

Plenaranfrage vom 14.02.2019

zum Thema „**B 15 neu – Auswirkungen auf den Landshuter Osten**“

1. Wie ist der derzeitige Planungsstand zur Weiterführung der B 15 neu?
2. Wann erreicht die B 15 neu nach den jetzigen Planungen die LA 14?
3. Soll der Verkehr von der B 15 neu auf die LA 14 weitergeleitet werden?
4. Ist es rechtlich zulässig, den Verkehr von einer vierspurigen Bundesstraße auf eine zweispurige Kreisstraße weiter zu führen?
5. Welche Maßnahmen sind geplant, um in diesem Fall Lärm- und Immissionsschutz für die Anwohner zu gewährleisten?
6. Wie soll Schleichverkehr durch Auloh verhindert werden?
7. Welches Verkehrsaufkommen, insbesondere Schwerlastverkehr, hätte die LA 14 zu bewältigen?
8. Sind bei derartigen Berechnungen die bereits jetzt vorhandene Verkehrsbelastung und die künftig zusätzlichen Belastungen durch Neubaugebiete, insbesondere durch das „Grüne Zentrum“ und das Baugebiet „Ochsenau“ berücksichtigt?
9. Liegen bereits konkrete Planungen vor, wann die B 15 neu über die LA 14 hinaus weitergeführt werden soll?
10. Welche Gremien oder Behörden haben letztlich Entscheidungskompetenz?
11. Wie haben sich die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden und insbesondere der Oberbürgermeister der Stadt Landshut hierzu positioniert?

gez.

Rudolf Schnur, Ludwig Graf

Die Anfrage der Herren Kollegen Ludwig Graf und Rudolf Schnur darf ich wie folgt beantworten:

**1. Wie ist der derzeitige Planungsstand zur Weiterführung der B 15 neu?**

Im Auftrag des Bundes plant der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Landshut, zurzeit an der Weiterführung der B 15 neu von der A92 bei Essenbach bis zur LAs 14 bei Dirnau.

Im Dezember 2018 wurde zur Information der Öffentlichkeit über diesen ersten Bauabschnitt der Ost-Umfahrung Landshut eine Informationsveranstaltung in der Sparkassenakademie in Landshut durchgeführt.

Für diesen Bauabschnitt beabsichtigt das Staatliche Bauamt Landshut im Jahr 2019 das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Niederbayern zu beantragen.

## **2. Wann erreicht die B 15 neu nach den jetzigen Planungen die LA 14?**

Eine belastbare Aussage, wann die B 15 neu die LAs 14 erreicht, kann erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden (Bei optimalen Verlauf des Genehmigungsverfahrens, der anschließenden Ausführungsplanung und der Auftragsvergaben ist mit einer Fertigstellung frühestens im Jahr 2026 zu rechnen, wenn als Bauzeit für den Abschnitt 3 Jahre angesetzt werden).

## **3. Soll der Verkehr von der B 15 neu auf die LA 14 weitergeleitet werden?**

Der Bau der B 15 neu soll zügig bis zur B 15 alt weitergeführt werden. In einem Zwischenzustand, der möglichst kurz gehalten werden soll, wird die B 15 neu an der LAs 14 enden.

## **4. Ist es rechtlich zulässig, den Verkehr von einer vierspurigen Bundesstraße auf eine zweispurige Kreisstraße weiterzuführen?**

Ja, ein Beispiel dafür ist der Bauabschnitt Schierling – Ergoldsbach der B 15 neu, welcher aktuell an der Kreisstraße LA 9 endet.

## **5. Welche Maßnahmen sind geplant, um in diesem Fall Lärm- und Immissionschutz für die Anwohner zu gewährleisten?**

Im Rahmen der derzeit laufenden Planungen für den ersten Bauabschnitt der Ost-Umfahrung Landshut (von der A 92 bis zur LAs 14) werden, auf der Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, alle Verkehrsveränderungen des ersten Bauabschnitts und aller weiteren Bauabschnitte bis zur durchgängigen Herstellung der B 15 neu bis zur B 15 alt in ihren Auswirkungen auf die LAs 14 untersucht. Soweit die gesetzlichen Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können, werden entsprechende Lärm- und Immissionsschutzmaßnahmen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens festgelegt.

## **6. Wie soll Schleichverkehr durch Auloh verhindert werden?**

Aufgrund der wesentlich längeren Fahrzeit beim Durchfahren des Ortsteils Auloh im Vergleich zur Benutzung der LAs 14 ist ein Schleichweg durch Auloh nicht attraktiv. Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen belegen, dass die prognostizierte Verkehrszunahme von der LAs 14 problemlos aufgenommen werden kann. Ab der Hochschule Landshut bzw. ab der Kreuzung mit der Wildbachstraße (St 2045) kommt es bereits mit dem Bau des ersten Bauabschnittes zu Verkehrsentlastungen von 4.800 Kfz/Tag bis 5.000 Kfz/Tag auf der Niedermayerstraße.

## **7. Welches Verkehrsaufkommen, insbesondere Schwerlastverkehr, hätte die LA 14 zu bewältigen?**

Die im Entwurf vorliegenden Verkehrsuntersuchungen belegen für die LAs 14 für das Jahr 2035 unter Berücksichtigung einer gebauten B 15 neu bis zur LAs 14 eine Gesamtbelastung von 8.600 Kfz/Tag (davon 300 SV/Tag) im Bereich der Zufahrt nach Auloh auf Höhe Neißestraße bis zur Abzweigung GVS Frauenberger Straße und eine Gesamtbelastung von 10.600 Kfz/Tag (davon 700 SV/Tag) im Bereich von der GVS nach Frauenberg bis zur Anschlussstelle der B 15 neu bei Dirnau.

Verkehrsentlastungen von -1.500 Kfz/Tag auf 3.200 Kfz/Tag (davon 200 SV/Tag) auf der LAs 14 ergeben sich im Bereich östlich der Anschlussstelle der B 15 neu bis zur LA 31. Von der Neißestraße bis zur Hochschule Landshut wird die LAs 14 um -2.500 Kfz/Tag auf 8.600 Kfz/Tag (600 SV/Tag) entlastet, im weiteren Verlauf bis zur Wildbachstraße (St 2045) sogar um -3.500 Kfz/Tag auf 11.800 Kfz/Tag (davon 800 SV/Tag).

Alle Verkehrsentlastungen beziehen sich auf den Prognosenullfall 2035 (ohne Bau der B 15 neu).

Um die Auswirkungen entlang der LAs 14 und deren Zufahrten sowie den Schwerverkehr genauer beurteilen zu können, werden zurzeit ergänzende Zählungen durchgeführt.

Abschnitt LAs 14 (zwischen)		Analyse 2017 Szenario I		Prognose- nullfall 2035 Szenario II		B 15 neu bis LAs 14 Szenario III	
		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
Wildbachstraße St 2045	Bürgermeister-Zeiler-Straße	11.900	1.000	15.300	1.100	11.800	800
Bürgermeister-Zeiler-Straße	Neißestraße	8.000	700	11.100	900	8.600	600
Neißestraße	Frauenberger Straße	4.500	200	5.600	200	8.600	300
Frauenberger Straße	B15n	3.900	200	4.700	200	10.600	700
B 15neu	LA31	3.900	200	4.700	200	3.200	200

**8. Sind bei derartigen Berechnungen die bereits jetzt vorhandene Verkehrsbelastung und die künftig zusätzlichen Belastungen durch Neubaugebiete, insbesondere durch das „Grüne Zentrum“ und das Baugebiet „Ochsenau“ berücksichtigt?**

Die im Entwurf vorliegenden Verkehrsuntersuchungen auf der Basis des Landesverkehrsmodells Bayern berücksichtigen die geschilderte bauliche Entwicklung im Landshuter Osten. Darüber hinaus sind Ansätze für die allgemeine Zunahme der Mobilität und großräumige Entwicklungen aufgenommen worden.

Neben den netzseitigen Anpassungen wurden auch auf Nachfrageseite die regionalen Besonderheiten im Raum Landshut in das Modell übernommen. Neben dem generellen Strukturdatenanstieg aus dem Landesverkehrsmodell Bayern bis zum Jahr 2035 wurden weitere Vorgaben auf Grundlage des Flächennutzungsplanes Landshut vom 03.07.2006 (Stand Juli 2017) umgesetzt und in der Verkehrsnachfrageberechnung verankert.

**9. Liegen bereits konkrete Planungen vor, wann die B 15 neu über die LA 14 hinaus weitergeführt werden soll?**

Einen konkreten Zeitpunkt zu benennen, wann die B 15 neu über die LAs 14 weitergeführt wird, ist derzeit nicht möglich.

Derzeit wird für den weiteren Verlauf der Ost-Süd-Umfahrung eine Voruntersuchung erstellt. Auf Grundlage dieser Untersuchung sollen 2019 zusammen mit dem Bund zwei wichtige Entscheidungen getroffen werden: Zum einen darüber, welcher der beiden positiv raumgeordneten Planfälle 1b oder 1c weiter verfolgt werden soll und zum anderen, wie die Isarhangleite (z.T. FFH-Gebiet), die hier sehr steil und 100 m aus dem Isartal aufsteigt, gekreuzt werden soll. Das FFH-Gebiet kann entweder mit einer Talbrücke oder einem langen Tunnel durchquert werden.

Anschließend wird für die Ost-Umfahrung der Vorentwurf zur haushaltsrechtlichen Genehmigung erstellt. Im Anschluss sollen die Planfeststellungsunterlagen für den zweiten Bauabschnitt von der LAs 14 bis zur B 299 erarbeitet werden.

## **10. Welche Gremien oder Behörden haben letztlich Entscheidungskompetenz?**

Im Auftrag des Bundes plant der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Landshut, die Ost-Umfahrung Landshut.

Die rechtliche Genehmigung für das Vorhaben (Erlass des Planfeststellungsbeschlusses) obliegt in diesem Fall der Regierung von Niederbayern als Planfeststellungsbehörde.

## **11. Wie haben sich die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden und insbesondere der Oberbürgermeister der Stadt Landshut hierzu positioniert?**

Aus meiner Haltung zu dem Projekt B 15 neu generell, aber auch zur Anbindung an die Las 14 nach Überquerung der Isar habe ich nie ein Geheimnis gemacht.

Die B 15 neu stellt für mich die einzige Möglichkeit dar, die Stadt Landshut vor einem Verkehrsinfarkt in den nächsten Jahren zu bewahren. Sie wird die Entlastungen für unsere Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung bringen, die es uns erst ermöglichen werden, mit den dann noch immer gegebenen Schwierigkeiten die Verkehrsströme, die ganz einfach nicht wegdiskutiert werden können, zu bewältigen. Die B 15 neu hat in meinen Augen nur einen Fehler: Sie kommt um Jahre zu spät.

Dabei sehe ich sehr wohl die Probleme der Gemeinden und der von der Trasse betroffenen Grundstückseigentümer. Ich bin aber als Oberbürgermeister der Stadt Landshut in erster Linie den Bürgerinnen und Bürgern der **ganzen Stadt** gegenüber verantwortlich. Und auch bei uns gibt es eine Vielzahl von Verkehrslärm und sonstigen Immissionen betroffenen Anliegern an den Hauptdurchgangsachsen, die zu Recht eine Entlastung, zumindest aber keine Verschlimmerung des Zustandes einfordern können.

Aus diesem Grunde fordere ich alle auf, die es ernst meinen damit, Landshut zukunftsfähig für die Bewältigung des Straßenverkehrs von morgen zu machen, über den Tellerrand hinauszuschauen. Es bringt nichts, sich in der Politik immer nur von Partikularinteressen leiten zu lassen. Mitglieder eines Stadtrates sollten sich immer darüber bewusst sein, dass sie die übergeordneten Interessen der gesamten Stadtgesellschaft zu vertreten haben. Das erfordert sicherlich mehr Mut, als sich nur auf bestimmte Stadtteile oder Institutionen zu konzentrieren.

Landshut, den 26.02.2019

Alexander Putz  
Oberbürgermeister