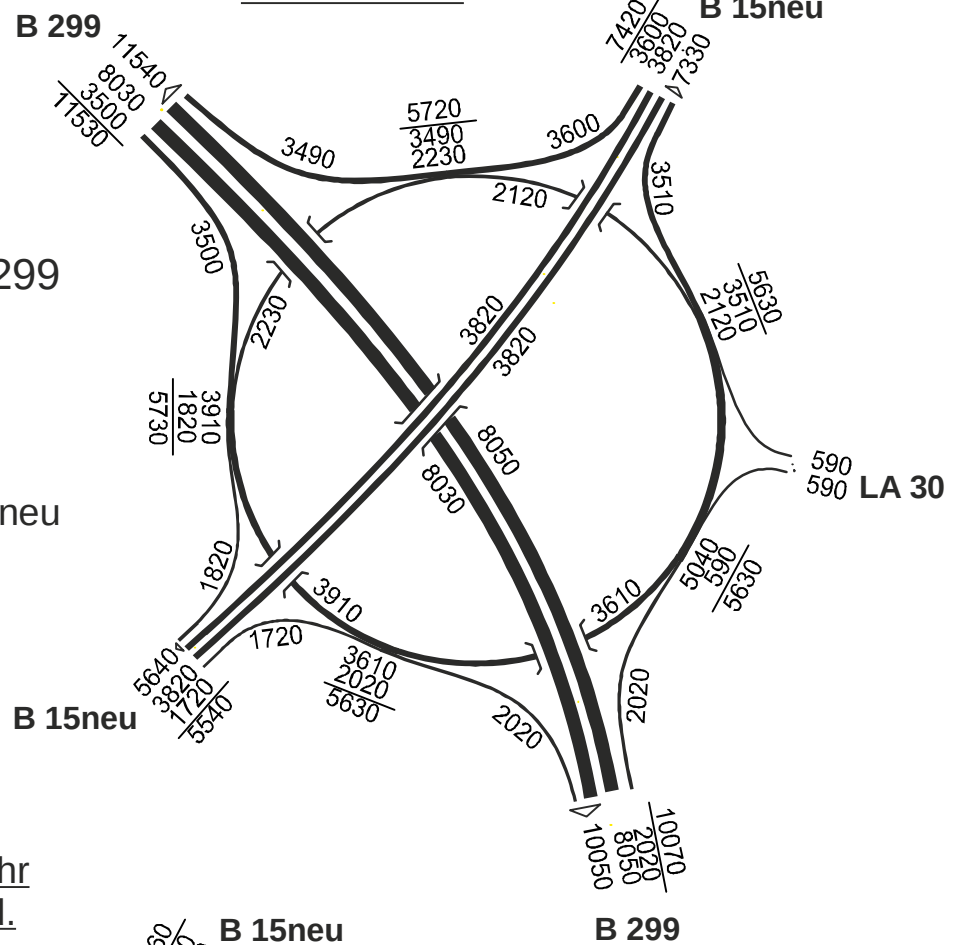
Prognose 2030 Werktag

Kreisverkehr mit 2 Overfly

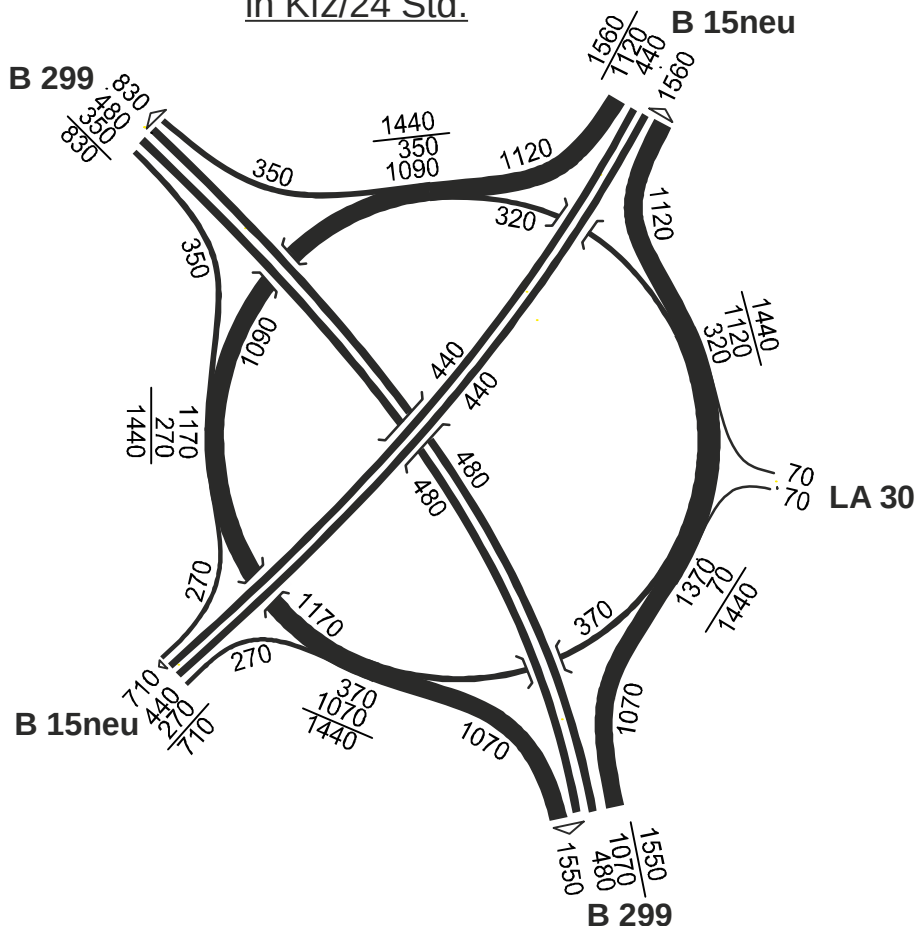
im Zuge der B 299 und B 15neu

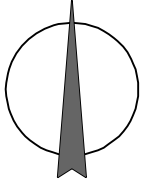
Ausbauvorschlag

Gesamtverkehr
in Kfz/24 Std.



Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.





B 15neu, Fall 1a

Prognosebelastung

Knoten K3: B 15neu / B 299

südöstlich von Landshut

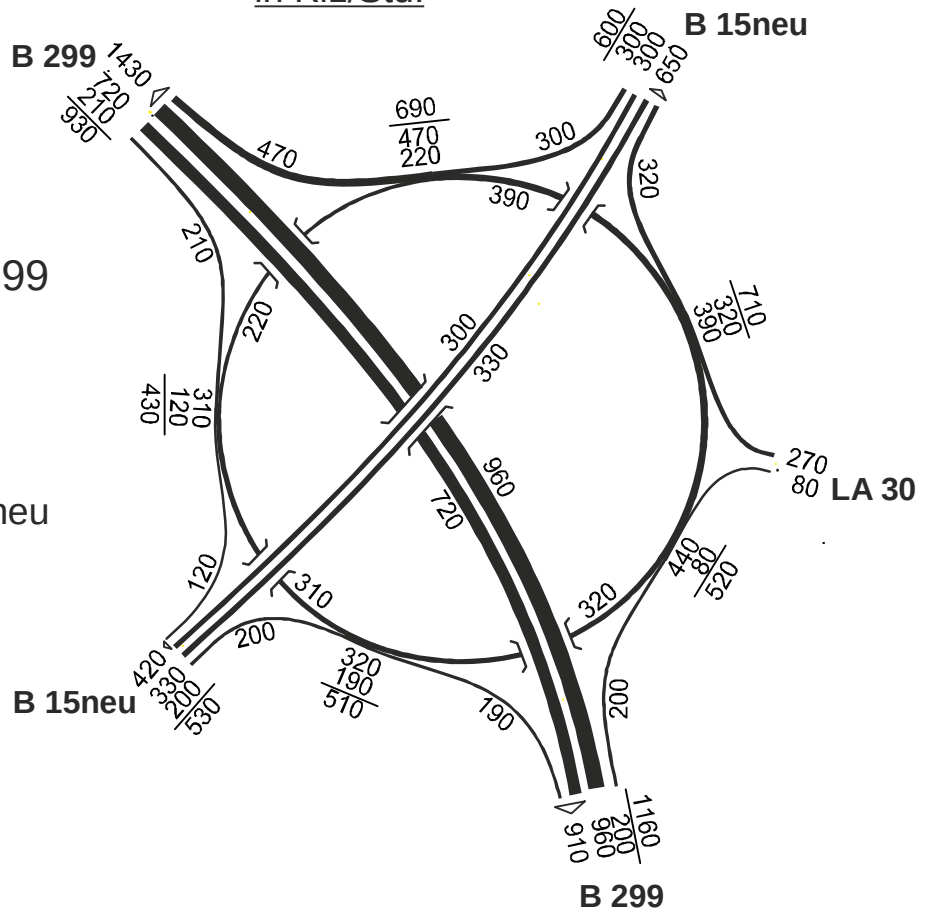
Prognose 2030

Kreisverkehr mit 2 Overfly

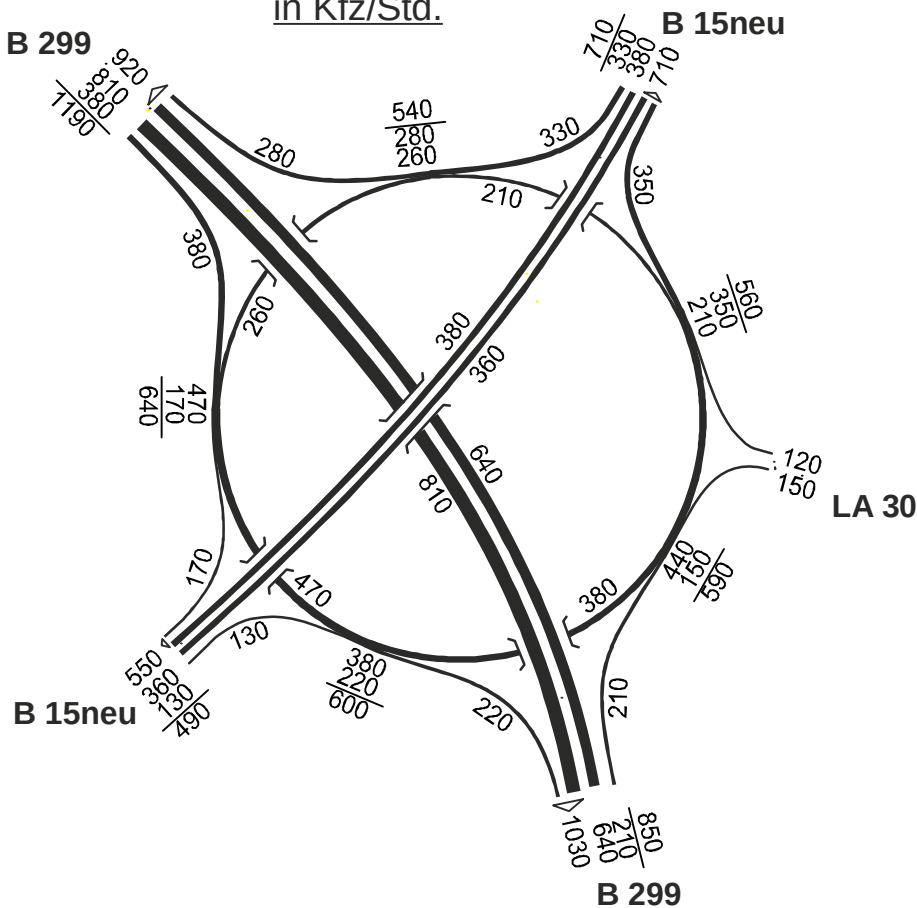
im Zuge der B 299 und B 15neu

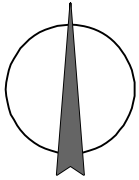
Ausbauvorschlag

Morgenspitze
in Kfz/Std.



Abendspitze
in Kfz/Std.





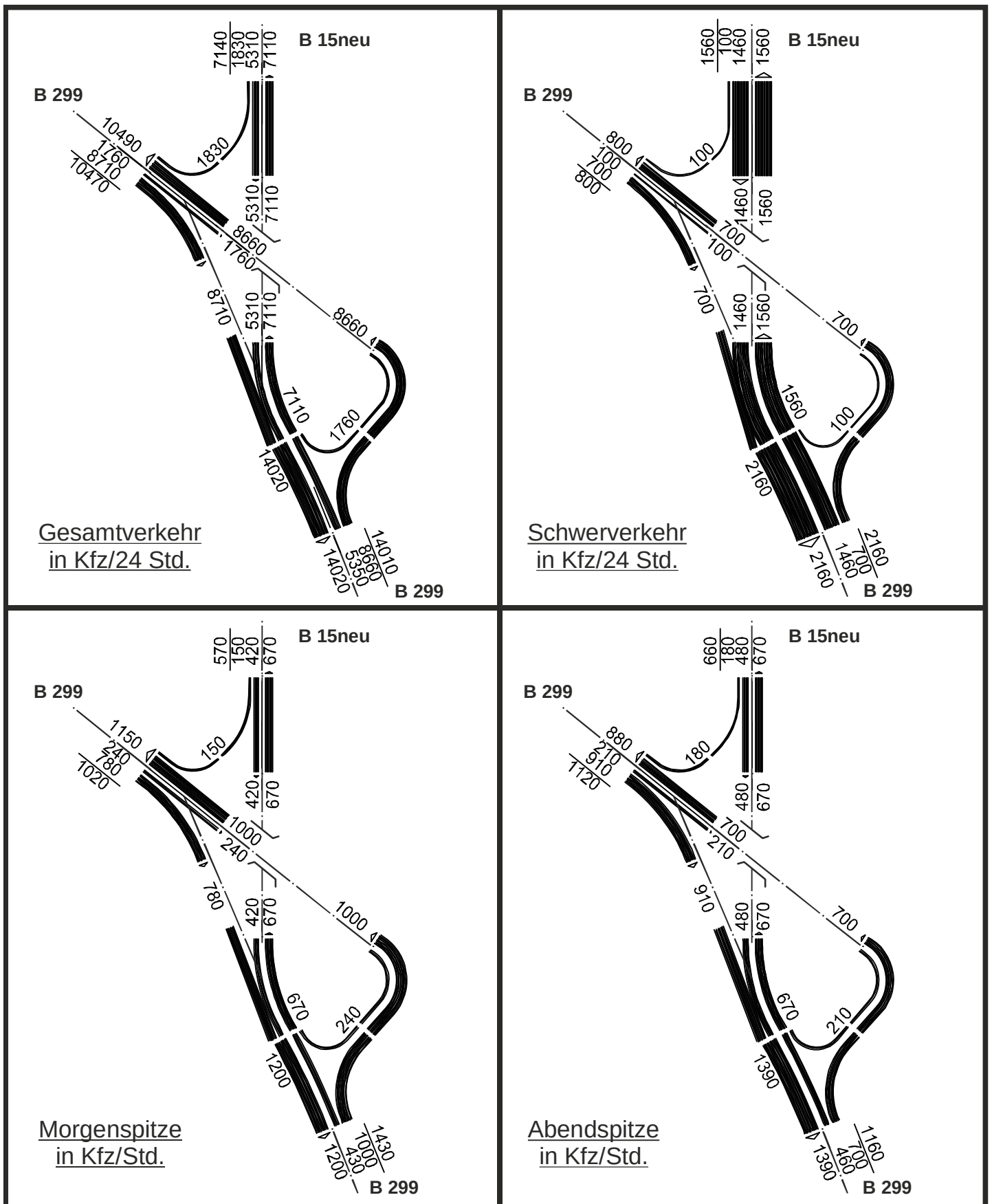
B 15neu, Fall 1b

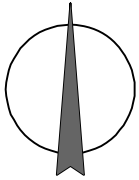
Prognosebelastung Knoten K3: B 15neu / B 299 Plan

18

bei Ausbau nur bis südlich Landshut

Prognose 2030 Werktag in Kfz



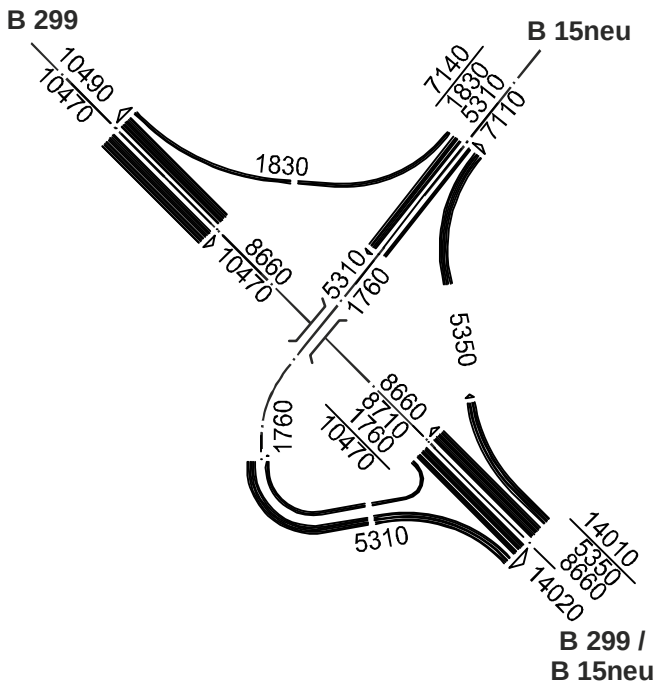


B 15neu, Fall 1b

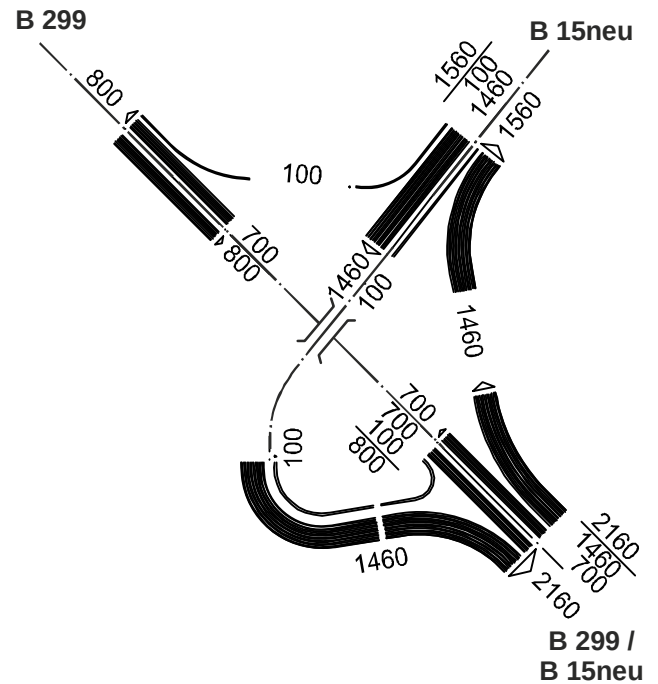
Prognosebelastung Knoten K3, Variante
bei Ausbau nur bis südlich Landshut
Prognose 2030 Werktag in Kfz

Plan **19**

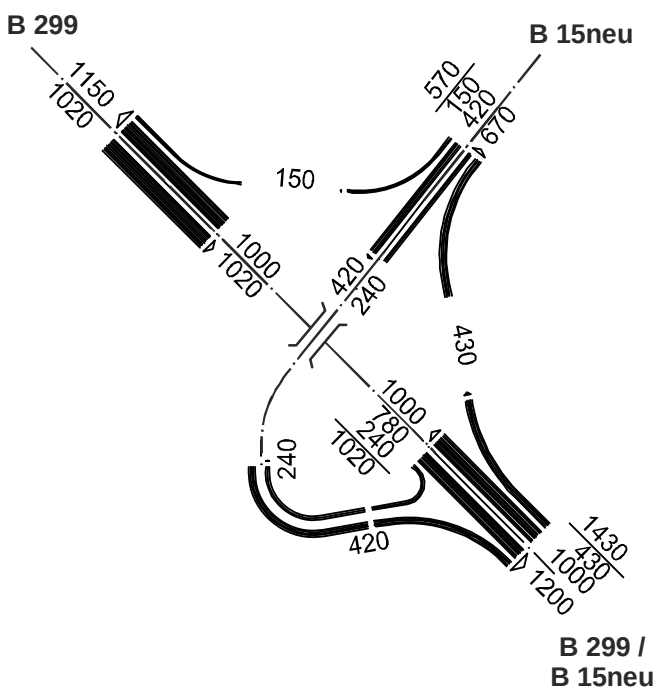
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.



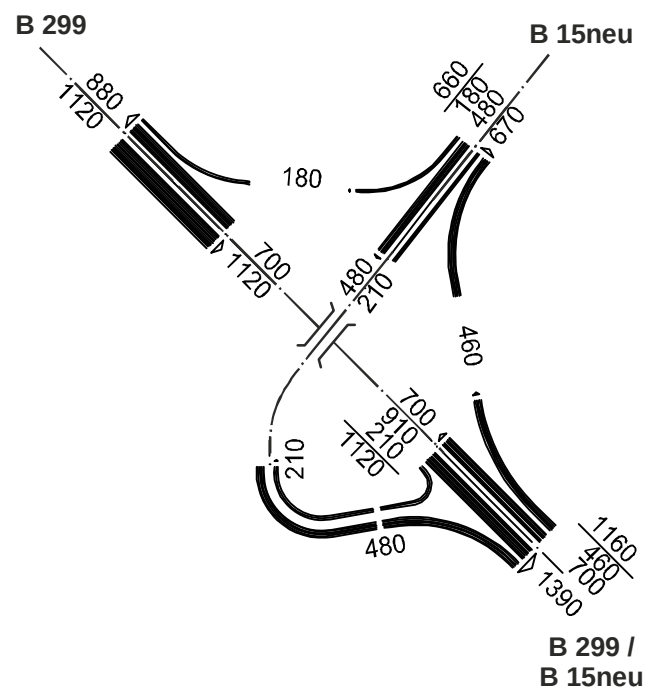
Schwerverkehr in Kfz/24 Std.

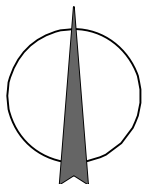


Morgenspitze in Kfz/Std.



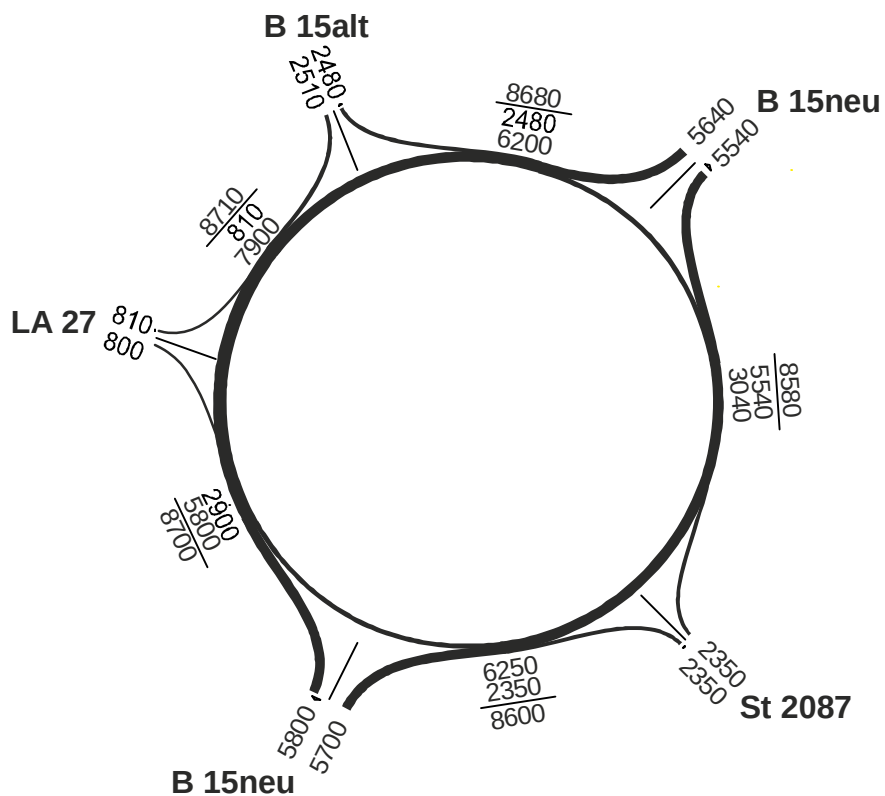
Abendspitze in Kfz/Std.



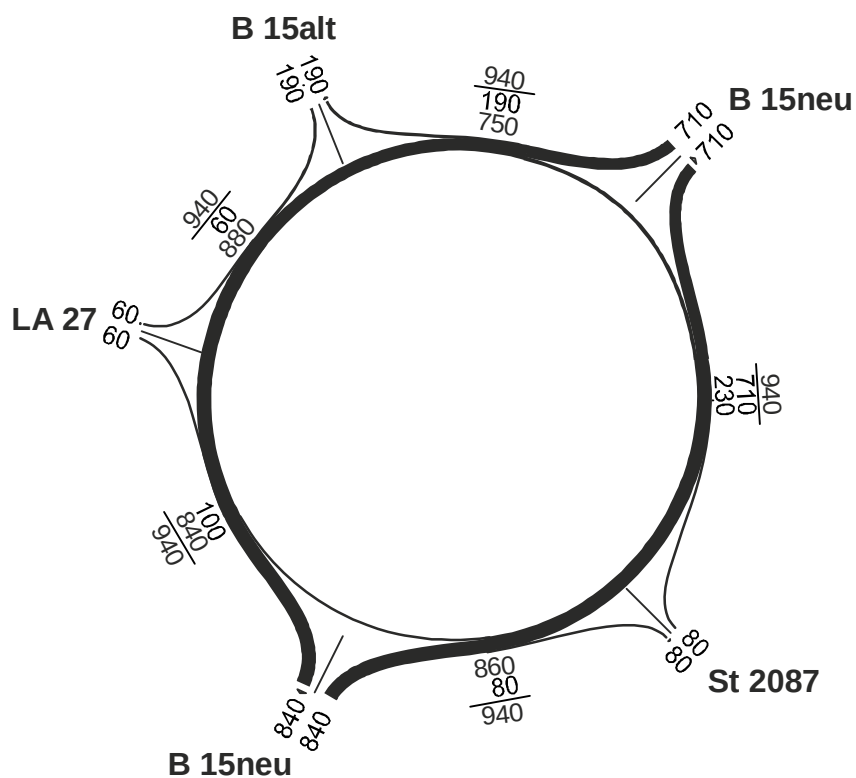


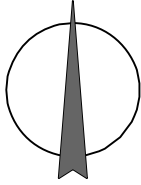
B 15neu, Fall 1a
 Prognosebelastung
 Knoten K4
 südlich Hachelstuhl
 Prognose 2030 Werktag
 5-armiger Kreisverkehr

Gesamtverkehr
in Kfz/24 Std.



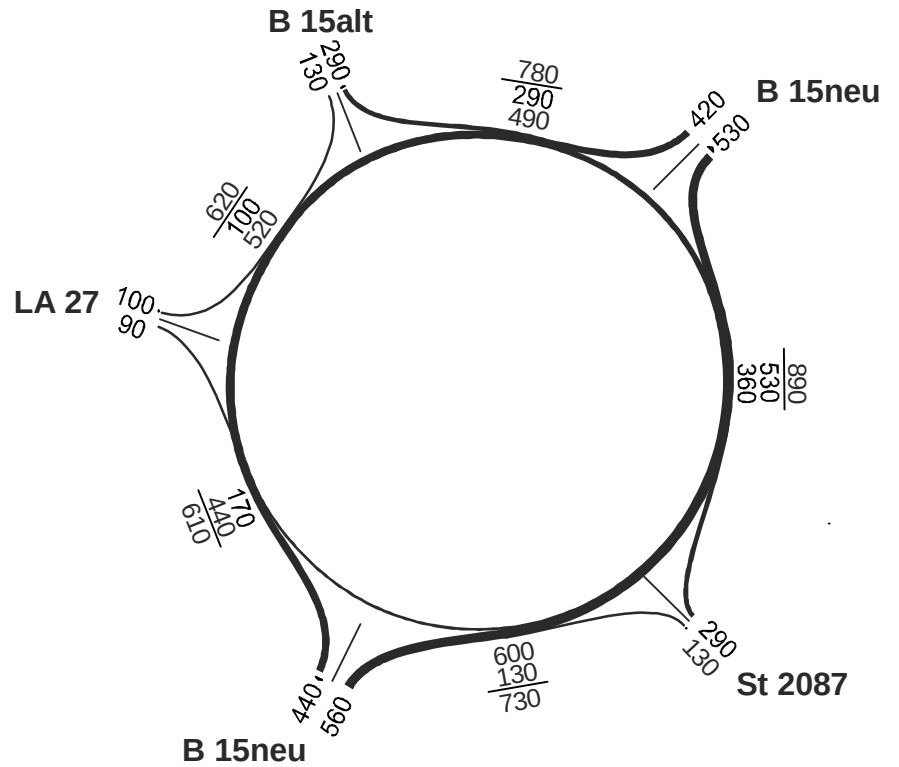
Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.



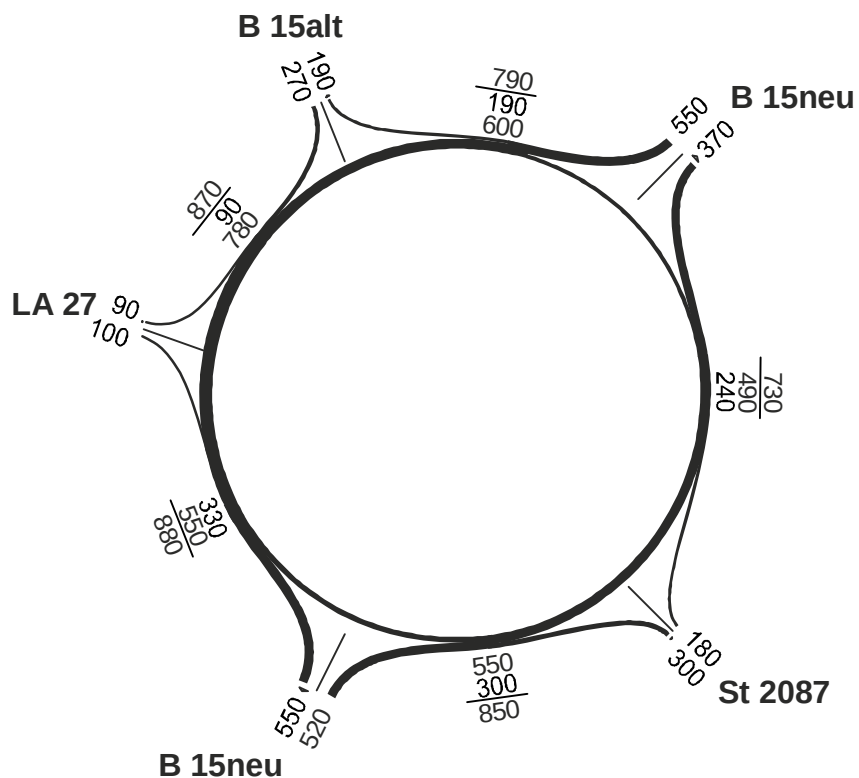


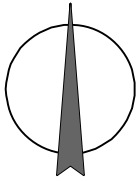
B 15neu, Fall 1a
Prognosebelastung
Knoten K4
südlich Hachelstuhl
Prognose 2030
5-armiger Kreisverkehr

Morgenspitze
in Kfz/Std.



Abendspitze
in Kfz/Std.





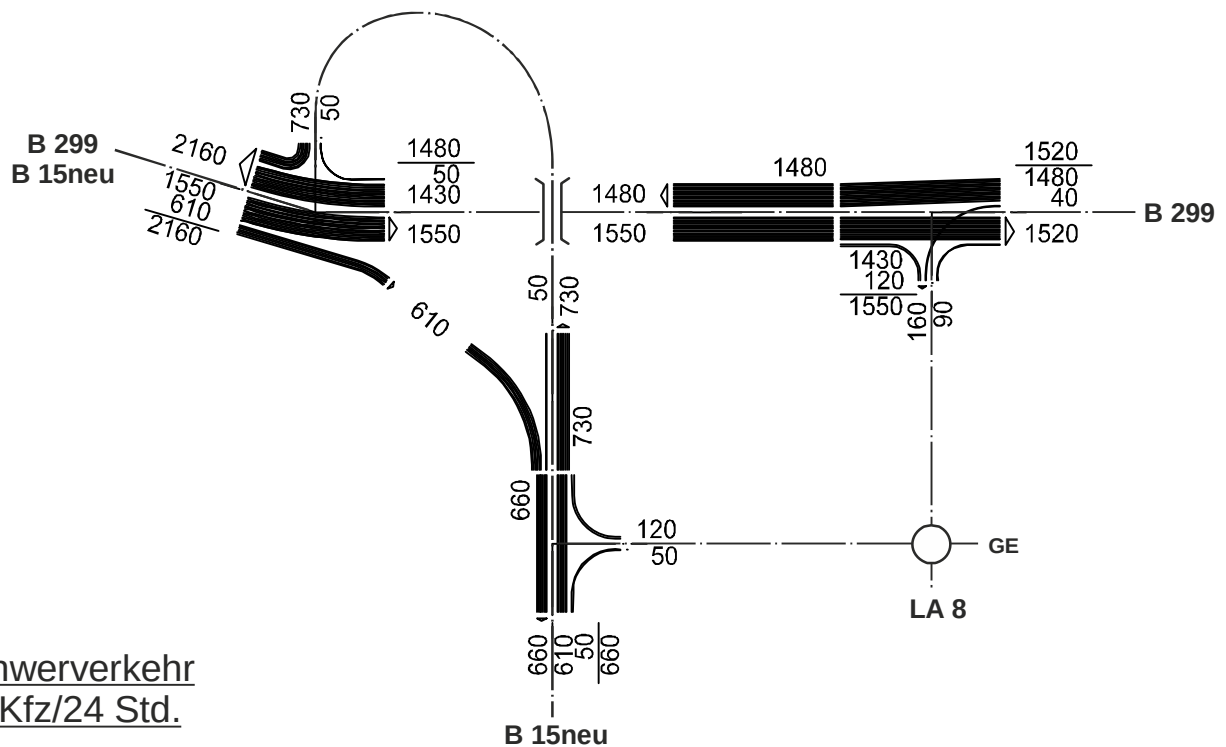
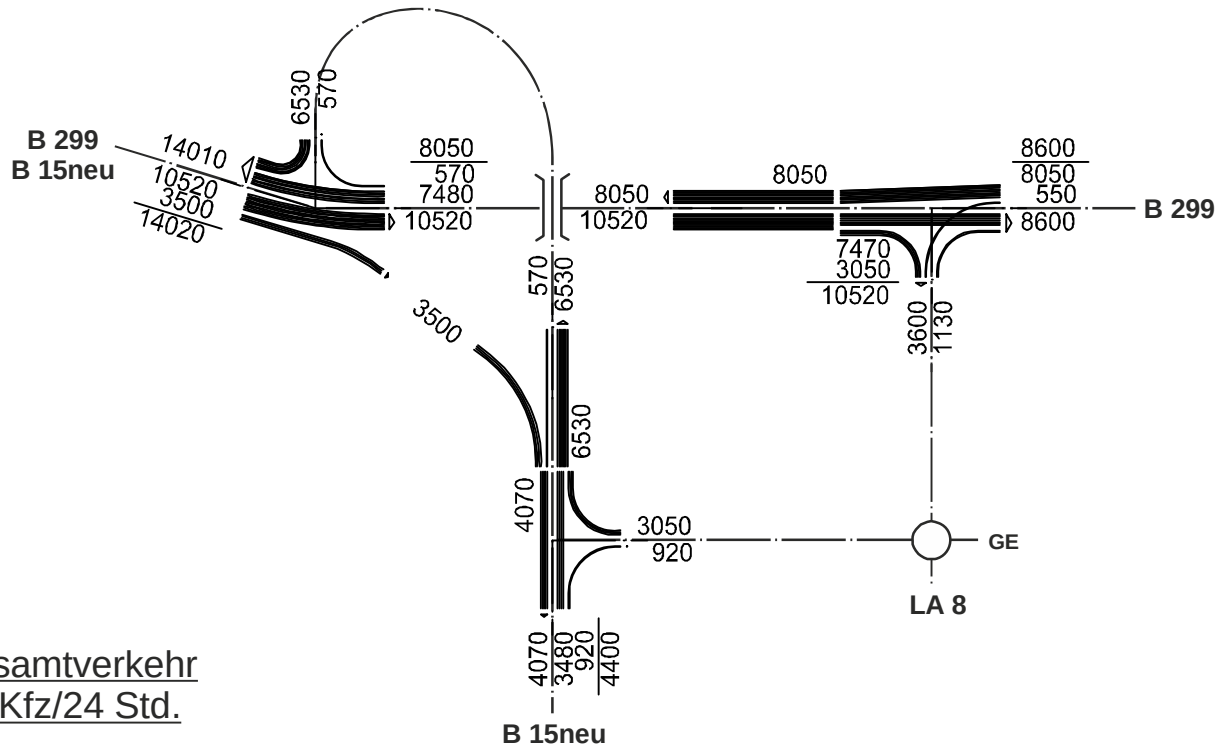
B 15neu, Fall 1b

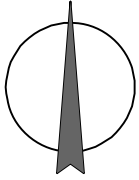
Plan (21a)

Prognosebelastung Knoten K5

B 15neu / B 299 westlich Geisenhausen

Prognose 2030 Werktag





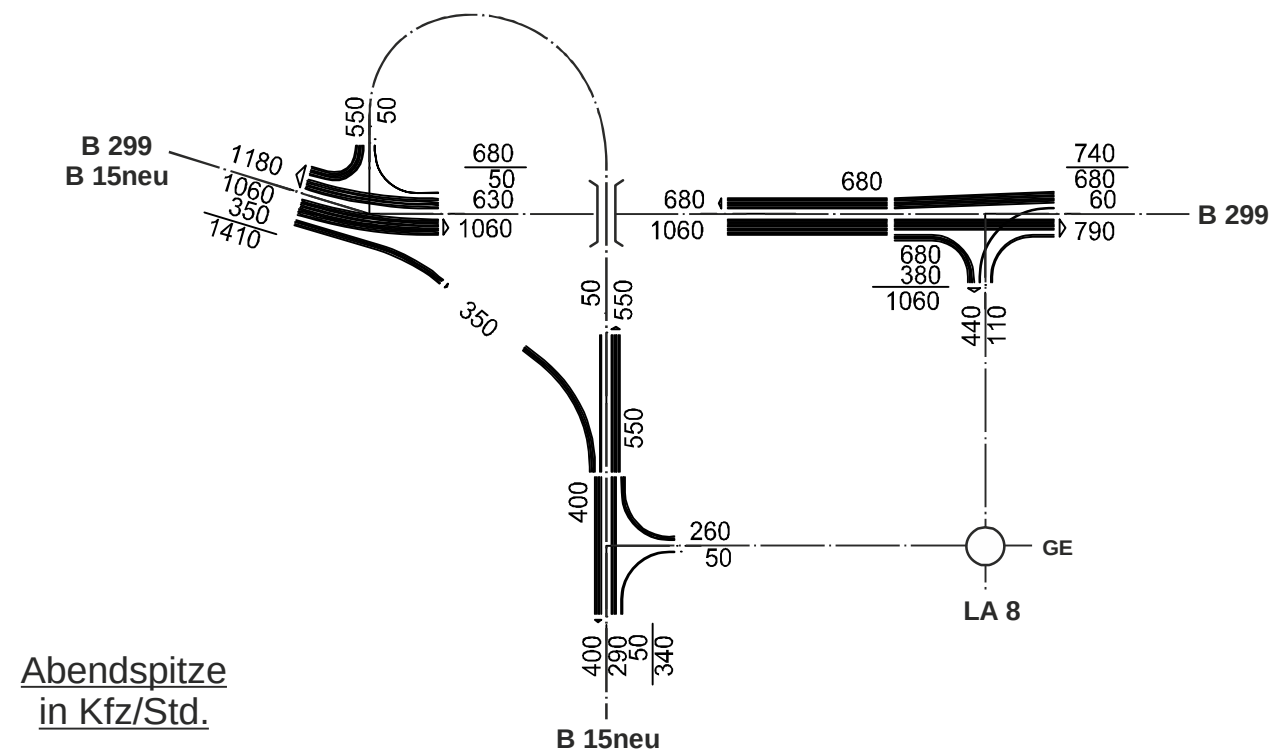
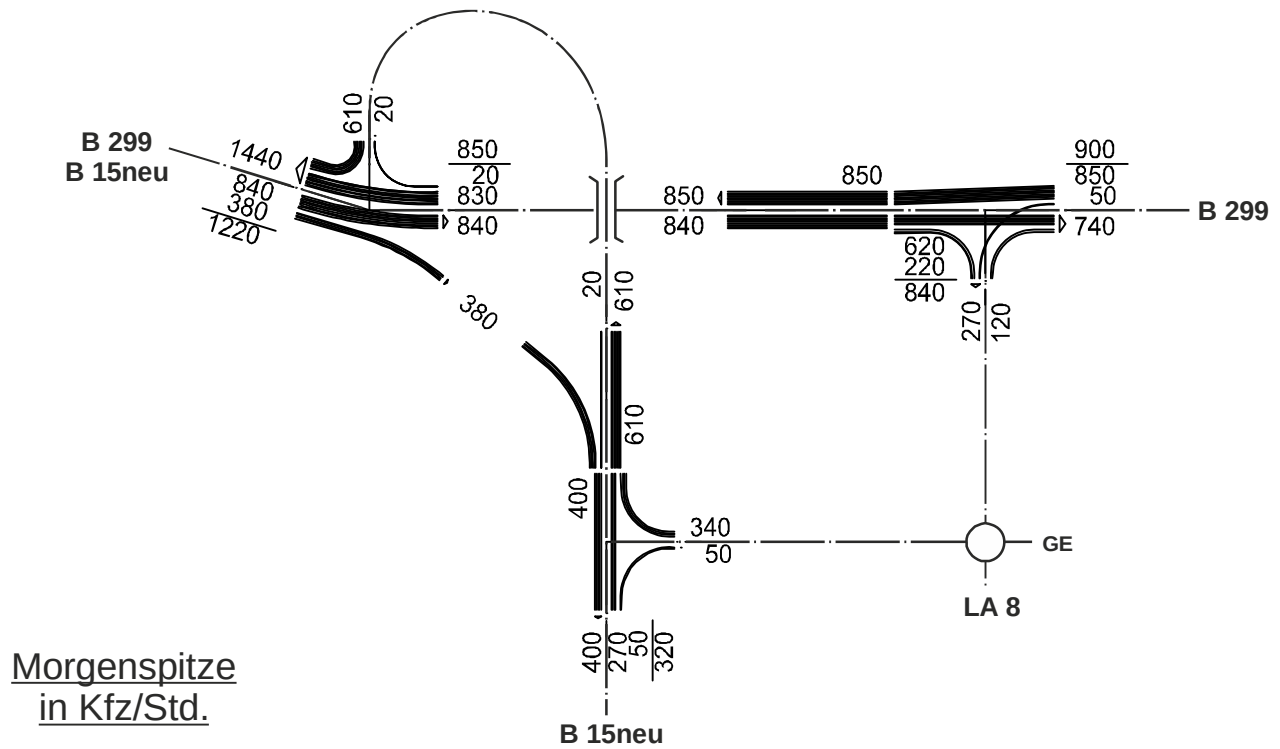
B 15neu, Fall 1b

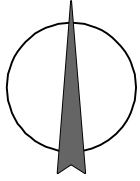
Plan (21b)

Prognosebelastung Knoten K5

B 15neu / B 299 westlich Geisenhausen

Prognose 2030





B 15neu, Fall 1c

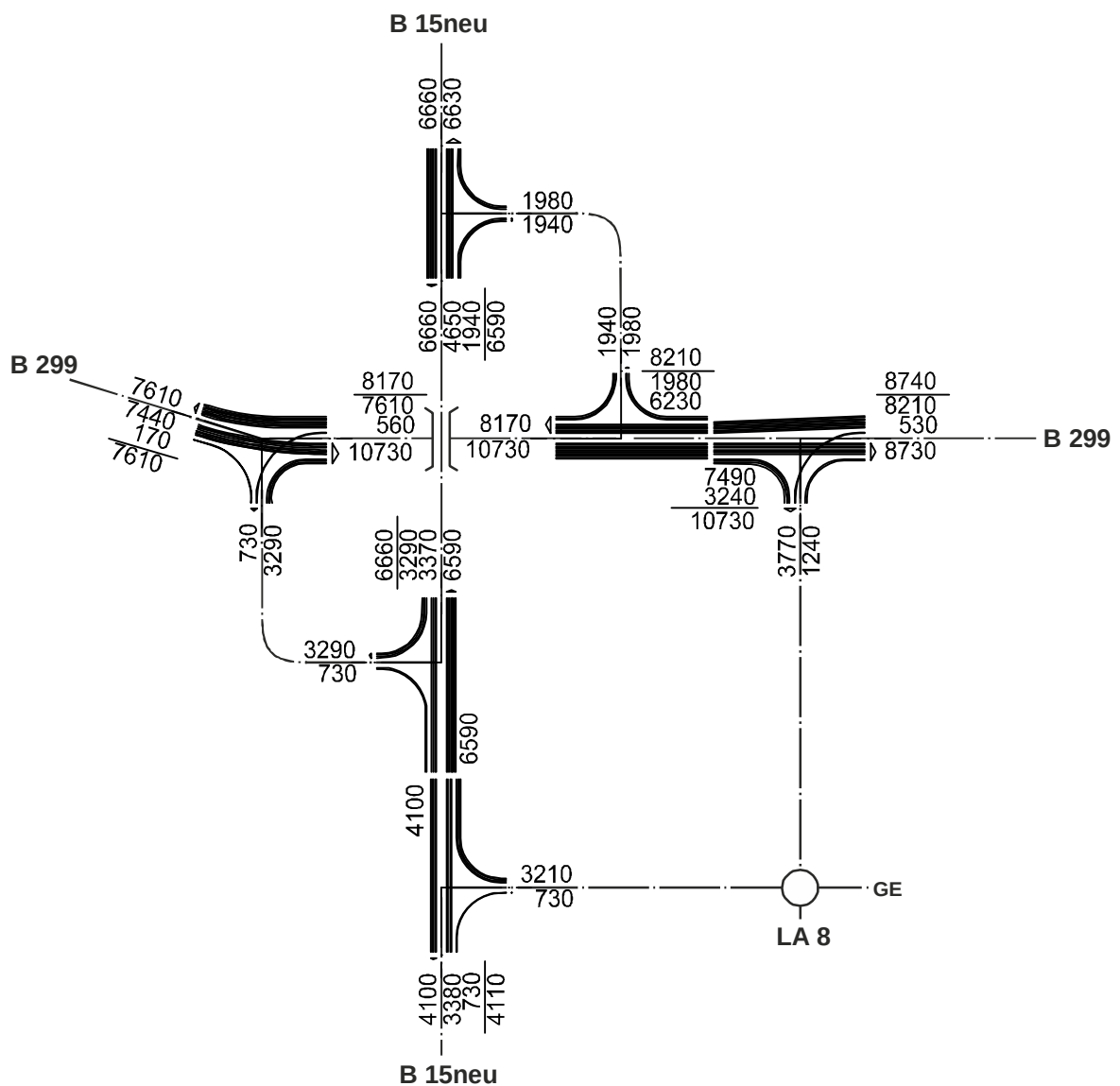
Prognosebelastung Knoten K5

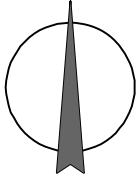
Plan (22)

B 15neu / B 299 westlich Geisenhausen

Prognose 2030 Werktag

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.





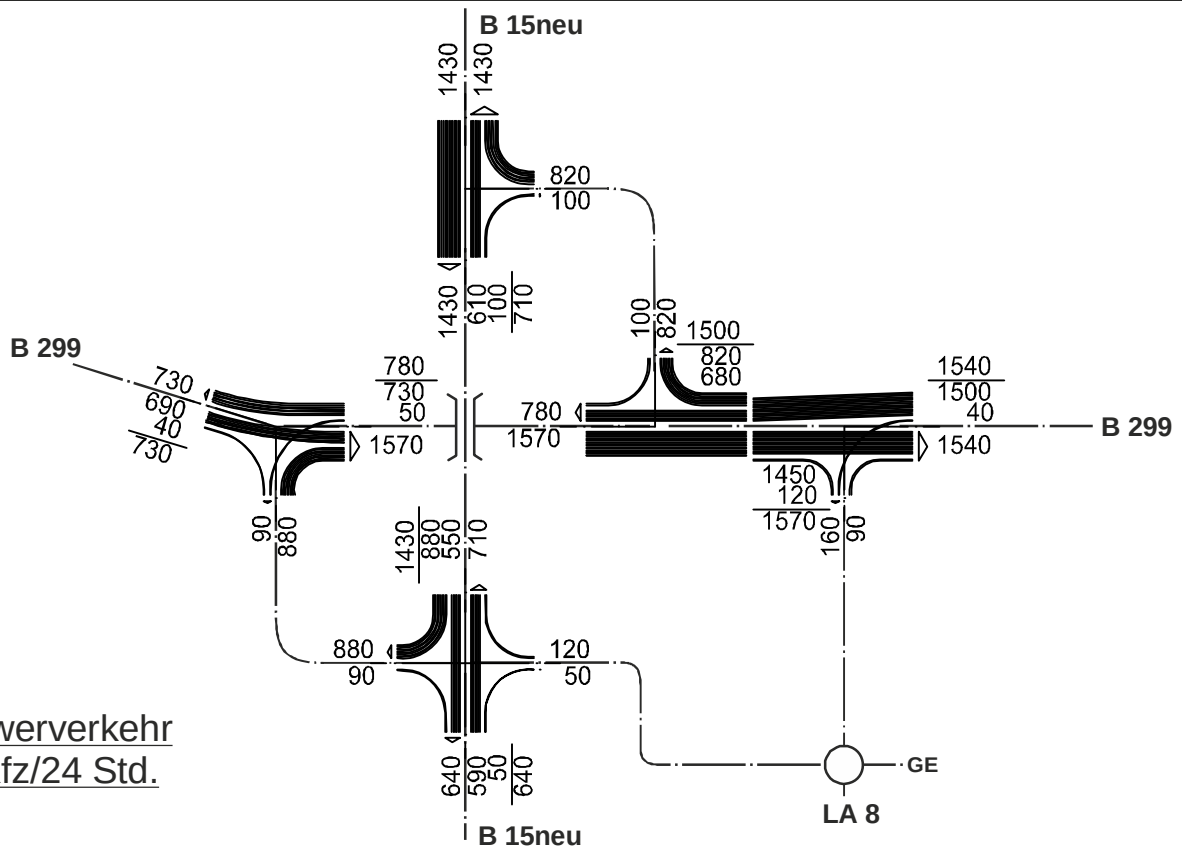
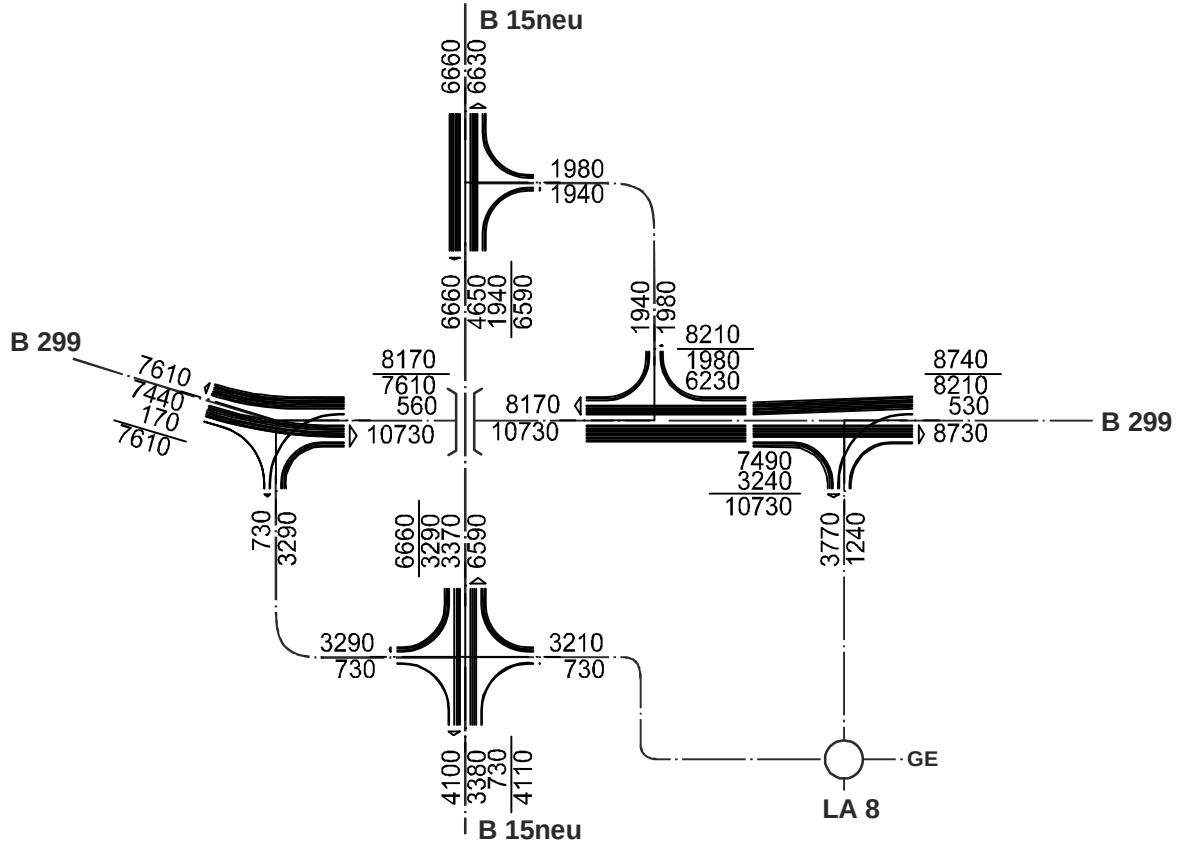
B 15neu, Fall 1c

Prognosebelastung Knoten K5

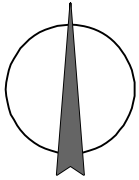
Plan 22a

B 15neu / B 299 westlich Geisenhausen

Prognose 2030 Werktag



Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.



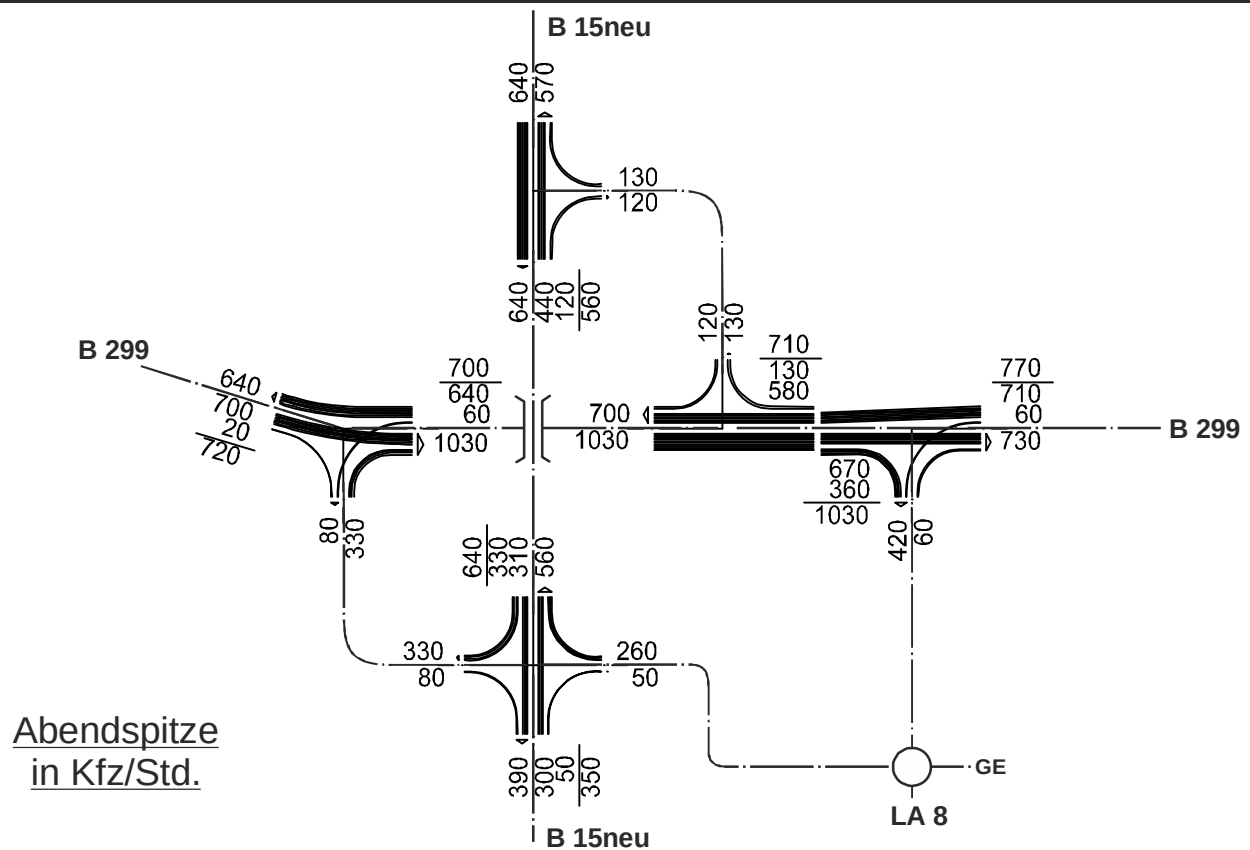
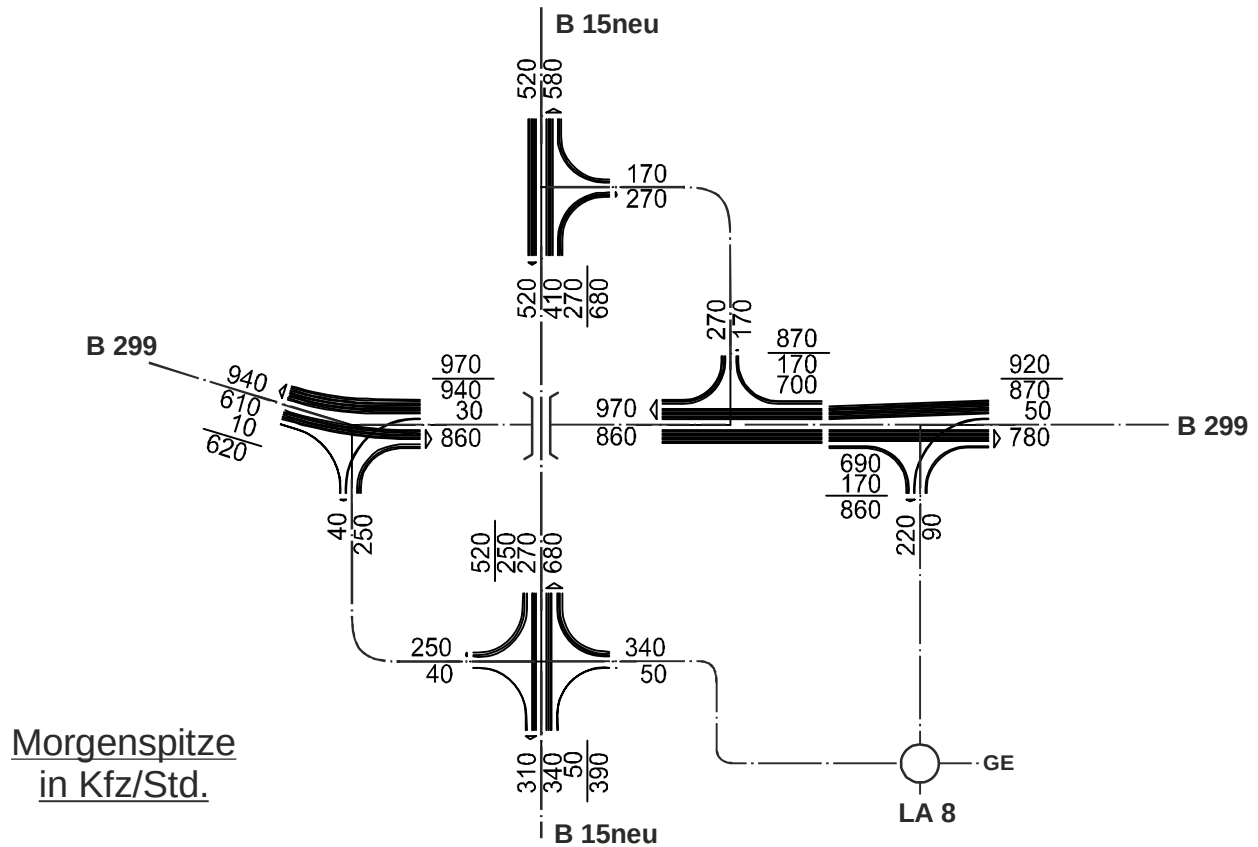
B 15neu, Fall 1c

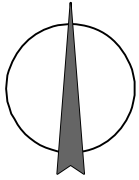
Prognosebelastung Knoten K5

B 15neu / B 299 westlich Geisenhausen

Prognose 2030

Plan 22b





B 15neu, Fall 1c

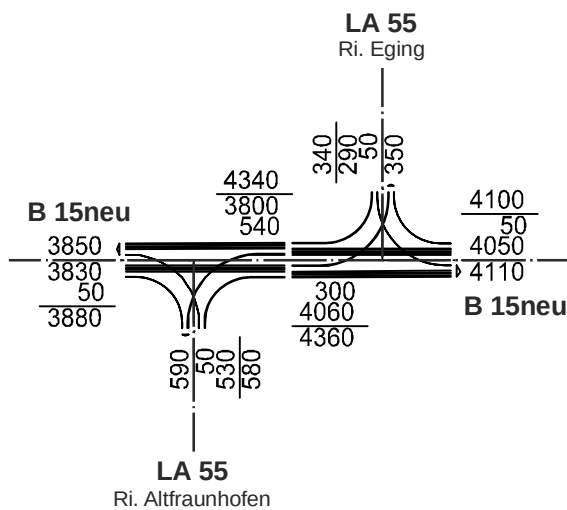
Plan 23

Prognosebelastung Knoten K6

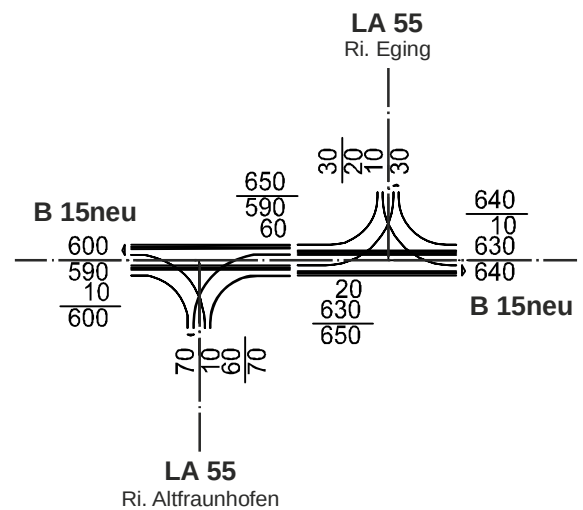
B 15neu / LA 55 bei Eging

Prognose 2030 Werktag in Kfz

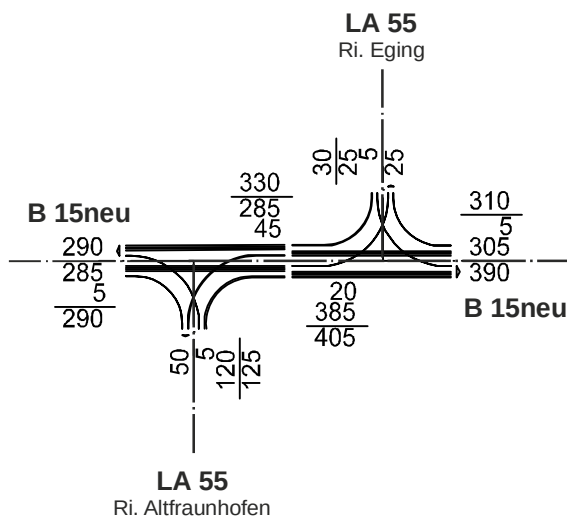
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.



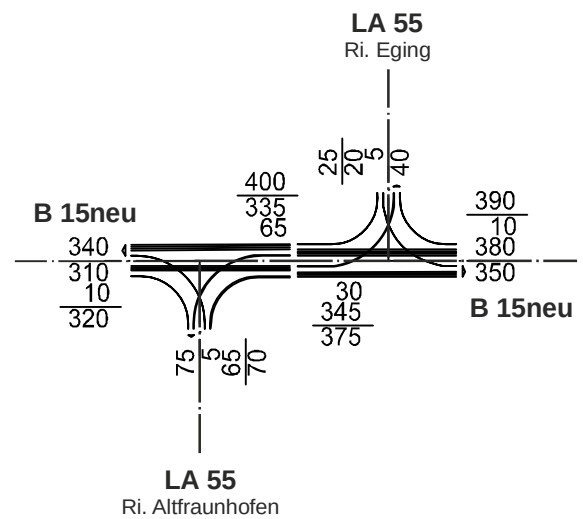
Schwerverkehr in Kfz/24 Std.

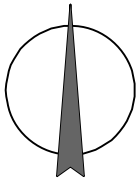


Morgenspitze in Kfz/Std.



Abendspitze in Kfz/Std.





B 15, Fall 1c

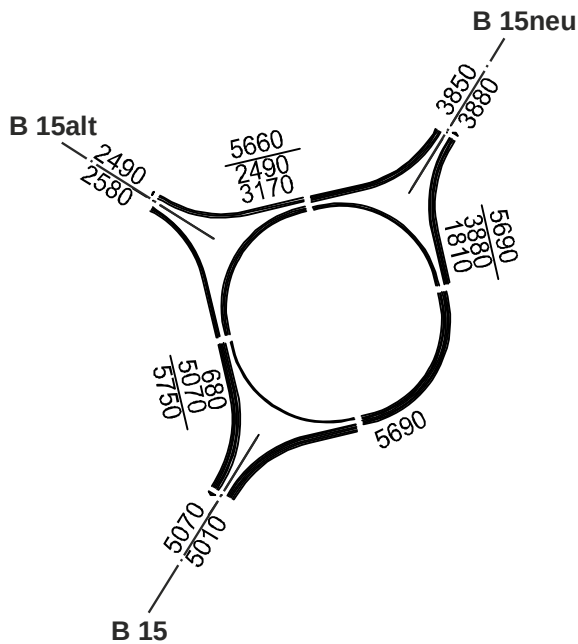
Plan 24

Prognosebelastung Knoten K7

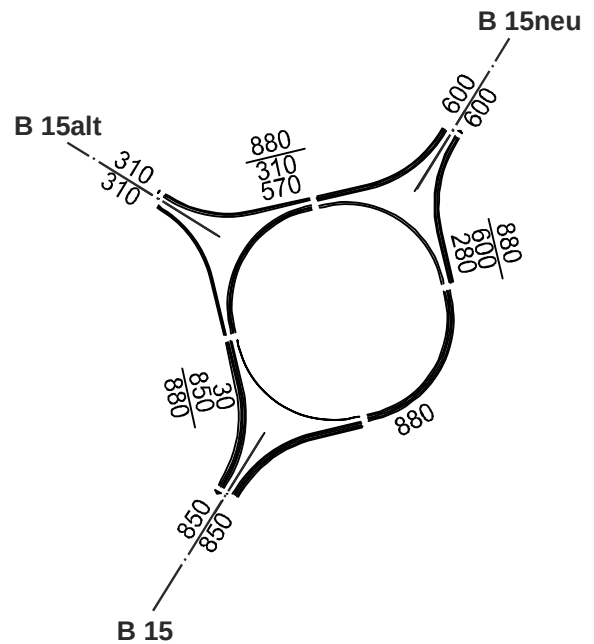
B 15neu / B 15 östlich Münchsdorf

Prognose 2030 Werktag in Kfz

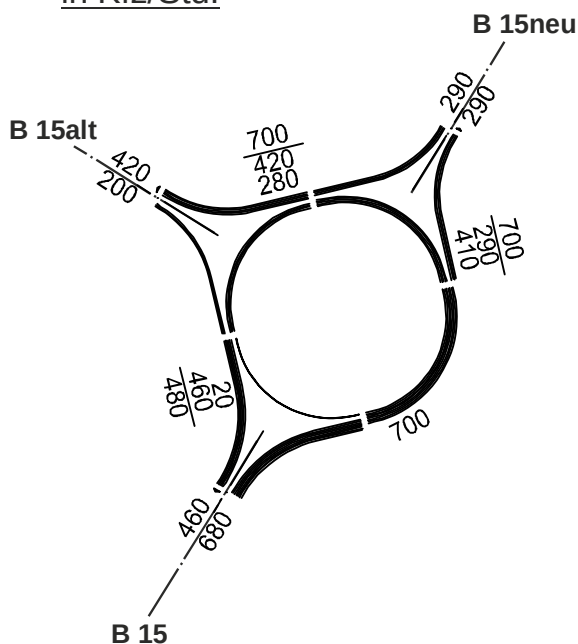
Gesamtverkehr
in Kfz/24 Std.



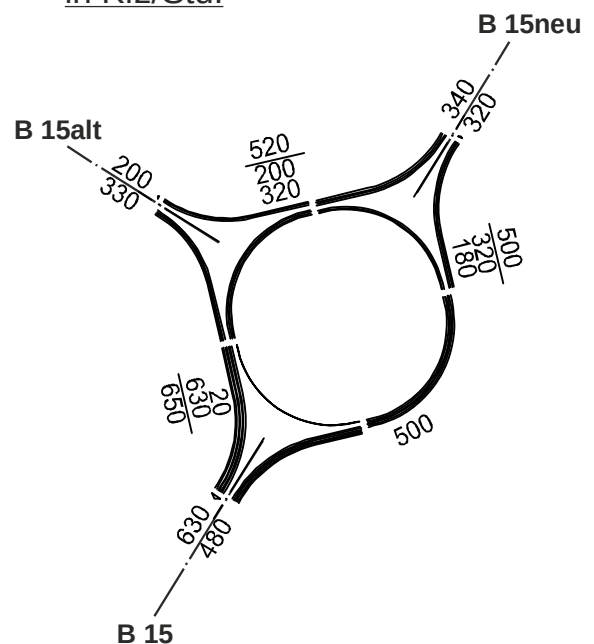
Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.

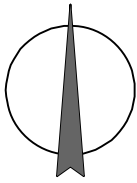


Morgenspitze
in Kfz/Std.



Abendspitze
in Kfz/Std.





B 15, Fall 1c

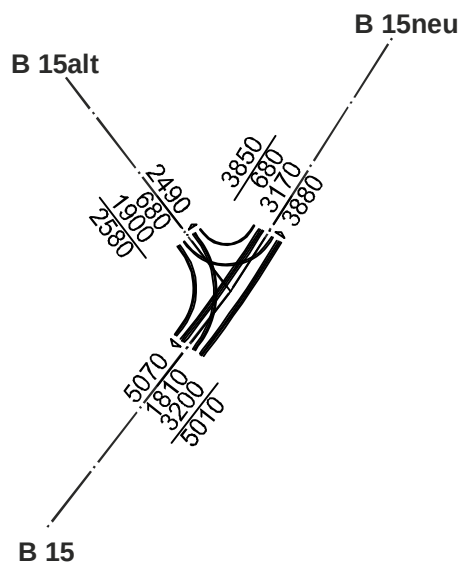
Plan (25)

Prognosebelastung Knoten K7, Variante

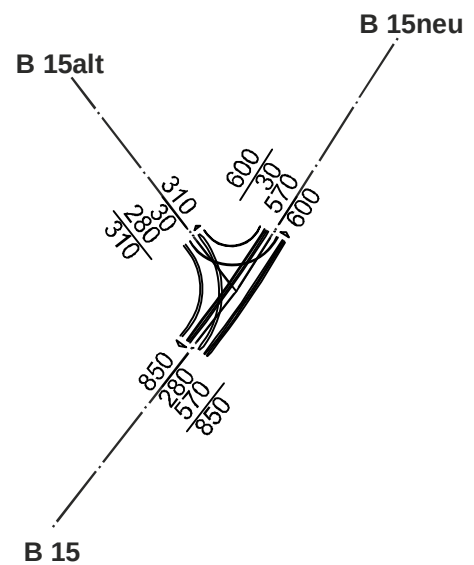
B 15neu / B 15 östlich Münchsdorf

Prognose 2030 Werktag in Kfz

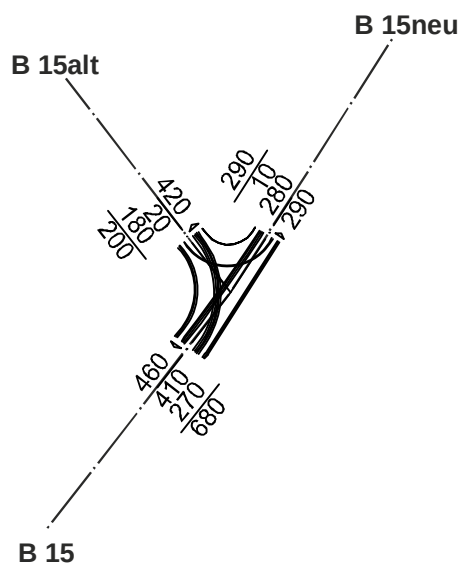
Gesamtverkehr
in Kfz/24 Std.



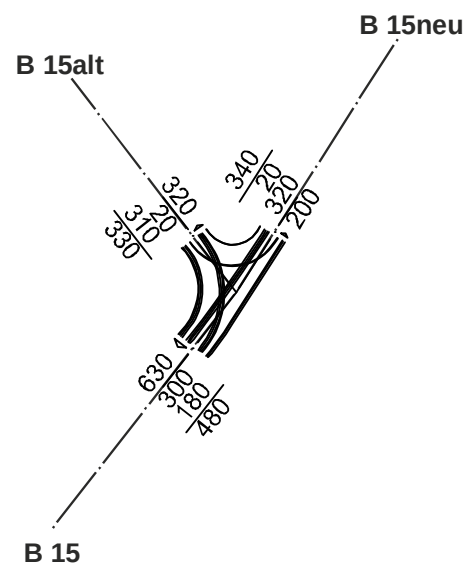
Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.



Morgenspitze
in Kfz/Std.

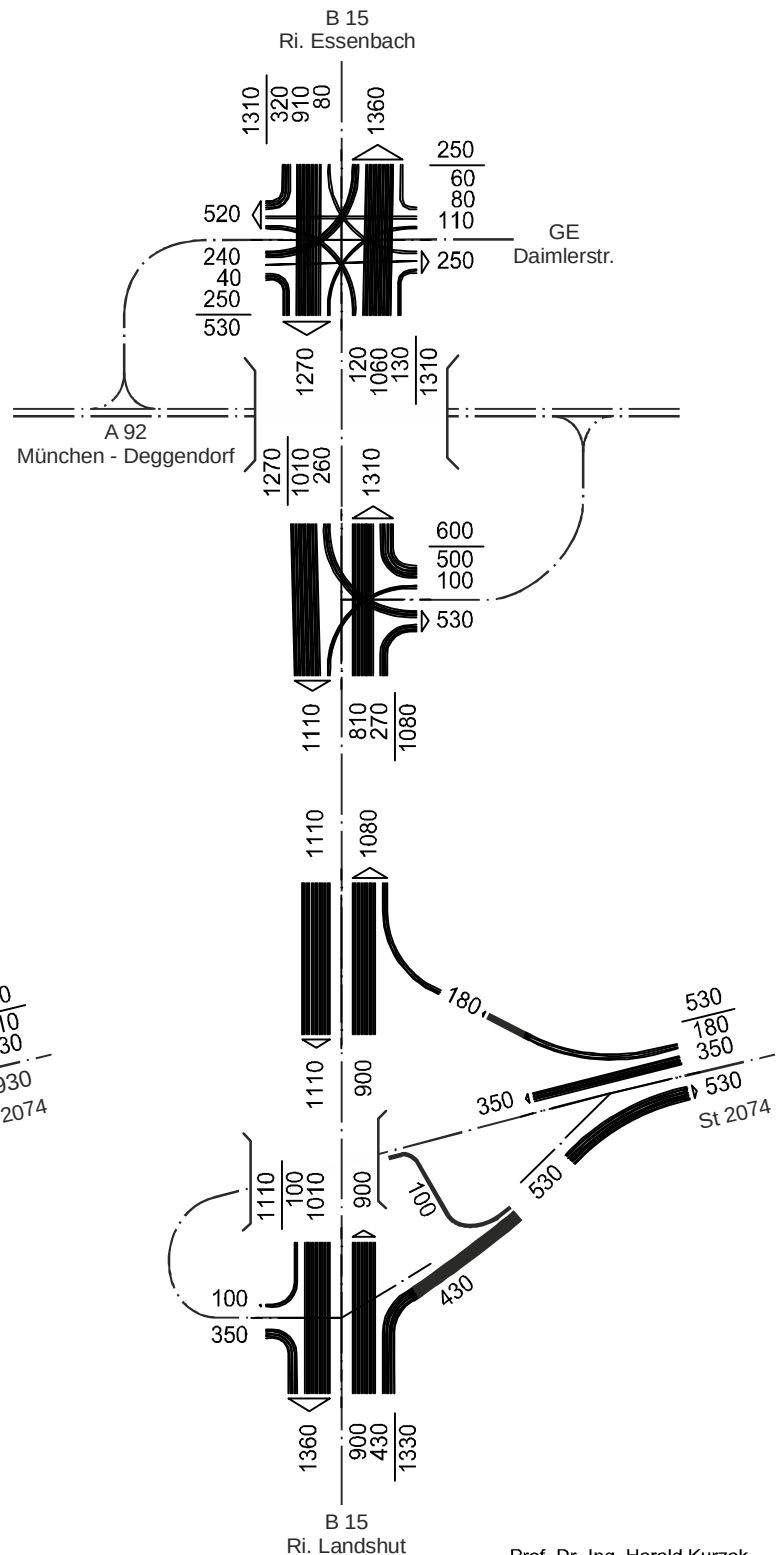


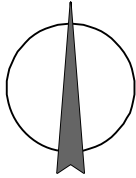
Abendspitze
in Kfz/Std.



Anlagen

Schwerverkehr in Kfz/24 Std.
(Bus, Lkw ab 3,5 to, Lz)



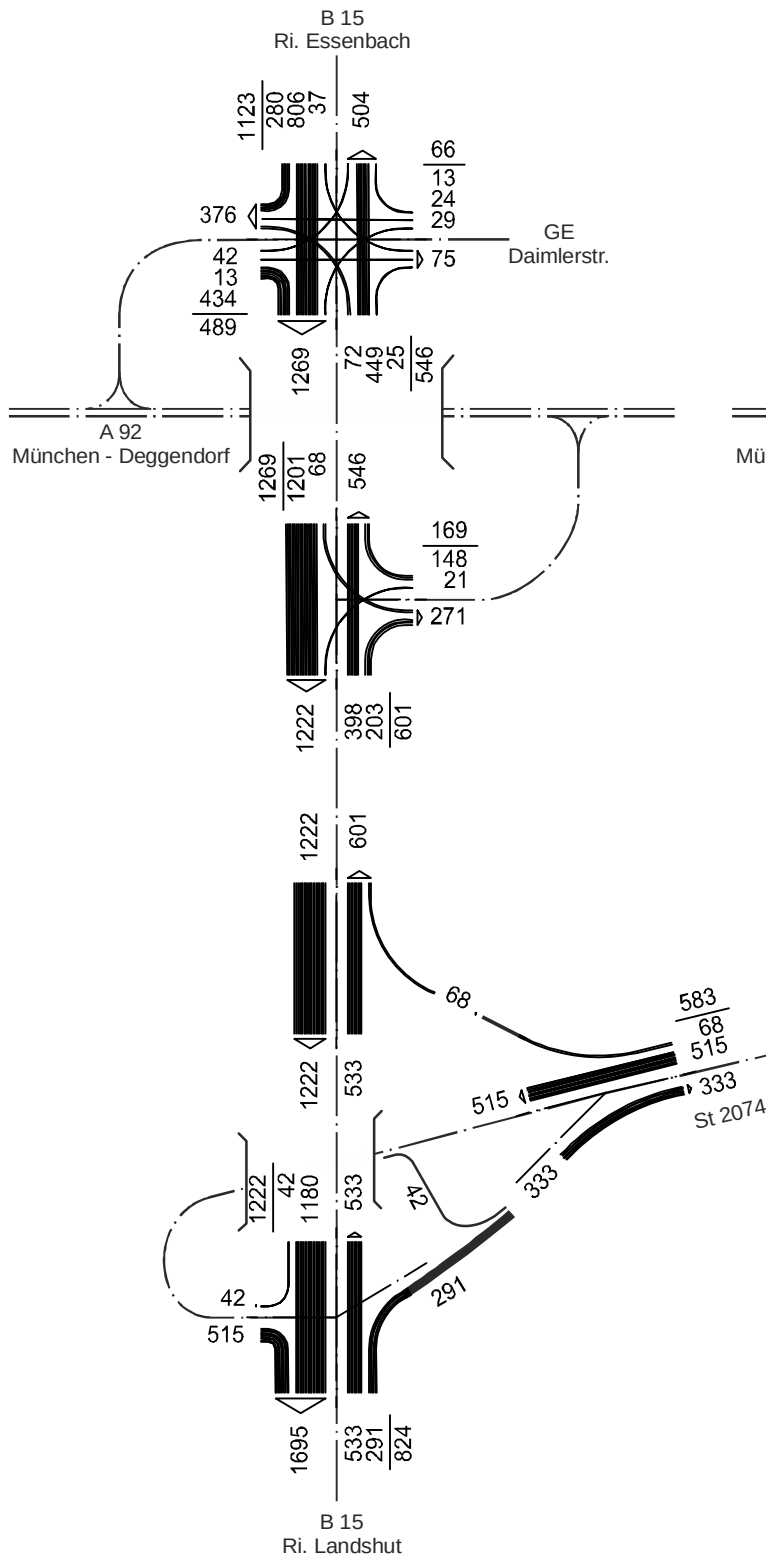
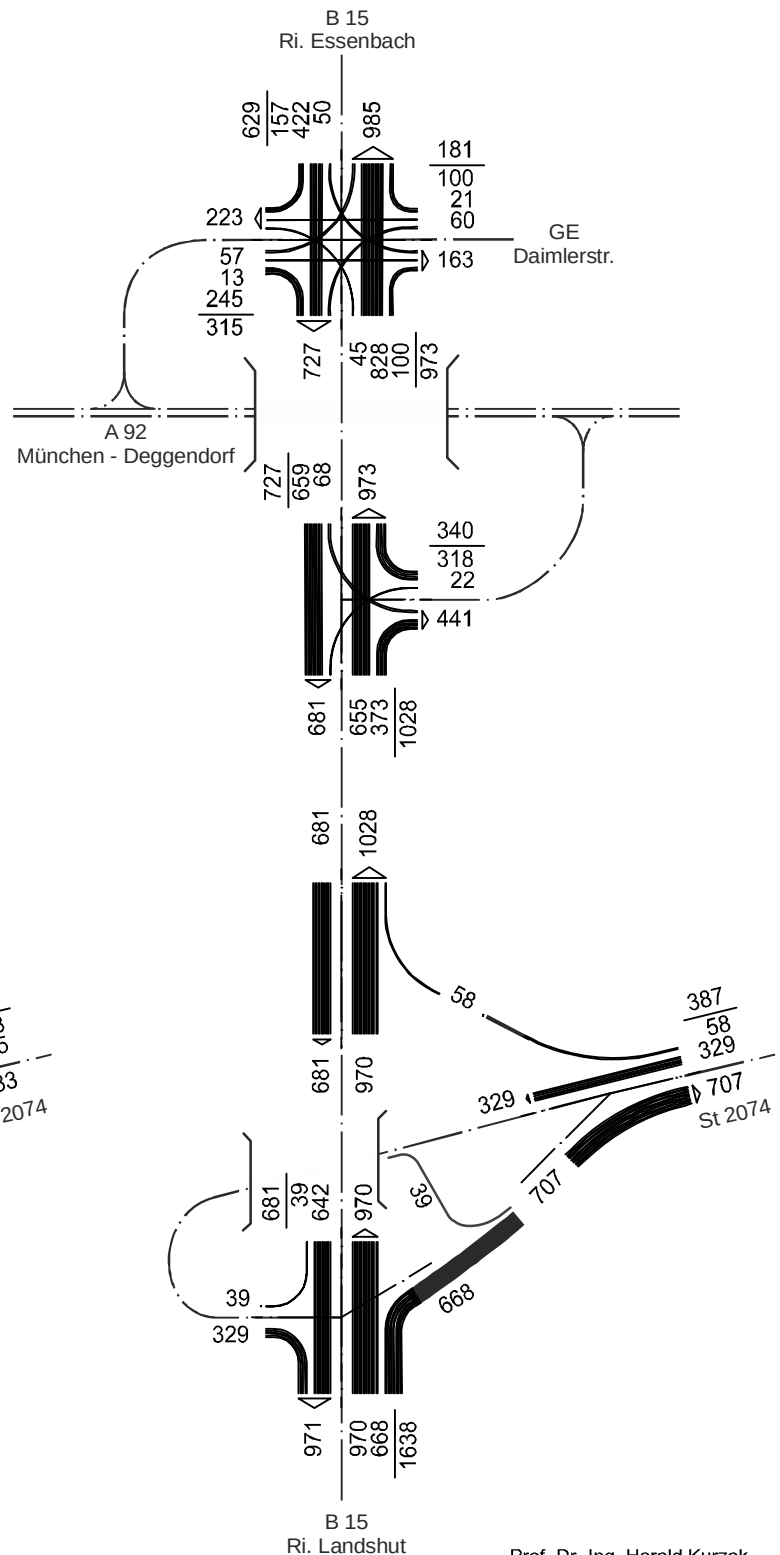


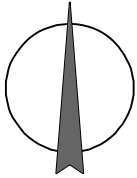
Knotenpunktsbelastungen

A 92 / B 15, AS Landshut/Essenbach

Morgenspitze und Abendspitze

Zählung am Do., 6. Juni 2013

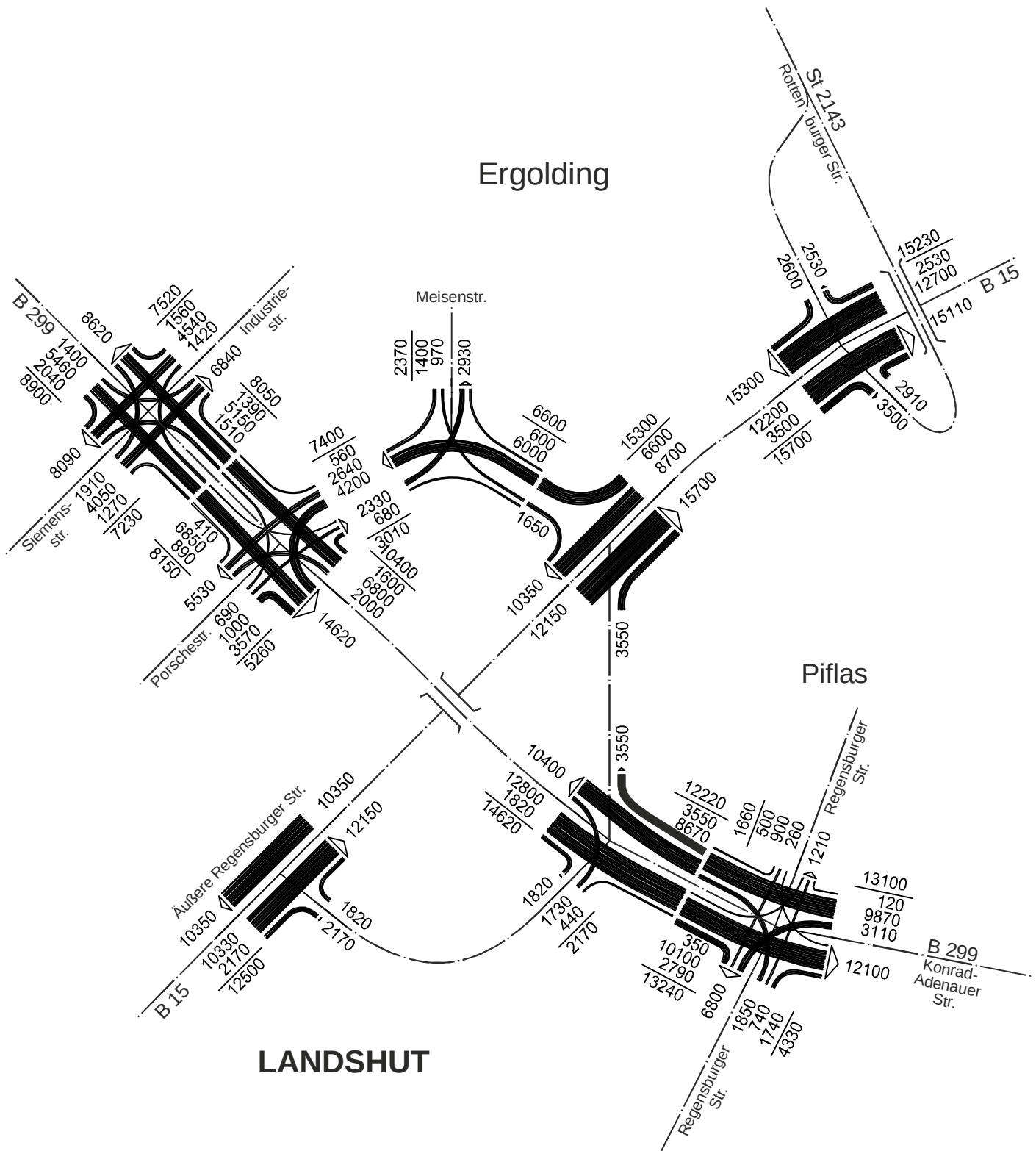
Morgenspitze in Kfz/Std.6.45 - 7.45 UhrAbendspitze in Kfz/Std.16.45 - 17.45 Uhr

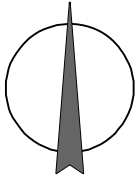


Knotenpunktsbelastungen B 15 / B 299 in Landshut-Piflas

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung Di., 24. März 2015



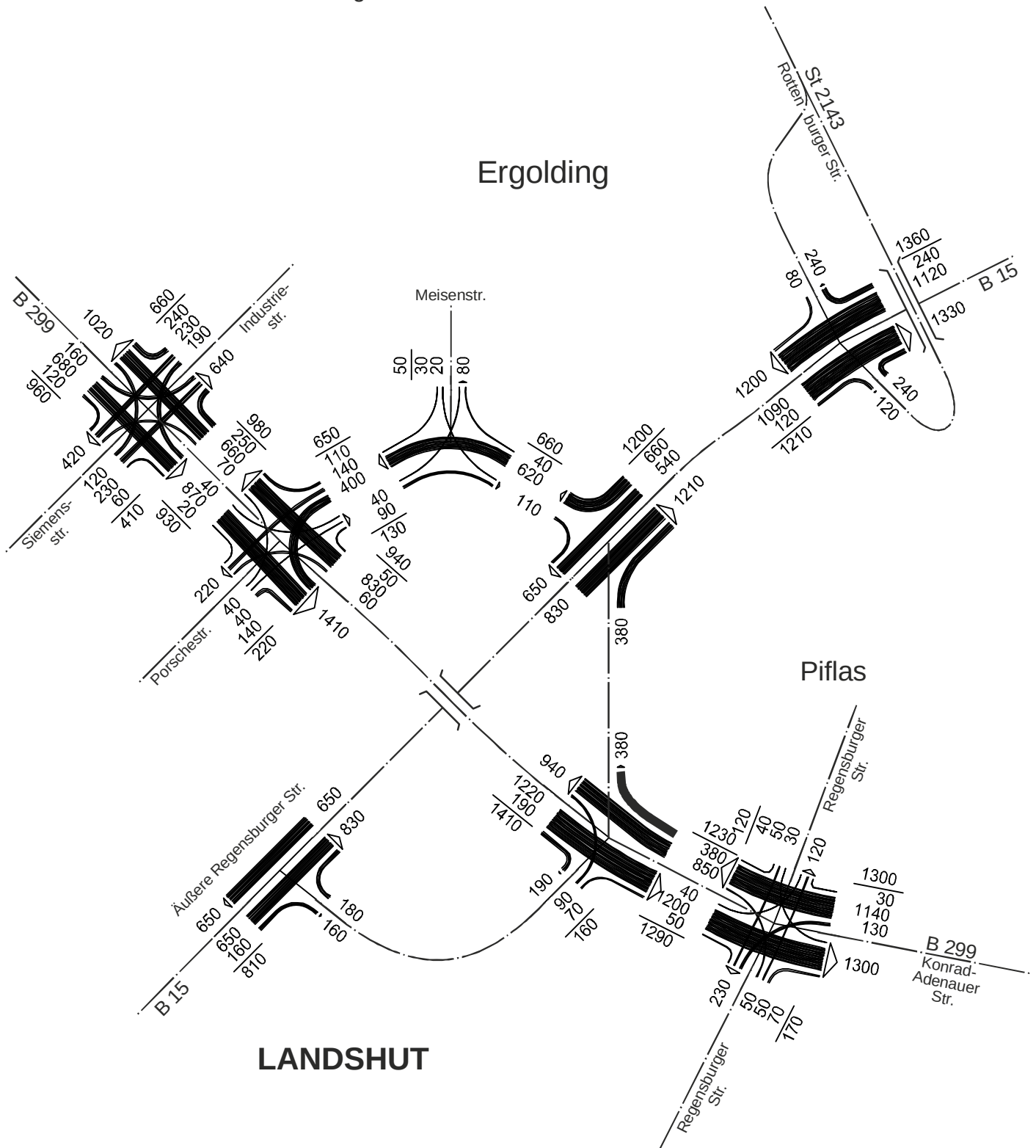


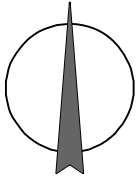
Knotenpunktsbelastungen B 15 / B 299 in Landshut-Piflas

Schwerverkehr in Kfz/24 Std.

Bus, Lkw $\geq 3,5$ to., Lz

Zählung Di., 24. März 2015



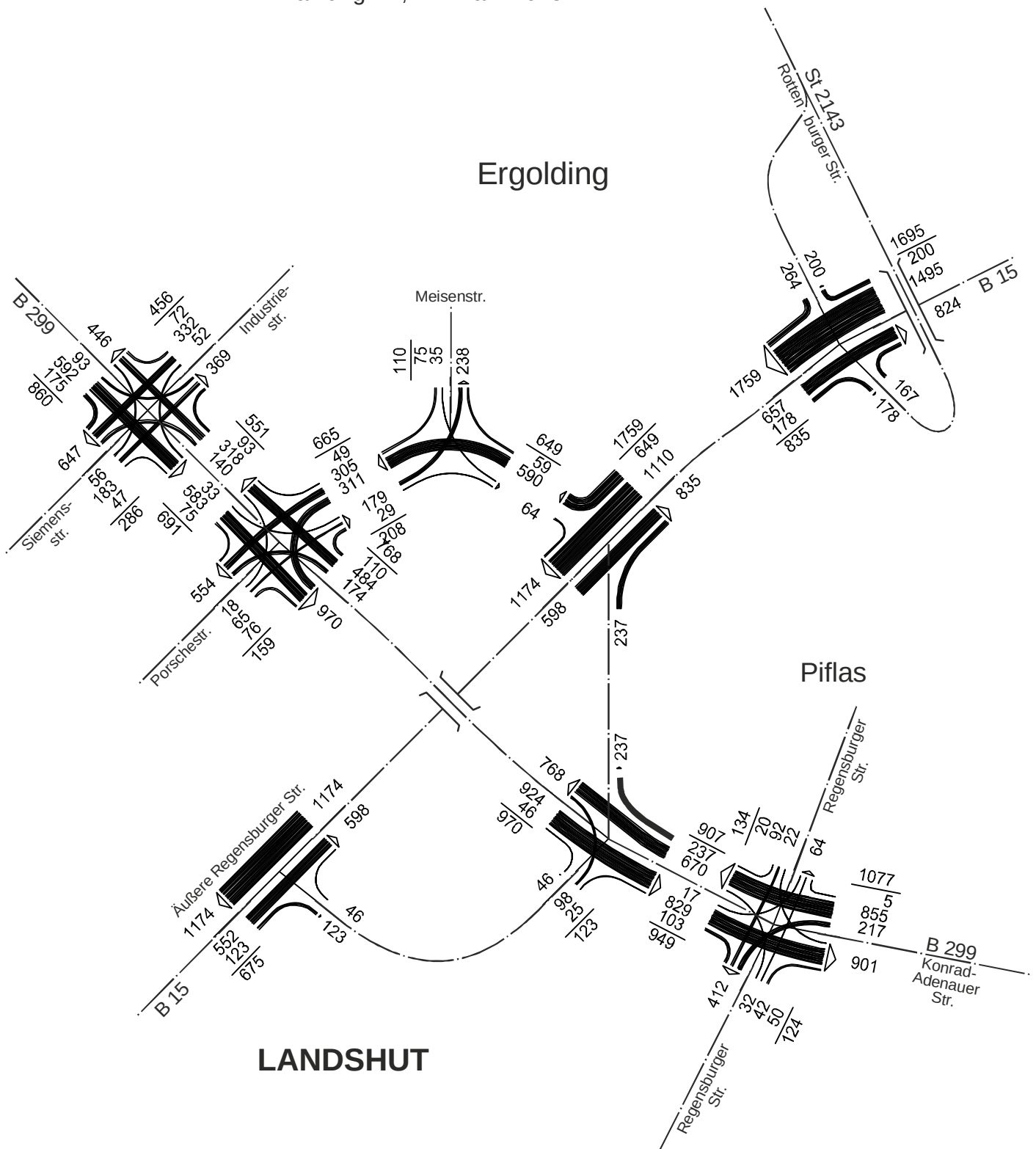


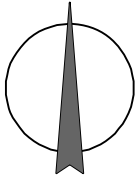
Knotenpunktsbelastungen B 15 / B 299 in Landshut-Piflas

Morgenspitze in Kfz/Std.

6.45 - 7.45 Uhr

Zählung Di., 24. März 2015



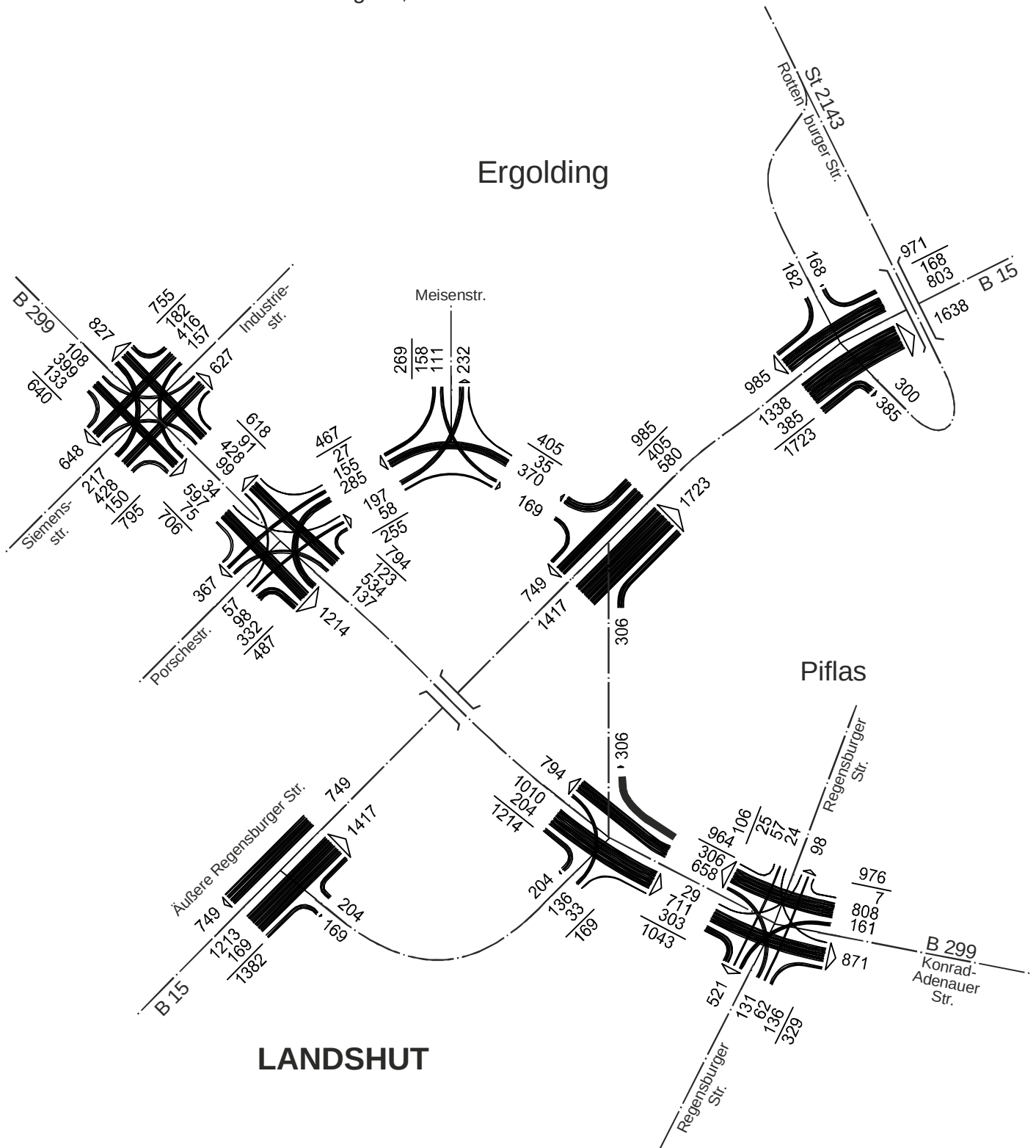


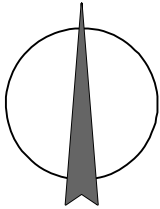
Knotenpunktsbelastungen B 15 / B 299 in Landshut-Piflas

Abendspitze in Kfz/Std.

16.45 - 17.45 Uhr

Zählung Di., 24. März 2015





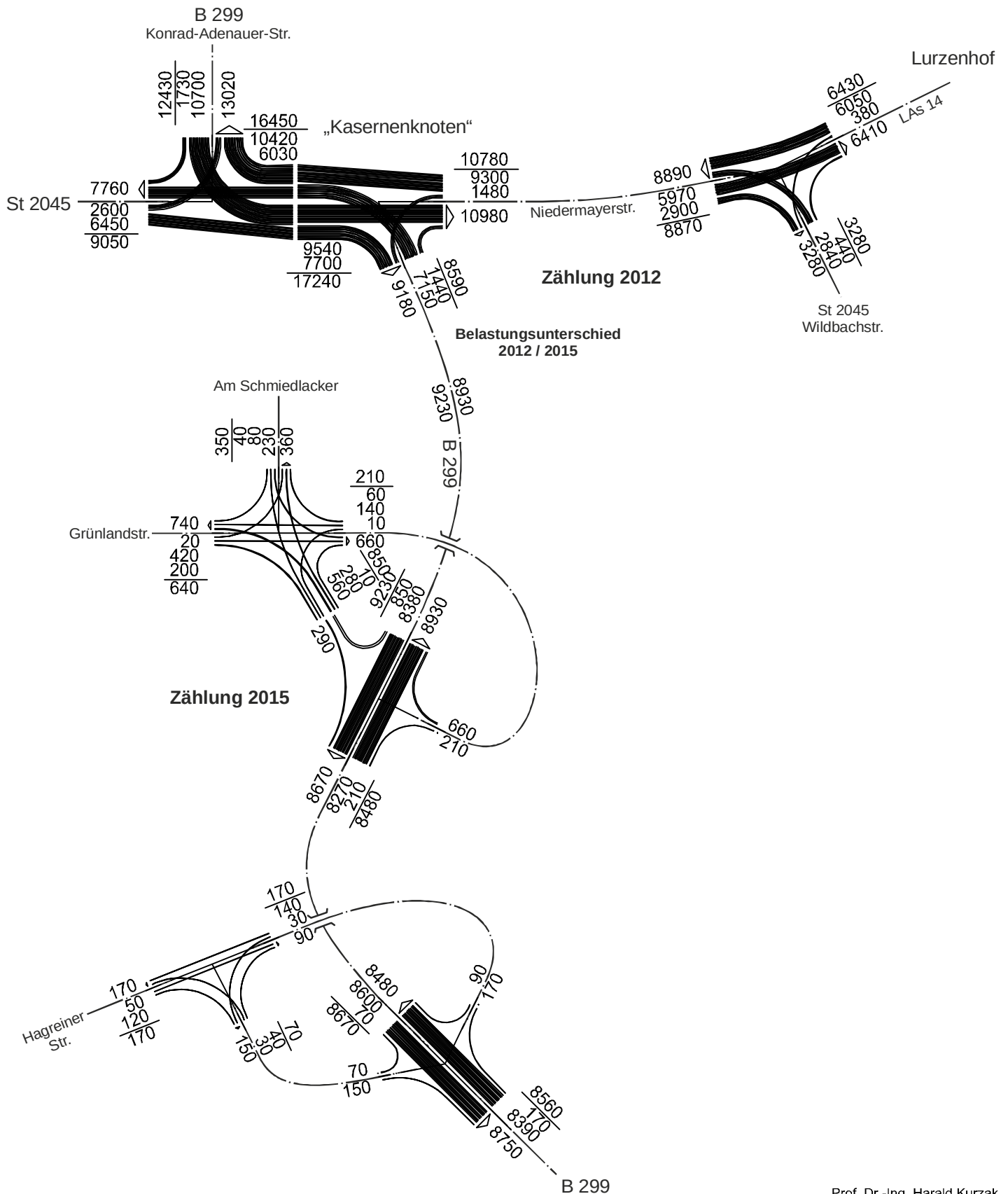
Landshut, Kasernenknoten und B 299-Süd

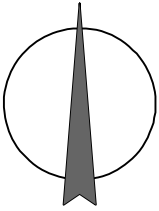
Knotenpunktsbelastungen

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Anl. 3a

Zählung Do 11. Okt. 2012 und Do 30. Juli 2015





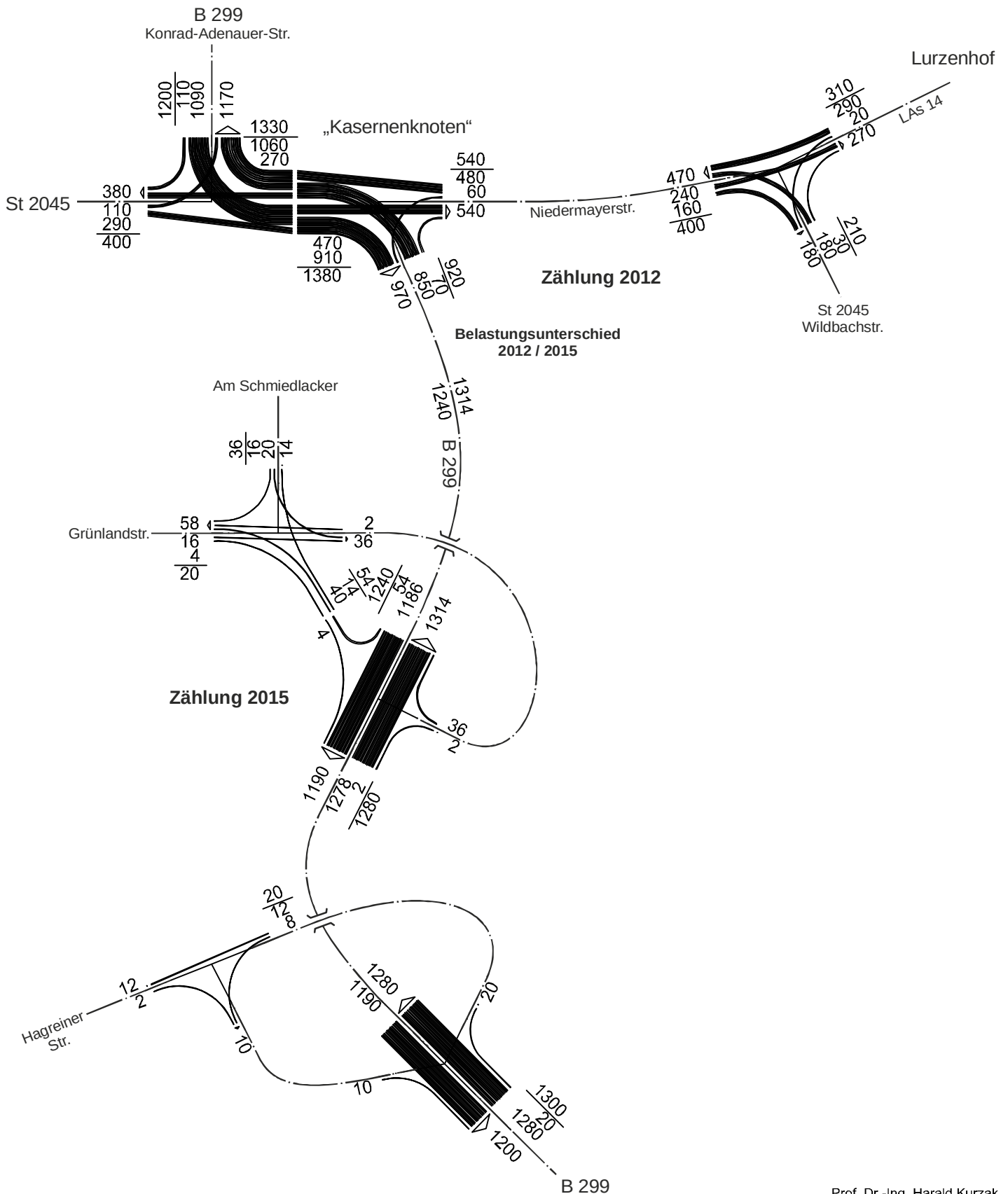
Landshut, Kasernenknoten und B 299-Süd

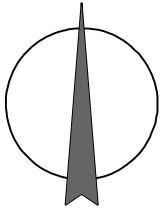
Knotenpunktsbelastungen

Schwerverkehr in Kfz/24 Std.

Anl. **3b**

Zählung Do 11. Okt. 2012 und Do 30. Juli 2015





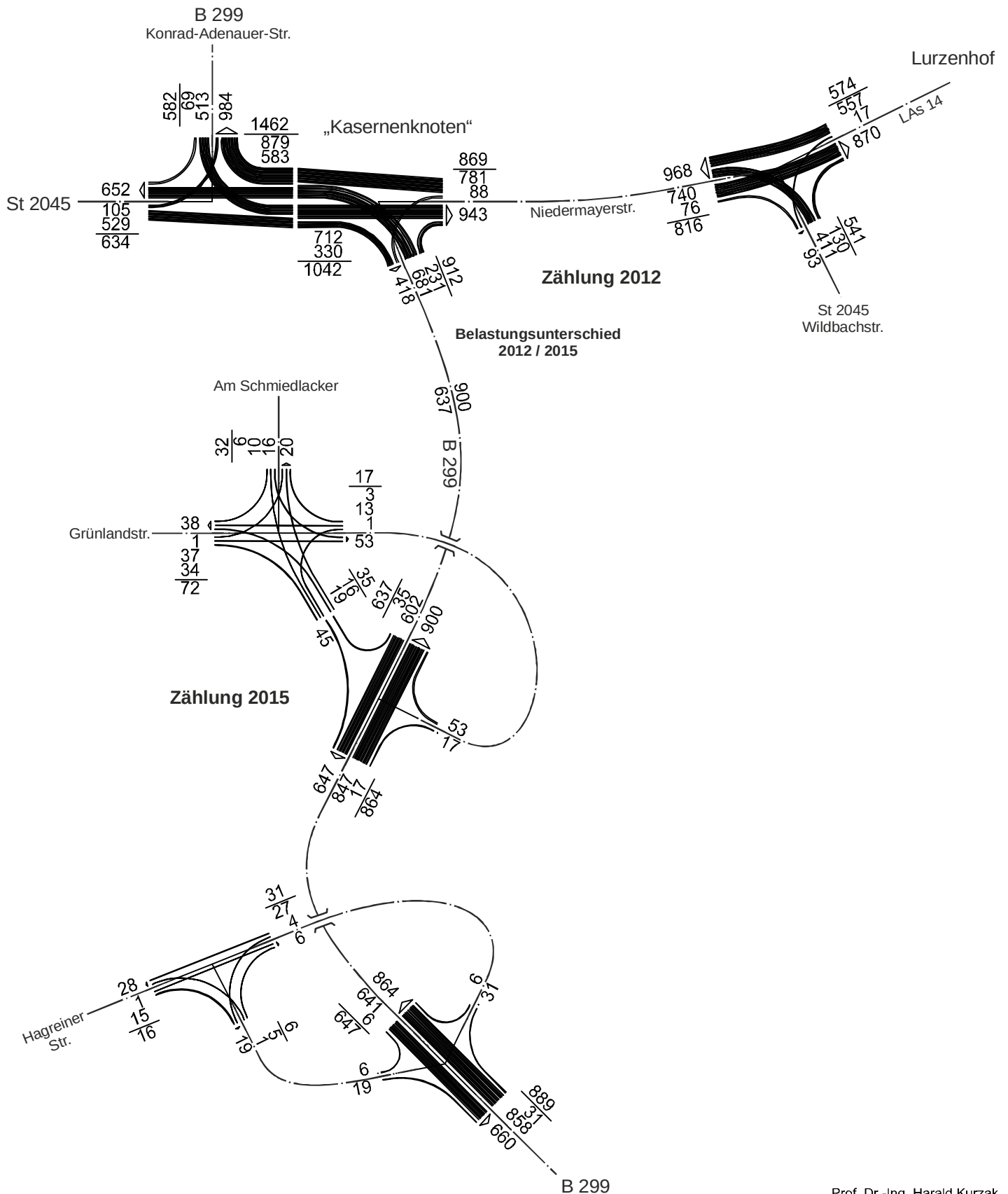
Landshut, Kasernenknoten und B 299-Süd

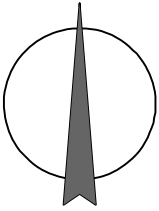
Knotenpunktsbelastungen

Morgenspitze 7.00 - 8.00 Uhr in Kfz/Std.

Zählung Do 11. Okt. 2012 und Do 30. Juli 2015

Anl. **3c**





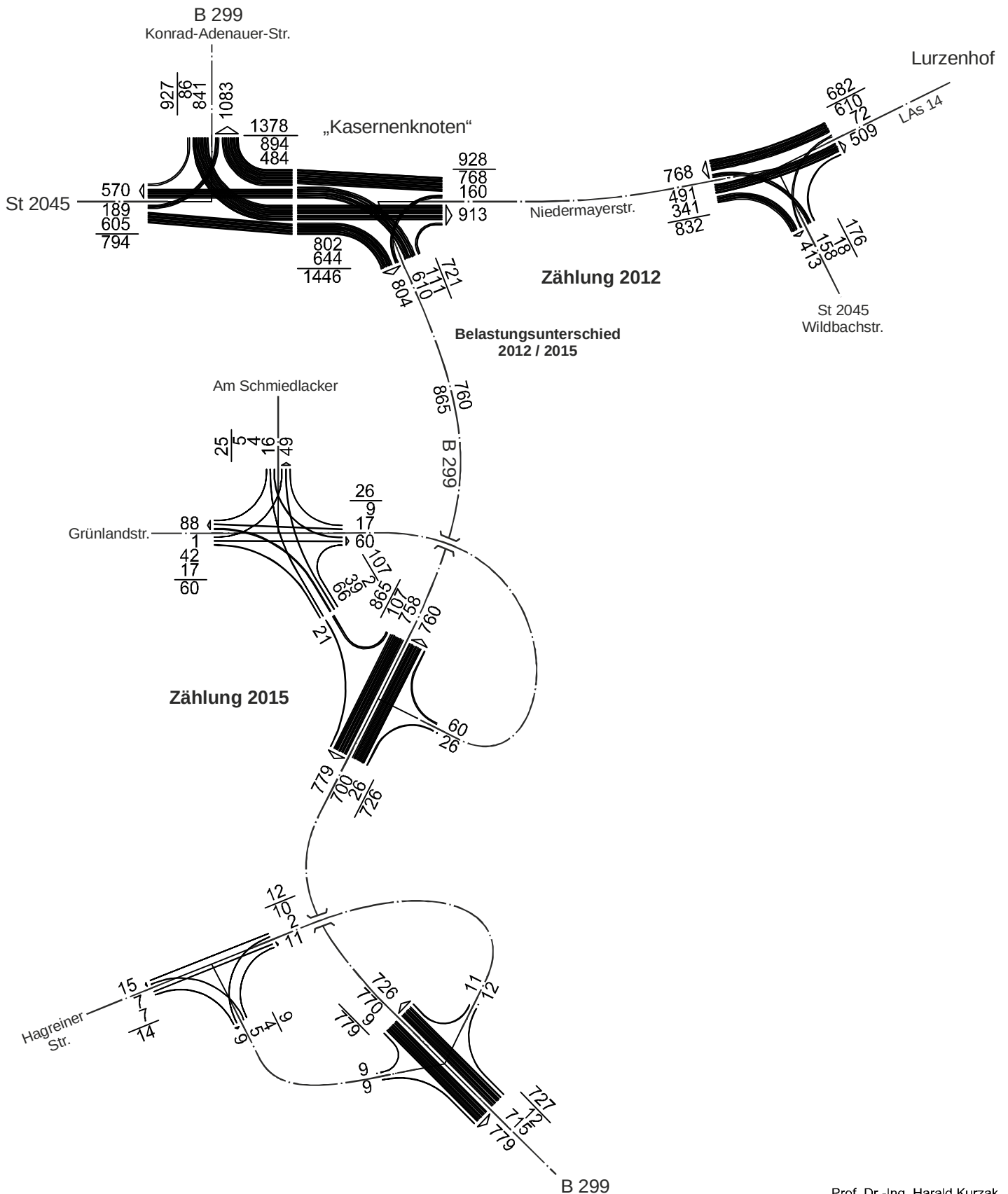
Landshut, Kasernenknoten und B 299-Süd

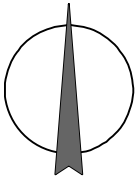
Knotenpunktsbelastungen

Abendspitze 17.00 - 18.00 Uhr in Kfz/Std.

Zählung Do 11. Okt. 2012 und Do 30. Juli 2015

Anl. (3d)



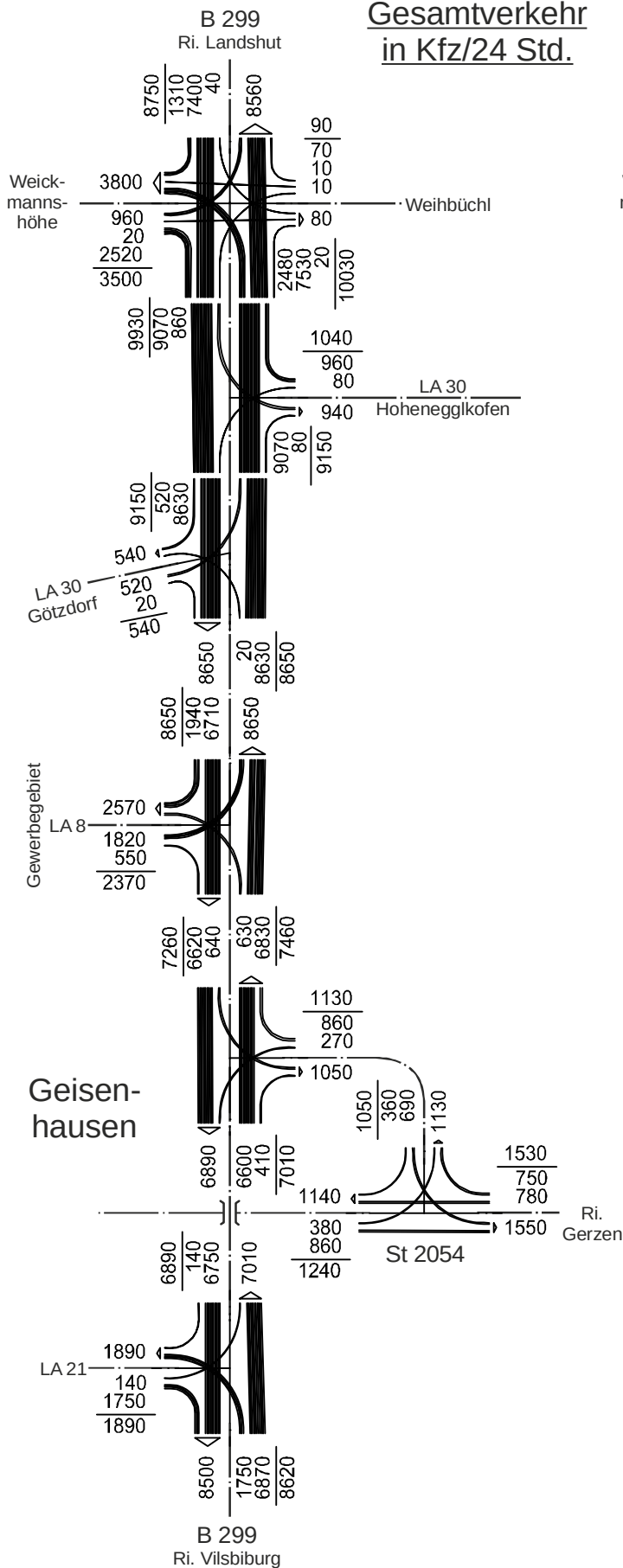


Knotenpunktsbelastungen

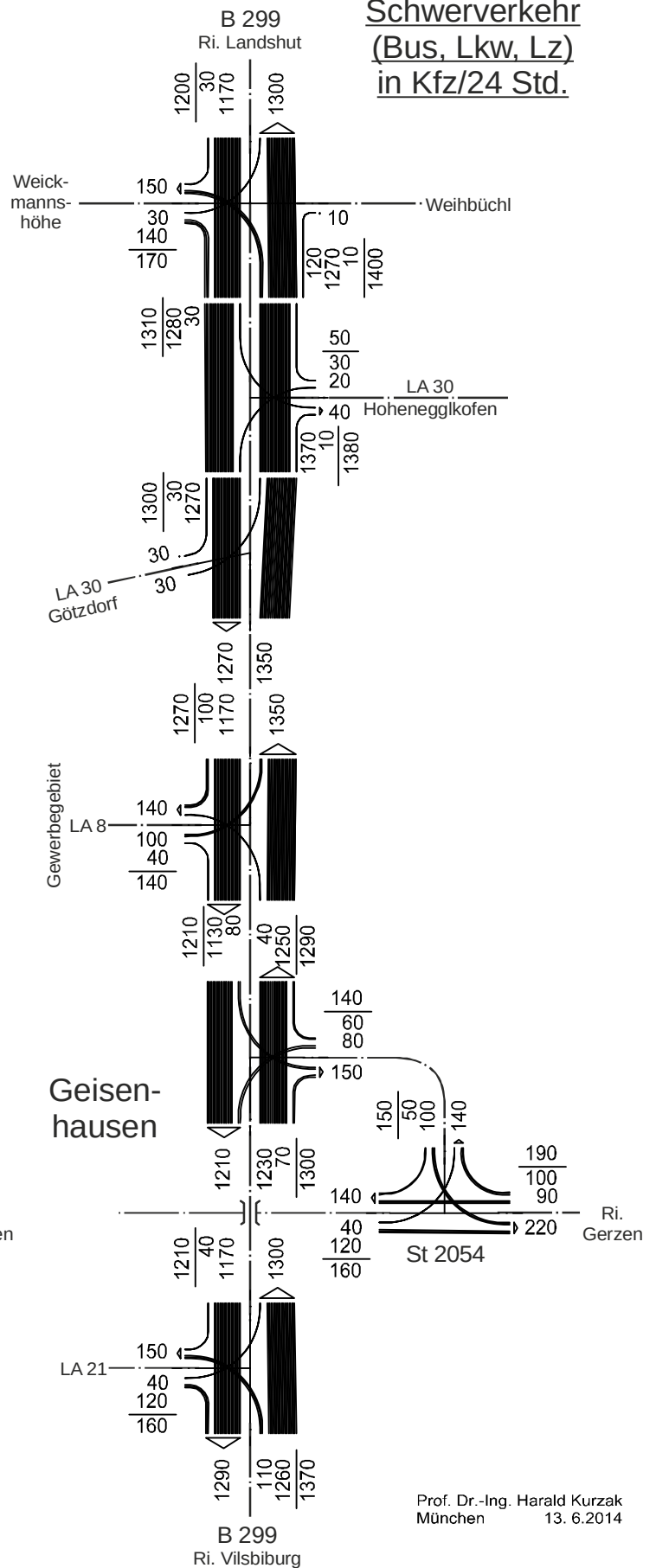
B 299 Geisenhausen

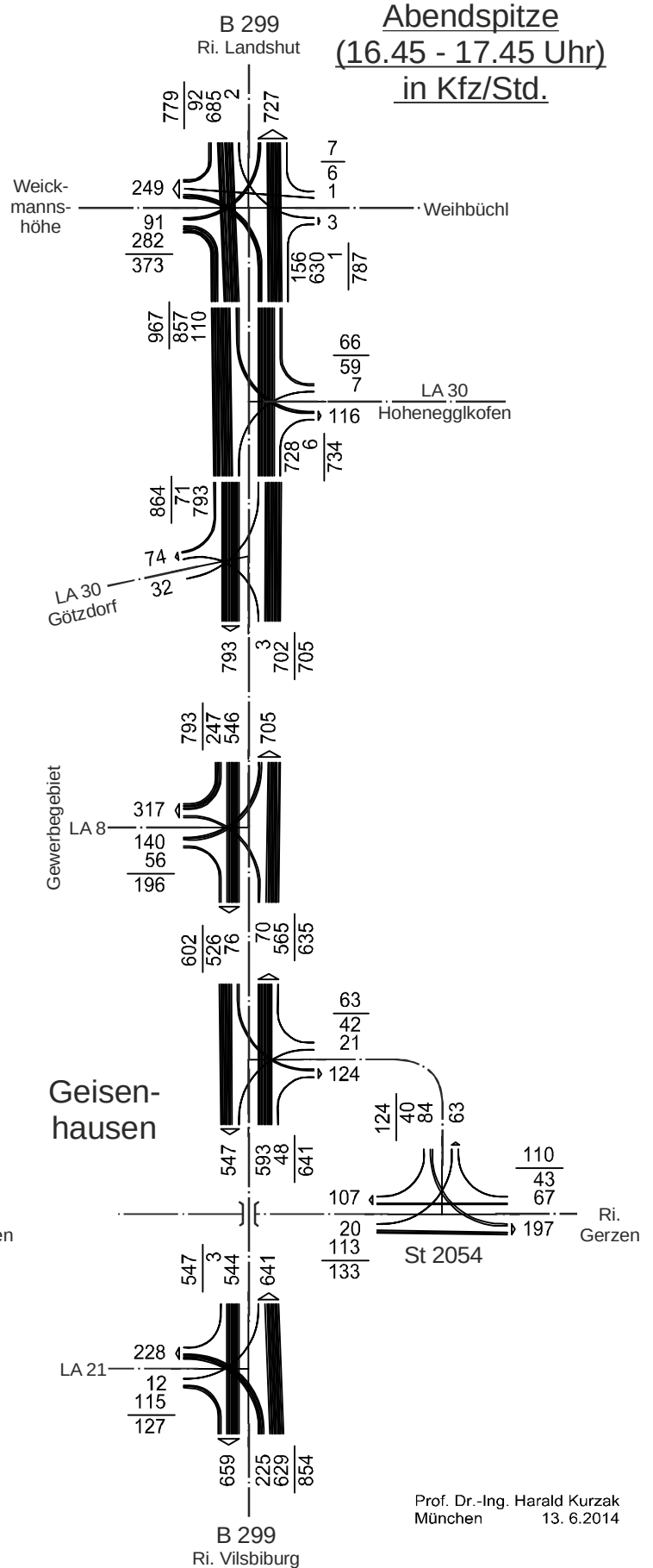
Zählung am Di., 3. Juni 2014

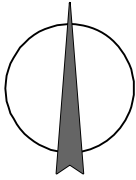
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.



Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.





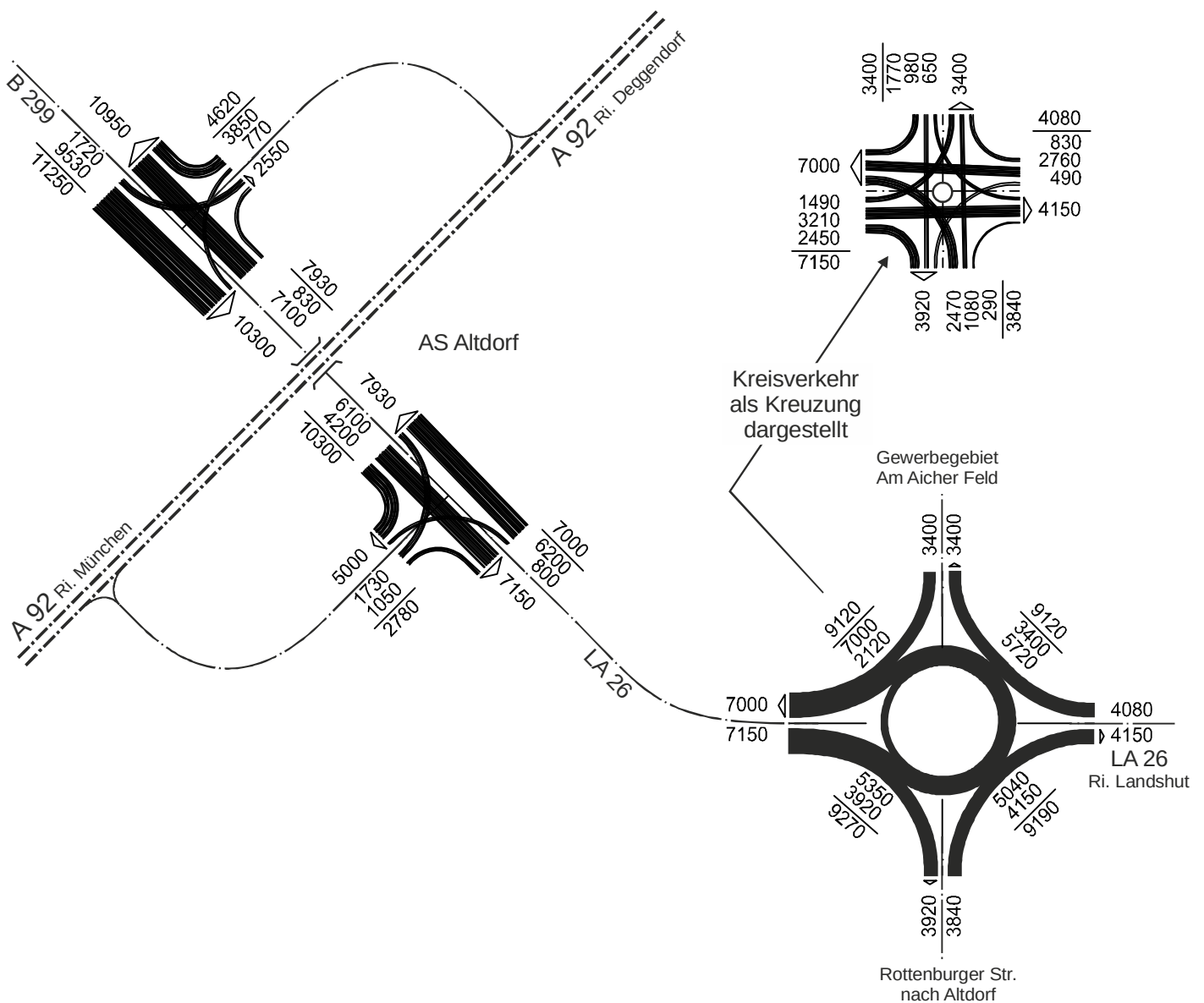


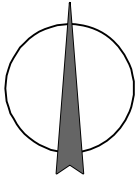
Knotenpunktsbelastungen

B 299 / LA 26, AS Altdorf

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

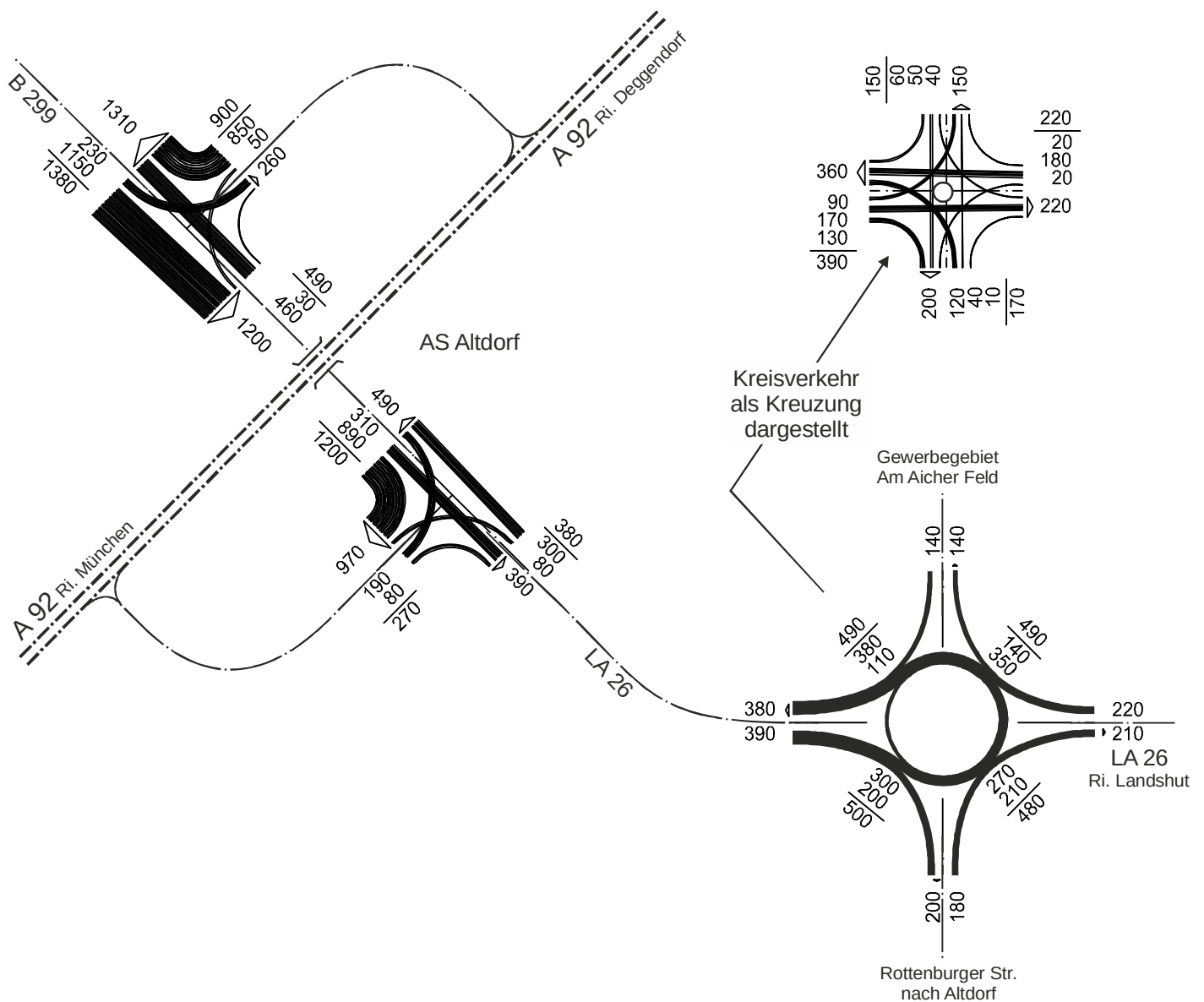
Zählung Do., 26. März 2015

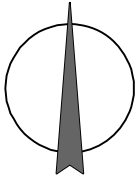




Knotenpunktsbelastungen B 299 / LA 26, AS Altdorf Schwerverkehr in Kfz/24 Std. Bus, Lkw $\geq 3,5$ to., Lz

Zählung Do., 26. März 2015





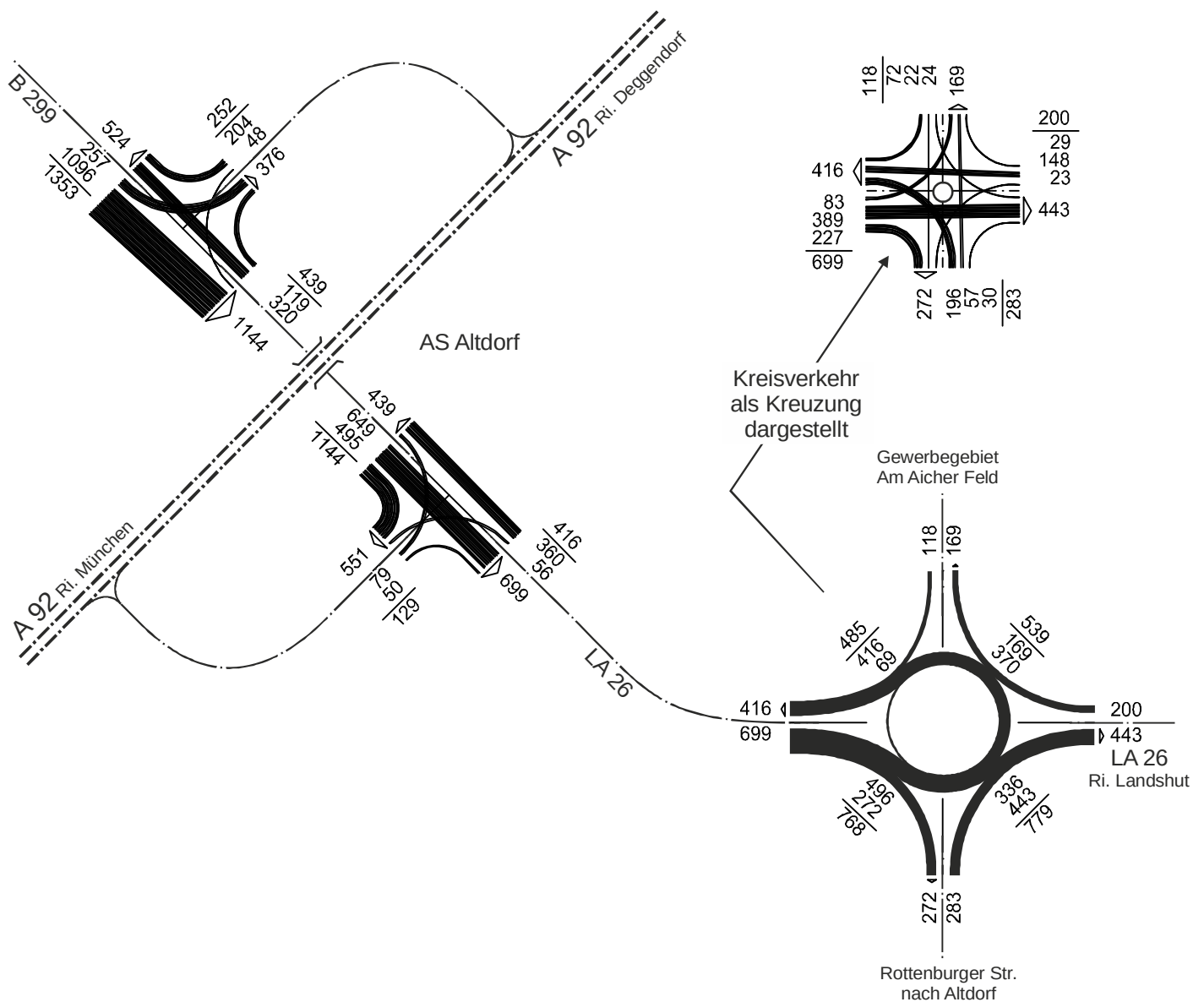
Knotenpunktsbelastungen

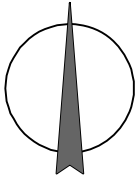
B 299 / LA 26, AS Altdorf

Morgenspitze in Kfz/Std.

7.15 - 8.15 Uhr

Zählung Do., 26. März 2015





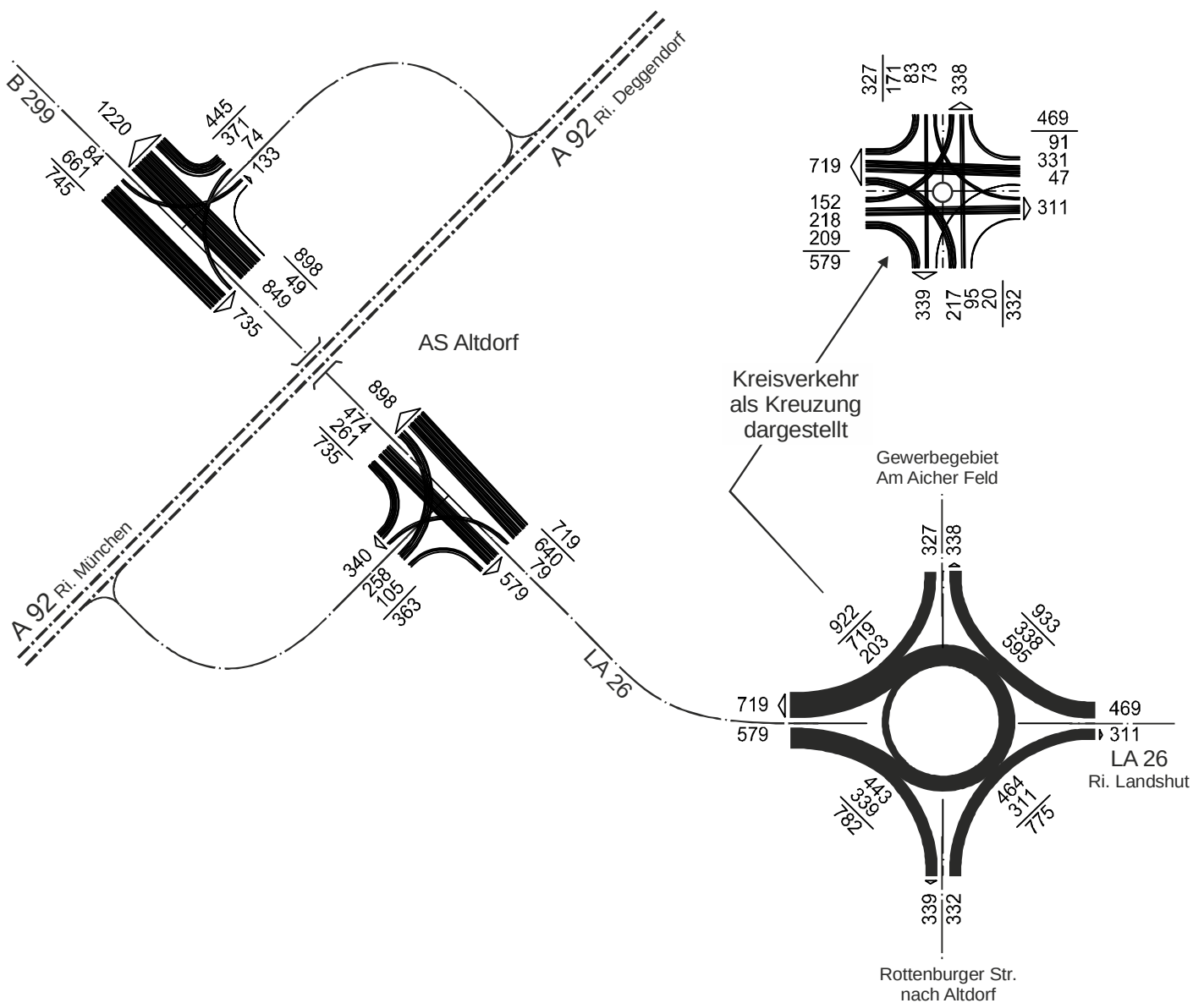
Knotenpunktsbelastungen

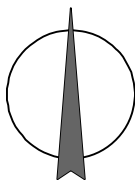
B 299 / LA 26, AS Altdorf

Abendspitze in Kfz/Std.

16.30 - 17.30 Uhr

Zählung Do., 26. März 2015





Knotenpunktsbelastungen

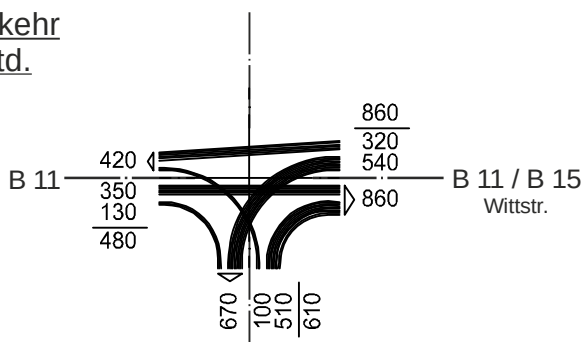
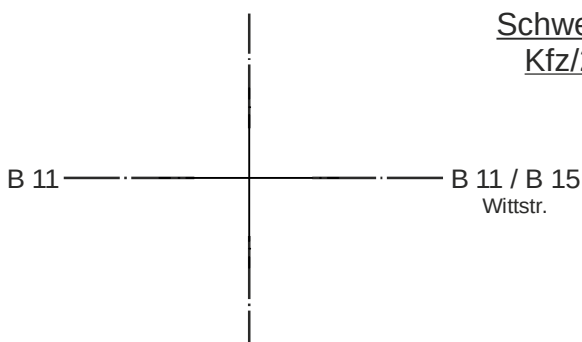
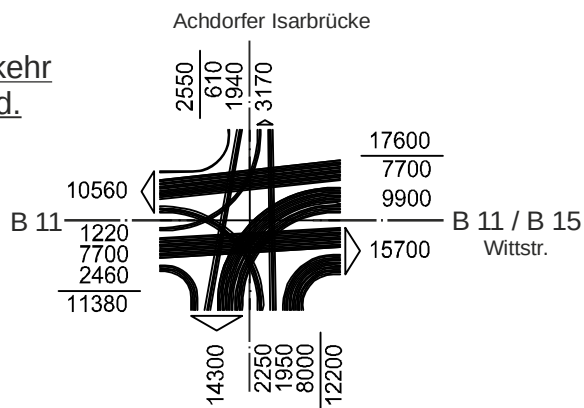
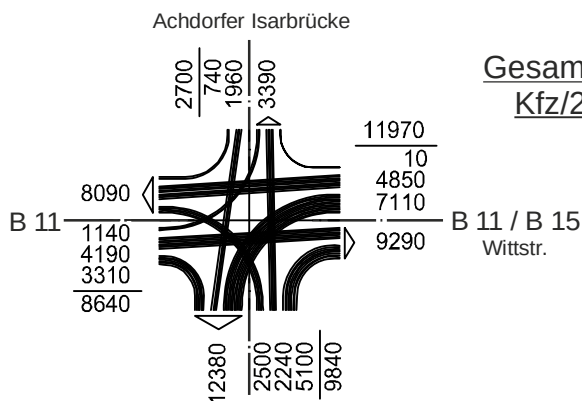
B 11 / B 15, Landshut, Kupfereck

Vergleich 1995 zu 2015 (1995 ohne Hofberg-Tunnel)

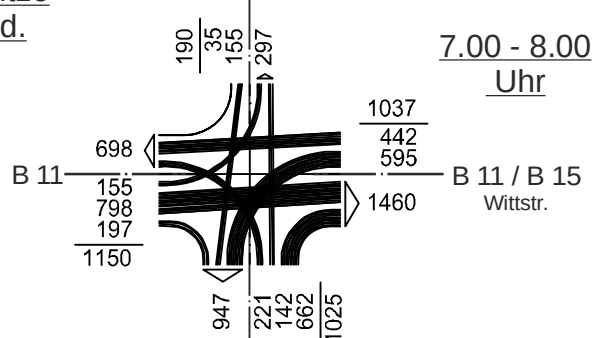
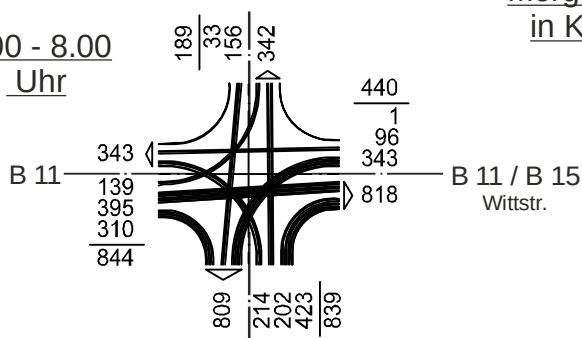
Anl. 6

Mo./Di., 17./18. Juli 1995

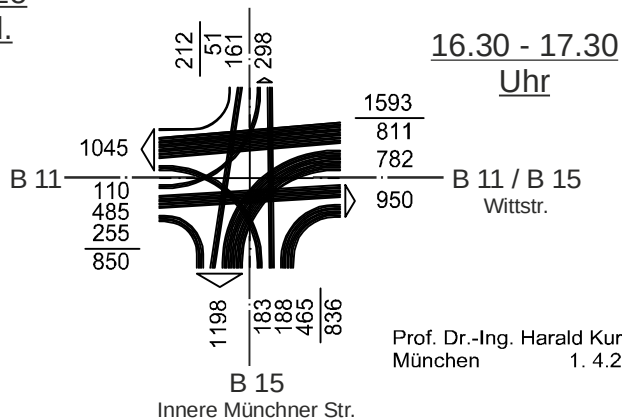
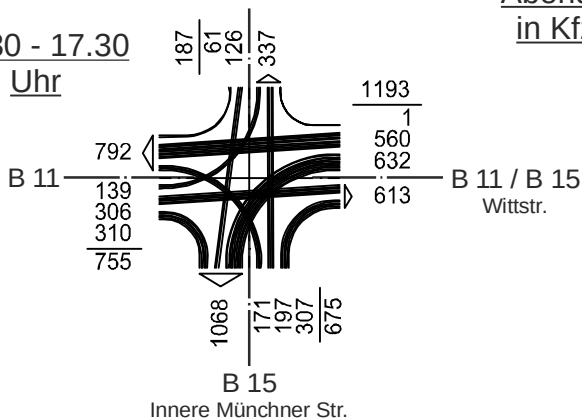
Mi., 25. März 2015

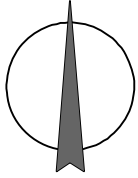


7.00 - 8.00
Uhr



16.30 - 17.30
Uhr



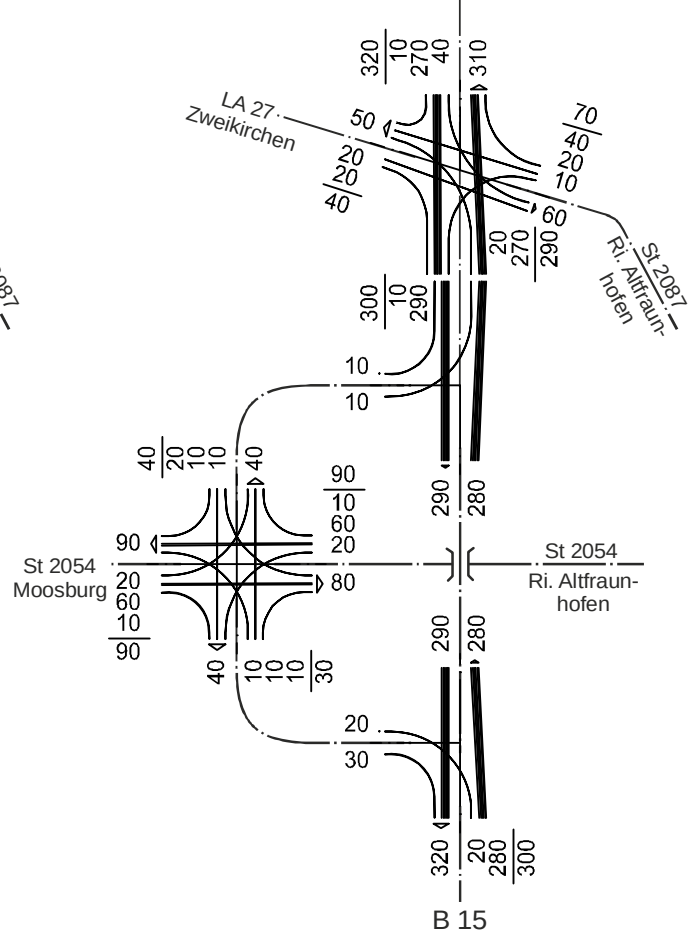
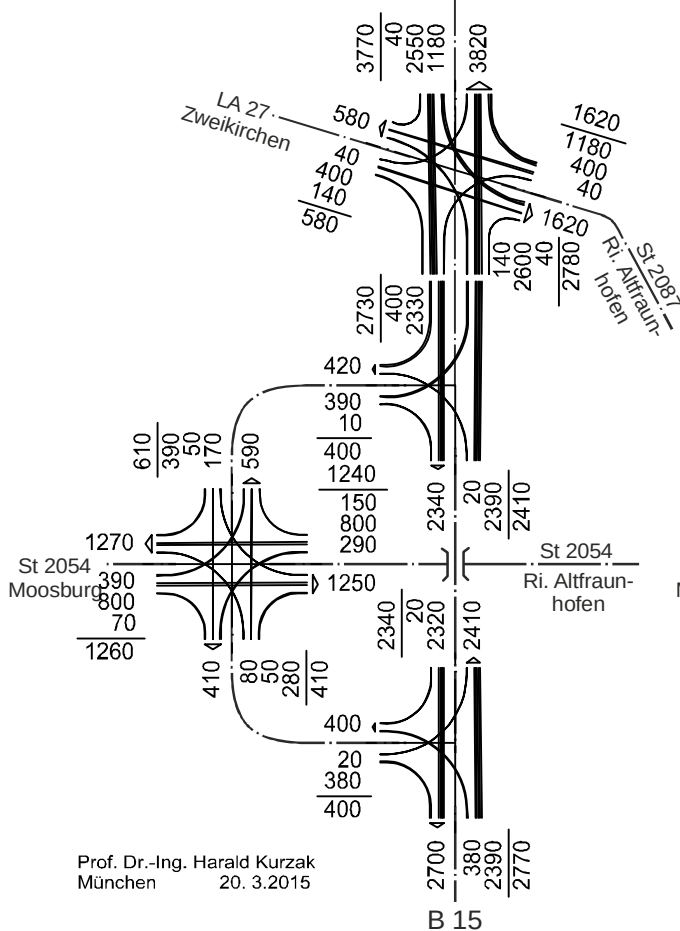
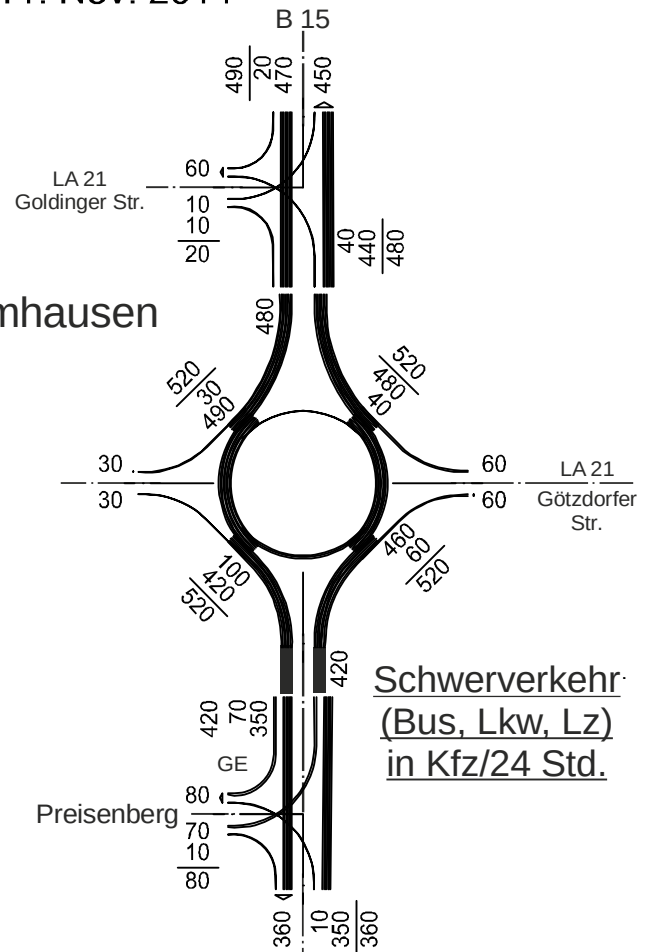
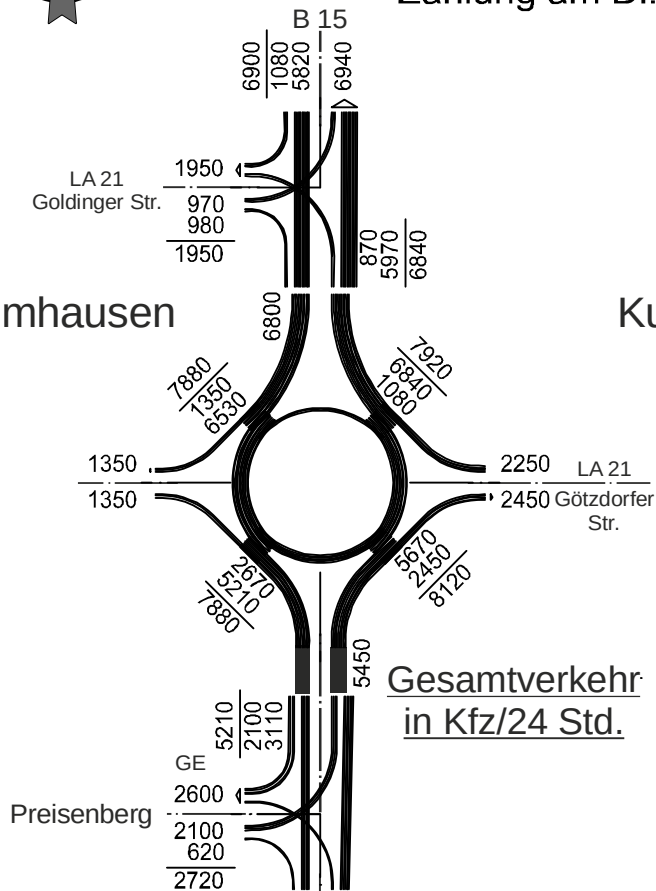


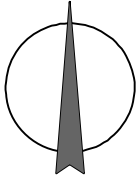
Knotenpunktsbelastungen B 15 südlich Landshut Zählung am Di., 11. Nov. 2014

Anl. 7a

Kumhausen

Kumhausen





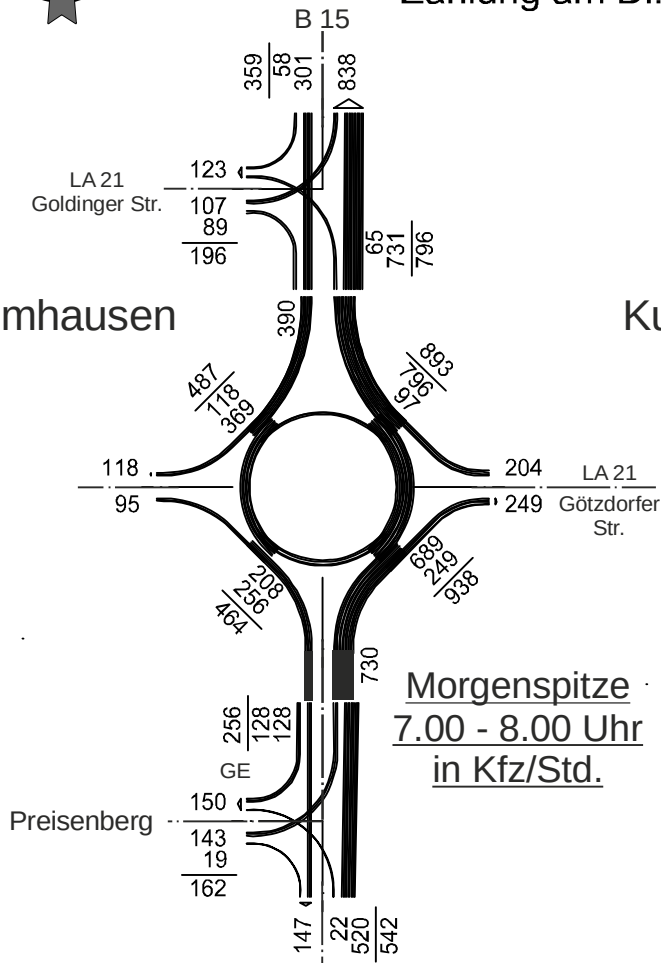
Knotenpunktsbelastungen

B 15 südlich Landshut

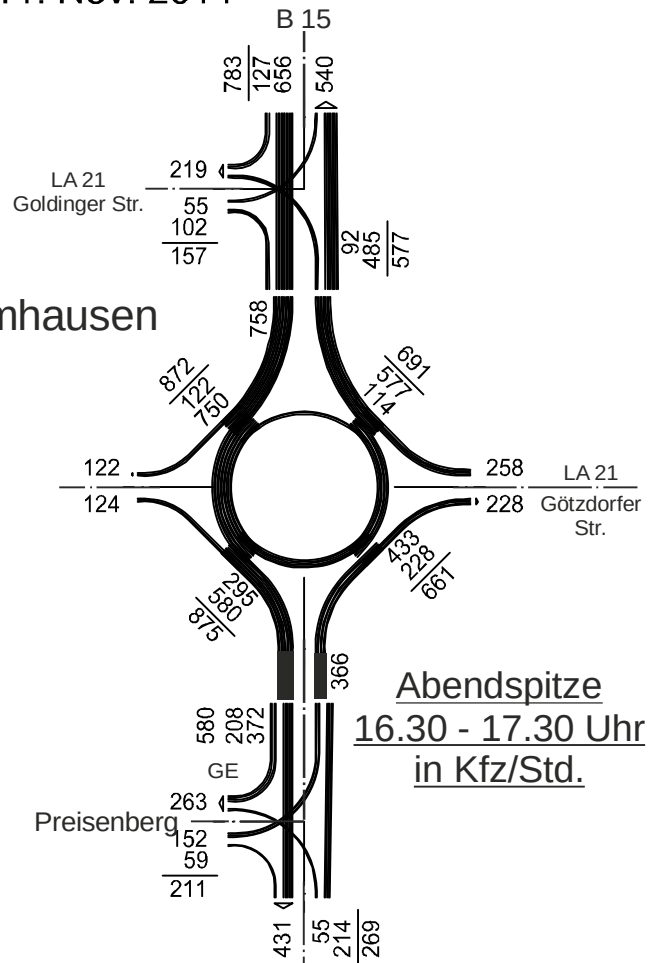
Zählung am Di., 11. Nov. 2014

Anl. (7b)

Kumhausen

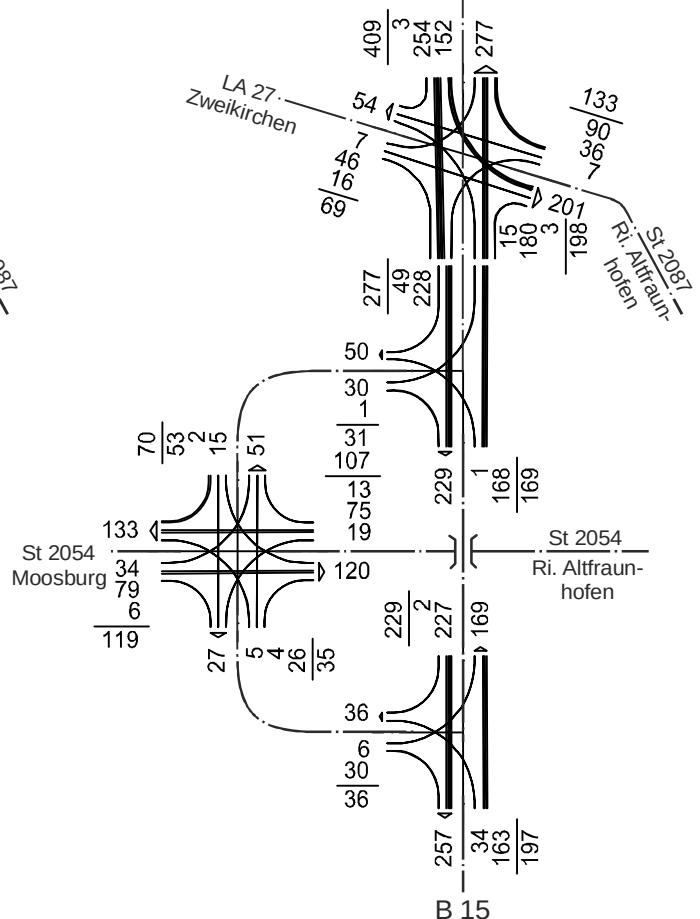
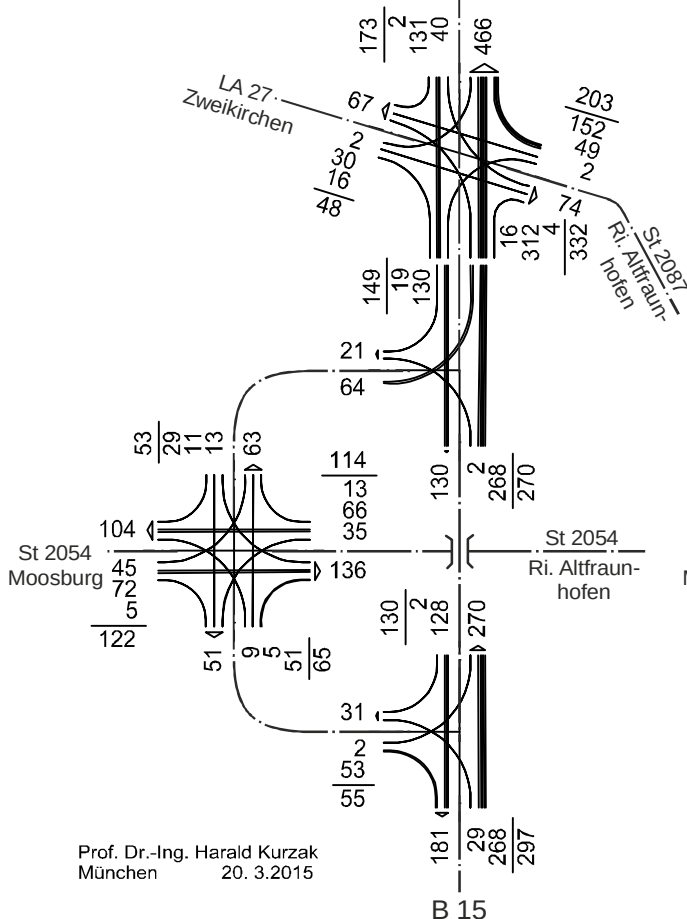


Kumhausen



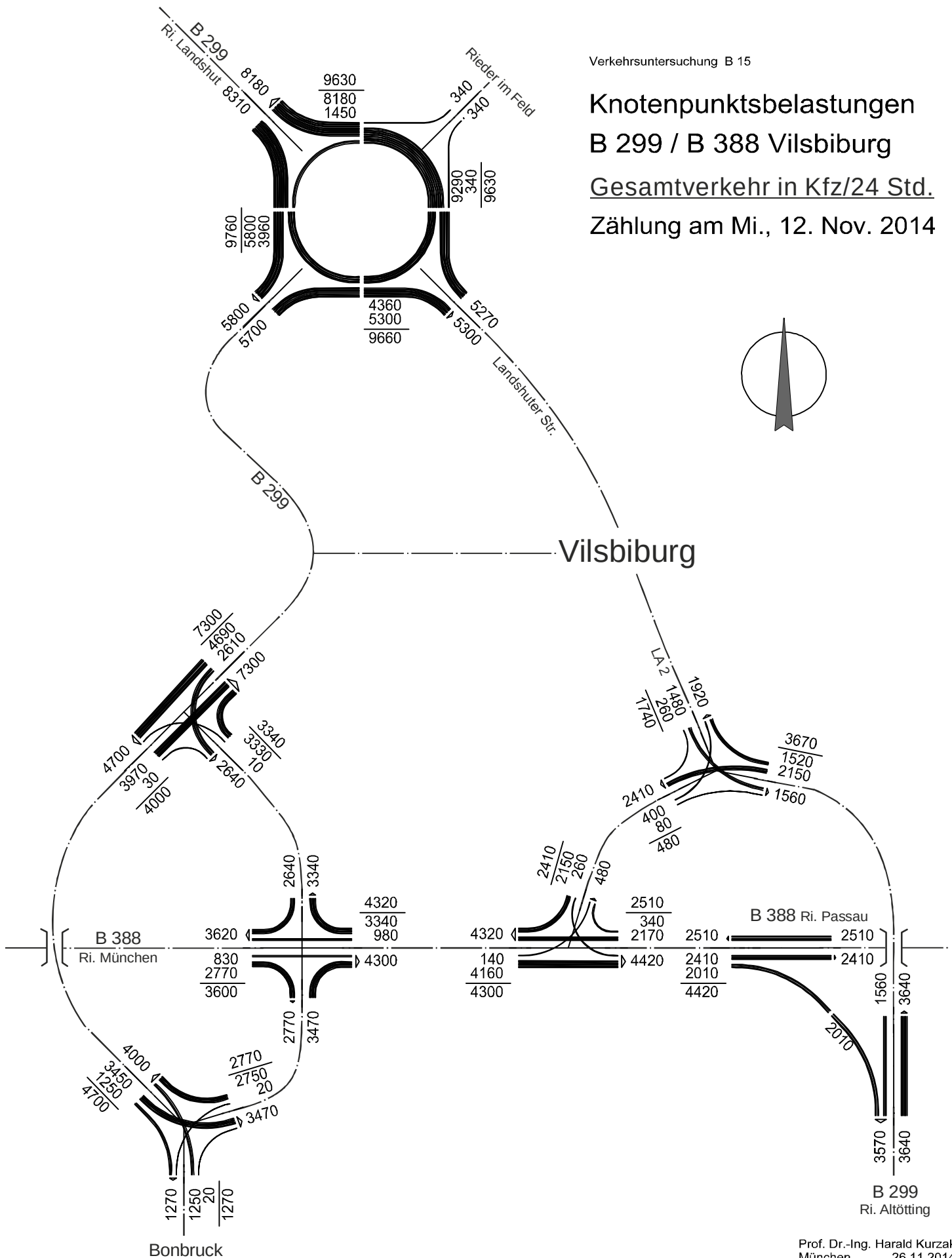
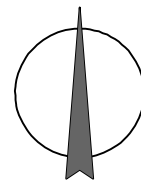
Morgenspitze
7.00 - 8.00 Uhr
in Kfz/Std.

Abendspitze
16.30 - 17.30 Uhr
in Kfz/Std.



Verkehrsuntersuchung B 15

Knotenpunktsbelastungen B 299 / B 388 Vilsbiburg Gesamtverkehr in Kfz/24 Std. Zählung am Mi., 12. Nov. 2014





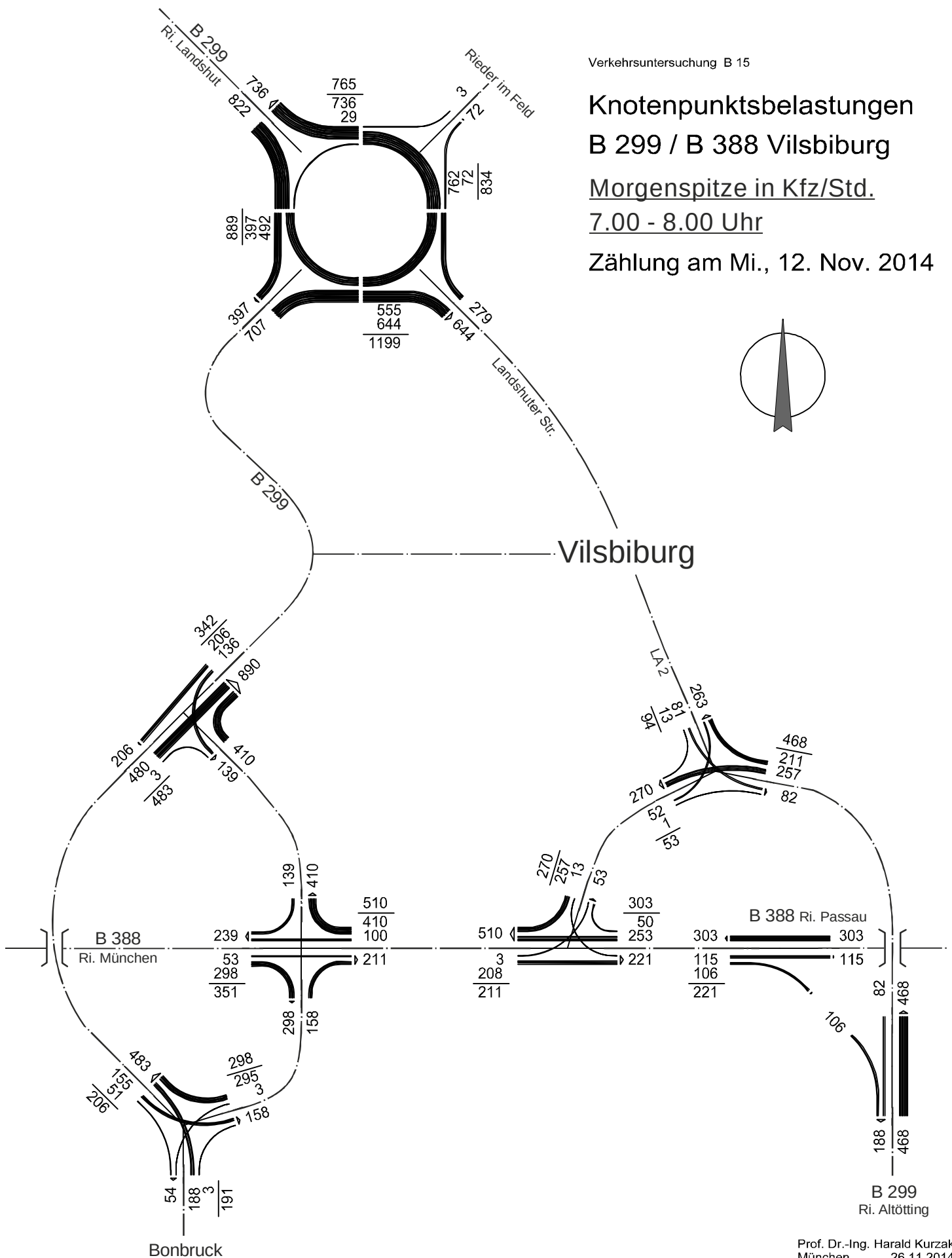
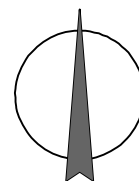
Verkehrsuntersuchung B 15

Knotenpunktsbelastungen B 299 / B 388 Vilsbiburg

Morgenspitze in Kfz/Std.

7.00 - 8.00 Uhr

Zählung am Mi., 12. Nov. 2014



Verkehrsuntersuchung B 15

Knotenpunktsbelastungen B 299 / B 388 Vilsbiburg

Abendspitze in Kfz/Std.
16.30 - 17.30 Uhr

Zählung am Mi., 12. Nov. 2014

