

Planfeststellungsverfahren B 15neu, Abschnitt von der A 92 bis zur LAs 14; Fachstellenbeteiligung

Gremium:	Hauptausschuss Plenum	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	HS: 11 PL: 18	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	HS: 24.04.2020 PL: 30.04.2020	Stadt Landshut, den	07.04.2020
Sitzungsnummer:	HS: 72 PL: 89	Ersteller:	Anger, Gerhard

Vormerkung:

Allgemeines zur B15

Die B 15 verbindet die Räume und Oberzentren Regensburg, Landshut und Rosenheim und damit die Regierungsbezirke Oberpfalz, Nieder- und Oberbayern miteinander. Die B 15 verknüpft zentral in Nord-Süd-Richtung die querlaufenden Autobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8 und erschließt damit den zwischen den Autobahnen liegenden Raum.

Der Bau der B15neu ist deshalb ein bedeutsamer positiver Wirtschaftsfaktor für die Region und die Stadt Landshut.

Seit 2006 befindet sich die B 15neu zwischen Saalhaupt bei Regensburg und Rosenheim im Bau. Die beiden Bauabschnitte Neufahrn in Niederbayern und Ergoldsbach sind bereits fertig gestellt und seit 2011 bzw. 2013 für den Verkehr freigegeben. 2019 wurde der Anschluss der B 15neu an die A 92 bei Landshut (provisorisch) hergestellt. Parallel dazu wurde der erste Abschnitt der Westanbindung Rosenheim beginnend ab der A8 fertig gestellt, der zweite Abschnitt bis zur B15 ist in Bau. In der Folge entsteht eine attraktive Nord-Süd-Achse, vorbei am stark überlasteten Raum München, die eine hohe Verkehrszunahme in der Stadt Landshut, als verbleibendes Nadelöhr erwarten lässt.

B15neu Ortsumfahrung Landshut

Für den Bereich Ortsumfahrung Landshut gab es bereits seit den 1970er Jahren eine raumgeordnete Trasse und seit 2007 eine konkrete Vorentwurfsplanung.

Wegen der gestiegenen Umweltauforderungen musste diese Trassenführung und die Weiterführung der B 15neu nach Süden einer erneuten Überprüfung unterzogen werden. Dies erfolgte durch ein im Jahr 2017 durchgeführtes Raumordnungsverfahren an dem auch die Stadt Landshut beteiligt wurde.

Die Stellungnahme der Stadt Landshut im Raumordnungsverfahren wurde am 05.05.2017 im Plenum behandelt. Sie erfolgte durch Schreiben des Oberbürgermeisters vom Mai 2017 an die Regierung von Niederbayern, das dieser Vormerkung beiliegt.

Planfeststellungsverfahren B 15neu Abschnitt von der A92 bis zur LAs14

Gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.V. m. Art. 72 ff. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) sowie des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Landshut die Planfeststellung für den Neubau der Ost-Umfahrung Landshut, Bauabschnitt I von Essenbach (A92) bis Dirnau (LAs14), Bau-km 48+110 bis 49+900, im Gebiet der Stadt Landshut und des Marktes Essenbach, sowie einer ökologischen Kompensationsmaßnahme im Gebiet der Gemeinde Niederaichbach, beantragt. Das Verfahren wurde von der Stadt Landshut im Amtsblatt Nr. 2 vom 03.02.2020 und in der Landshuter Zeitung vom 03.02.2020 bekannt gemacht (siehe Auszug aus dem Amtsblatt 2/2020).

Die Planfeststellungsunterlagen wurden im Baureferat/Tiefbauamt während der Dienstzeit zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Für weitere Auskünfte stand Personal des Tiefbauamtes (gegebenenfalls nach Terminvereinbarung) zur Verfügung.

Fachstellenbeteiligung zum Planfeststellungsverfahren B15neu

Parallel zur öffentlichen Auslegung (in der Zeit vom 13.02.2020 bis 16.03.2020) wurde eine Fachstellenbeteiligung (in der Zeit vom 13.02.2020 bis 06.03.2020) innerhalb der Stadtverwaltung (Träger öffentlicher Belange) durchgeführt. Folgende Dienststellen der Stadt wurden zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufgefordert:

1. Amt für Stadtentwicklung und –planung
2. Tiefbauamt
3. SG Bauaufsicht und Untere Denkmalschutzbehörde
4. SG Geoinformation und Vermessung
5. Bauamtliche Betriebe
6. Stadtgartenamt
7. Freiwillige Feuerwehr
8. Stadtsteueramt
9. Liegenschaftsamt und Amt für Finanzen
10. Rechtsamt
11. Straßenverkehrsamt
12. Schulverwaltungsamt
13. Sozialamt
14. Stadtjugendamt
15. Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt / FB Umweltschutz
16. Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt / FB Naturschutz
17. FB Zivilschutz
18. Geschäftsstelle Bodenordnung

Den beteiligten städtischen Dienststellen wurden die Unterlagen ausschließlich auf Datenträger zur Verfügung gestellt. Nach Anmeldung konnte aber auch auf die im Baureferat/Tiefbauamt ausliegende Papierfassung zugegriffen werden.

Ohne Anregungen haben 12 berührte Fachstellen Kenntnis genommen:

1. SG Bauaufsicht und Untere Denkmalschutzbehörde
2. Stadtgartenamt
3. Stadtsteueramt
4. Rechtsamt
5. Straßenverkehrsamt
6. Schulverwaltungsamt
7. Sozialamt
8. Stadtjugendamt
9. FB Zivilschutz
10. SG Geoinformation und Vermessung
11. Bauamtliche Betriebe
12. Freiwillige Feuerwehr

Anregungen haben 6 berührte Fachstellen vorgebracht (siehe auch beiliegende Stellungnahmen):

- 1. Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
vom 03.03.2020**

Der städtebauliche Rahmenplan „Entwicklungsplan Auloh-Süd“ sieht nördlich entlang der LAs14 zwischen den Einmündungen der Neißestraße und der Chemnitzer Straße eine Radwegeverbindung vor. Diese ist städtebaulich geboten aus Gründen der verkehrlichen Vernetzung des Quartiers und der vorhandenen Verkehrszahlen auf der Kreisstraße. Die Anbindung der Kreisstraße an die B15neu verstärkt die städtebauliche Notwendigkeit noch. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 07-83/1b „Nördlich LAs14 – östlich Neißestraße – Teilbereich b“ ist die Realisierung der Radwegeverbindung planungsrechtlich und eigentumsrechtlich (über das derzeit laufende Umlegungsverfahren) gesichert. Für die östlich davon gelegenen Abschnitte der Radwegeverbindung ist aber derzeit nicht absehbar, ob und wann die Erstellung planungs- und eigentumsrechtlich über die Bauleitplanung gesichert werden kann. Der Bebauungsplan Nr. 07-83/1b und der o. g. städtebauliche Rahmenplan liegen der Stellungnahme bei. Weiterhin ist anzumerken, dass für die Flächen südlich der LAs14 im Bereich der Ochsenau die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Schaffung von Wohnbebauung inkl. Kindertagesstätte und Nahversorgung geplant ist (ein Lageplan mit dem Wettbewerbsumgriff liegt bei). Ein wichtiger Punkt der Wettbewerbsauslobung ist die leistungsfähige und gleichzeitig städtebaulich hochwertige Anbindung des Wettbewerbsgebietes an die Kreisstraße mit besonderer Berücksichtigung der Vernetzung mit dem bestehenden Stadtteil Auloh nördlich der LAs14. Wir bitten um entsprechende Vorgaben zur Ausgestaltung der o. g. Anbindung.

2. Tiefbauamt

Tiefbauamt / Verkehrswesen Stellungnahme vom 03.03.2020

Leistungsfähigkeit der Niedermayerstraße und der Kreisstraße LAs 14

In dem für das Planfeststellungsverfahren erstellten Verkehrsgutachten des Gutachters PTV sind auf Grundlage von Verkehrsmessungen und Modellierungen die Verkehrsbelastungen im Analysefall 2017, im Prognosenullfall 2035 und im Planfall 2035, dem sogenannten Szenario III mit der Fortführung der B 15neu bis zur Kreisstraße LAs 14, dargestellt.

Die Leistungsfähigkeit des Straßenzugs LAs 14 / Am Lurzenhof / Niedermayerstraße bis zum Kasernenknoten und der einmündenden Nebenstraßen und Zufahrten wird im Wesentlichen durch die Leistungsfähigkeit der einzelnen Kreuzungen und Einmündungen bestimmt.

Für die Beurteilung der Auswirkungen der Fortführung der B 15neu bis zur Kreisstraße LAs 14 (Szenario III) sind insbesondere die Straßen im Stadtgebiet mit Mehrbelastungen ausschlaggebend. Auf der LAs 14 entstehen ab der Kreuzung mit der B 15neu bis zur Neißestraße in Auloh Mehrbelastungen. Im weiteren Verlauf der LAs 14 bis zum Kasernenknoten überwiegen im Vergleich zum Prognosenullfall die Verkehrsabnahmen. Auch der Kasernenknoten und die Konrad-Adenauer-Straße zwischen dem Kasernenknoten und der B 15 werden entlastet.

Durch die geänderten Verkehrsströme im Netz ergeben sich an den einzelnen Kreuzungen des Straßenzugs LAs 14 / Am Lurzenhof / Niedermayerstraße bis zum Kasernenknoten geänderte Knotenstrombelastungen. Hierbei sind v.a. die Linksabbiegebeziehungen relevant. Um negative Auswirkungen auf die Verkehrsqualität auf dem des Straßenzug LAs 14 / Am Lurzenhof / Niedermayerstraße bis zum Kasernenknoten auszuschließen, sind für folgende Kreuzungen und Einmündungen Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßen) durchzuführen und der Stadt Landshut darzustellen:

Knotenpunkte mit Signalanlage

- Kasernenknoten B299 / Niedermayerstraße LSA 5483
- Niedermayerstraße / St 2045 Wildbachstraße / LAs 14 Am Lurzenhof LSA 96

Knotenpunkte ohne Signalanlage

- LAs 14 Am Lurzenhof / Wolfsbacher Weg
- LAs 14 Am Lurzenhof / Ochsenauweg

- LAs 14 Am Lurzenhof / Einmündung Sparkassenarena
- LAs 14 Am Lurzenhof / Einmündung Handwerkskammer
- LAs 14 / Neißestraße
- LAs 14 / Chemnitzer Straße
- LAs 14 / Stallwanger Straße
- LAs 14 / Frauenberg/Gretlmühle
- LAs 14 / Schwaig
- LAs 14 / Entenau/Eisgrub
- LAs 14 / Dirnau
- LAs 14 / Stockhaus
- LAs 14 / Wolfsteinerau

Im Falle der Knoten und Einmündungen östlich von Auloh sind insbesondere die auf die LAs 14 einbiegenden landwirtschaftlichen Verkehre zu berücksichtigen. Sofern sich an den einzelnen Knoten durch geänderte Knotenströme für die Verkehrsqualität gemäß HBS-Nachweis die Qualitätsstufe gegenüber dem Ausgangszustand verschlechtert und sich ein instabiler Verkehrszustand einstellt, die Kapazitätsgrenze erreicht ist und sich Rückstaus innerhalb der Spitzenstunde nicht mehr zurück bilden, sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um die Leistungsfähigkeit der Knoten zu gewährleisten. Das können zusätzliche Abbiegespuren, die Errichtung einer Lichtsignalanlage an bisher vorfahrtsgeregelten Knoten oder die Anpassung der Steuerung der bestehenden Lichtsignalanlage sein. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit und mögliche Anpassungsmaßnahmen sind vom Freistaat als Vorhabensträger der B 15neu zu veranlassen und die Kosten zu tragen.

Leistungsfähigkeit der Kreuzung B 299/Weickmannshöhe

Das vom Gutachter PTV angewendete Verkehrsmodell basiert auf dem Landesverkehrsmodell Bayern (LVM-By). Die Modellierung und Bewertung der Auswirkungen der B 15neu für das Raumordnungsverfahren wurde noch von Prof. Kurzak durchgeführt. Insbesondere für das städtische Straßennetz lieferte das Modell von Prof. Kurzak sehr genaue und detaillierte Ergebnisse. Deshalb bezieht sich die Stadt Landshut in Ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren weiterhin in Bezug auf die Ausbaustufen auf die verkehrliche Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren:

„Die stufenweise Realisierung ist, mit Ausnahme der Kreuzung B 299/Weickmannshöhe (im Vergleich zum Prognosenullfall) ohne Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse in der Stadt möglich. Für die Kreuzung B 299/Neue Bergstraße sollte deshalb spätestens vor Realisierung der Ausbaustufe 2 eine leistungsfähige Kreuzung geschaffen werden, die insbesondere die städtischen Verkehre ohne lange Wartezeiten abfließen lässt. Dabei ist die (prognostizierte) Verkehrsbelastung der einzelnen Kreuzungsarme bei dem Entwurf des Knotens zu beachten.“

Radverkehr

Vom Zentrum Landshuts bis Schönbrunn und Auloh im Osten besteht eine alltagstaugliche Radverbindung (befestigt, beleuchtet, soziale Kontrolle) über den Isarradweg entlang der Schützenstraße, die Radschnellverbindung durch das ehemalige Kasernenareal und den straßenbegleitenden Radweg neben der LAs 14 bis zur Neißestraße. Östlich davon existiert zwar der Weg entlang der Isar, der jedoch nicht die Voraussetzungen für den Alltagsradverkehr bietet (befestigt, beleuchtet, soziale Kontrolle) und keine geeignete oder nur eine äußerst umwegige Anbindung zu den Zielen an der östlichen LAs 14 ergibt. Folglich bildet die LAs 14 eine wichtige Straßenverbindung für den Radverkehr mit den Zielen östlich von Auloh:

- Auloh Ost, u.a. Sportanlage

- Naturerholungsgebiet Gretlmühle (wobei Anbindung von Auloh bzw. Isarradweg vorhanden)
- Stallwang und Landschaftsschutzgebiet ehemaliger Standortübungsplatz
- Frauenberg
- Entenau, Eisgrub
- Kläranlage (Arbeitgeber)
- Dirnau, Stockhaus, Reithof und weitere Weiler
- Aumühle

Die LAs 14 östlich von Auloh ist eine außerorts liegende Kreisstraße mit einem Regelquerschnitt RQ 9,5. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 80 km/h.

Die aktuellen und die zukünftigen Verkehrsbelastungen bei einer Verlängerung der B 15neu bis zur LAs 14 sind aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren bekannt. Westlich von Auloh nimmt die Verkehrsbelastung im Planfall B 15neu bis zur LAs 14 (genauso wie in den weiteren Planfällen B 15neu bis zur B 299 bzw. bis zur B 15) gegenüber dem Analysefall und insbesondere gegenüber dem Prognosenullfall 2035 Richtung Kasernenknoten spürbar ab. Grund dafür sind die Verkehrsverlagerungen der Quell- und Zielverkehre von Auloh und Schönbrunn auf die neue Isarquerung im Osten, die die Mehrverkehre durch die B 15neu auf der westlichen LAs 14 übersteigen. Östlich von Auloh nimmt die Verkehrsbelastung auf der LAs 14 infolge der B 15neu deutlich zu auf bis zu 10.600 Kfz/24h (z.T. mehr als eine Verdoppelung). In diesem Abschnitt der LAs 14 gibt es keinen straßenbegleitenden Radweg. **Durch die deutliche Erhöhung der Verkehrsbelastung und durch die Aufstufung der LAs 14 von einer regionalen zu einer überregionalen Verbindungsfunktion (mit Güterfernverkehr auf der LAs 14) sowie dem ungünstigen Querschnitt (bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 Meter ist die Begegnung von Pkw in Höhe eines Radfahrers nicht mit ausreichendem Sicherheitsabstand möglich) ergibt sich das Erfordernis nach einem fahrbahnbegleitenden Radweg (ERA 2010, S. 66f) bzw. nach einer straßenunabhängigen Führung auf anderen Wegen parallel zur Kreisstraße.** Nachfolgend werden für die einzelnen Teilabschnitte der LAs 14 die vorhandenen Gegebenheiten und die Voraussetzungen für einen straßenbegleitenden Radweg beschrieben.

LAs 14 Teilabschnitt Auloh, Neißestraße bis Chemnitzer Straße

Die Kfz-Belastung in diesem Abschnitt der LAs 14 bleibt im Planfall B 15neu zur LAs 14 gegenüber der gegenwärtigen Verkehrsbelastung (Messungen 2019: 5.900 Kfz/24h) wegen der o.g. Verkehrsverlagerungen nahezu unverändert.

Für einen ersten Abschnitt mit einer Länge von ca. 200 m ausgehend von der Kreuzung mit der Neißestraße sieht der Beb.Pl. 07-83/16 eine Radweg nördlich der LAs 14 vor (s. Beb.Pl. 07-83/16). Der weitere Verlauf ist jedoch rechtlich nicht gesichert. Eine städtebauliche Rahmenplanung sieht aber einen Radweg entlang der LAs 14 vor. Dessen Realisierung gewinnt an Bedeutung. Der abseits im Naturschutzgebiet an der Hangkante gelegene alte Wirtschaftsweg kann hier kein Ausgleich sein, da er nicht beleuchtet ist und keine soziale Kontrolle bietet.

LAs 14 Teilabschnitt Auloh, Chemnitzer Straße bis Frauenberg/Gretlmühle

Belastung Kfz-Verkehr	Analyse 2017:	4.500 Kfz/24h
	Planfall B 15neu zur LAs 14:	8.600 Kfz/24h

Durch diesen Teilabschnitt werden alle o.g. Ziele östlich von Landshut angebunden, insbesondere Stallwang, das Landschaftsschutzgebiet ehemaliger Standortübungsplatz, Frauenberg und die Straße zur Gretlmühle. Weil sich die Kfz-Belastung spürbar erhöht, ergibt sich wie oben geschildert die Erfordernis nach einem fahrbahnbegleitenden Radweg bzw. nach einer Führung auf einem Weg parallel zur Kreisstraße.

LAs 14 Teilabschnitt Gretlmühle bis Entenau

Belastung Kfz-Verkehr	Analyse 2017:	3.900 Kfz/24h
	Planfall B 15neu zur LAs 14:	10.600 Kfz/24h

Auf diesem Abschnitt steigt die Verkehrsbelastung am meisten. Die Radfahrbenutzung sinkt dagegen auf Grund der abnehmenden Ziele. Innerhalb dieses Abschnitts der LAs 14 befindet sich eine Engstelle die auf Grund der anliegenden Bebauung (Schwaig, Gretlmühle 15) und dem angrenzenden Wald mit Böschung (Isarhangleite) nicht mit einem fahrbahnbegleitenden Radweg ausgebaut werden kann. Deshalb sollte hier untersucht werden, ob ein Radweg über die Flur zur

Straße Gretlmühle geführt werden kann, der nordöstlich weiter geführt wird mit einer straßenunabhängigen Führung des Radverkehrs bis zum vorhandenen Weg, der bei der Entenau an die LAs 14 anschließt. Über diesen neuen Radweg könnte auch die Zufahrt zum Hof Schwaig (Gretlmühle 15) gelegt werden und damit die sehr unübersichtliche Zufahrt in der Kurve der LAs 14 geschlossen werden. Wenn dies in dem kurvigen Abschnitt nicht möglich ist, sollten zur Sicherheit des Radverkehrs verkehrsregelnde Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzung, Gefahrenzeichen) eingerichtet werden.

LAs 14 Teilabschnitt Entenau bis Anschluss B 15neu

Belastung Kfz-Verkehr	Analyse 2017:	3.900 Kfz/24h
	Planfall B 15neu zur LAs 14:	10.600 Kfz/24h

Im Rahmen der Planfeststellung für die B 15neu (von A 92 bis LAs 14) sollte die Realisierung eines fahrbahnbegleitenden Radwegs gefordert werden: Radweg 2,50 m + mind. 2,00 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn.

Für eine Erschließung des geplanten Pendler-Parkplatzes an der Anschlussstelle der B 15neu und für eine ÖPNV-Anbindung sollte zwischen der südlichen und der nördlichen Anschlussrampe auf der Südseite der LAs 14 ein gemeinsamer Geh- und Radweg als Hochbord angebaut an die Kreisstraße berücksichtigt werden. Dessen Konzeption kann in der Planung für den zweiten Bauabschnitt berücksichtigt werden.

Östlich der Anschlussstelle mit der B 15neu ist die Verkehrsbelastung mit unter 4.000 Kfz/24h deutlich geringer, sodass hier kein fahrbahnbegleitender Radweg erforderlich ist.

Nach Betrachtung aller Teilabschnitte wird wegen der deutlich höheren Verkehrsbelastung auf der LAs 14 westlich der Anschlussstelle mit der B 15neu ein straßenbegleitender Radweg an der LAs 14 zwischen der Chemnitzer Straße und der Anschlussstelle mit der B 15neu bzw. eine straßenunabhängige Führung auf anderen Wegen parallel zur Kreisstraße als notwendig erachtet. Sofern eine Realisierung der Radverkehrsführung an der LAs 14 durch den Bund nicht möglich ist, sollte eine bestmögliche staatliche Förderung für die Umsetzung der Radverkehrsführung in kommunaler Baulast angestrebt werden.

Radweg-Lückenschluss zwischen dem nördlichen Isarradweg und dem Isarsteg bei Altheim

Die im Planfeststellungsverfahren vorgelegte Planung für die Weiterführung der B 15neu beinhaltet die Isarbrücke ohne Radwege und ohne Anbindung an das bestehende Radwegenetz. Unweit der geplanten Isarquerung liegt stromaufwärts der Isarsteg vor dem Kraftwerk Altheim (BW 46A), der über den Isarradweg beidseits der Isar zu angebunden ist. Für die Erreichbarkeit des Isarstegs beim Kraftwerk Altheim (BW 46A) wäre der Lückenschluss zwischen dem nördlichen Isarradweg und dem Isarsteg über das Gelände des Kraftwerks und dem Umspannwerk auf dem Gelände von Uniper direkt neben dem Stausee bzw. der Isar wichtig. Diese Verbindung wäre um 1.600 Meter kürzer als die Führung um das Umspannwerk. Im Zuge der Planfeststellung für die B 15neu wird die Herstellung dieser Verbindung gefordert, nachdem eine Querung der Isar für Radfahrer im Zuge der B 15neu nicht vorgesehen ist.

ÖPNV-Anbindung

Die Stadtbuslinie 14 zwischen der Altstadt und der Wolfsteinerau fährt auf der LAs 14 und verbindet den Landshuter Osten mit der Innenstadt. Bei Dirnau liegt eine Haltestelle. Grundsätzlich sind im Zusammenhang mit den der Planung der B 15neu die Potenziale und die Machbarkeit eines Pendlerparkplatzes bzw. einer Park-and-Ride-Anlage im Bereich des Anschlusses der B 15neu an die LAs 14 zu prüfen. Eine solche Untersuchung, mit Aussagen zur möglichen Nachfrage und zum erforderlichen Angebot an Stellplatzkapazitäten und zum ÖPNV-Angebot sollte im Rahmen einer zukünftigen Nahverkehrsplanung erfolgen.

Tiefbauamt / Wasserwirtschaft
vom 27.02.2020

- Wasserschutzgebiete

Wasserschutzgebiete werden durch die neue Trasse im Stadtgebiet nicht berührt. Allerdings liegt das Wasserschutzgebiet „Wolfsteinerau“ relativ nahe (Brunnen ca. 900 m und Zone III ca. 600 m entfernt)

- Oberflächenentwässerung

Außerhalb des Stadtgebiets, d.h. nördlich der Isar, erfolgt die Ableitung des Oberflächenwassers über Regenrückhaltebecken in den Längenmühlbach. Dies wurde bereits mit dem vorherigen Bauabschnitt genehmigt.

Im Stadtgebiet wird dagegen das anfallende Niederschlagswasser lediglich über die Bankette und angrenzenden Böschungen zur breitflächigen Versickerung abgeleitet.

Grundsätzlich ist eine breitflächige Versickerung zu begrüßen, allerdings ist zu bedenken, dass das abgeleitete Niederschlagswasser nicht frei von Schadstoffen ist.

Dies ist insbesondere auch wegen der Nähe zu einem Wasserschutzgebiet zu beachten!

Anmerkung: Spätestens bei der Weiterführung der Trasse fällt konzentriertes Niederschlagswasser an, das über Rückhaltebecken mit Leichtstoffabscheider und Sickeranlagen abgeleitet werden muss.

(An der BAB A92 im Bereich von Landshut-West wurden im Rahmen der Verlängerung der wasserrechtlichen Genehmigung entsprechende Anlagen nachgerüstet.)

- Hochwasserschutz

Überschwemmungsgebiete werden durch die neue Trasse im Stadtgebiet nicht berührt.

Bei der Isarbrücke ist mit 144 cm Freibord das Mindestmaß von 120 cm eingehalten, so dass bis HQ100 der Abfluss nicht behindert ist.

Eine Aussage über das Freibordmaß bei HQextrem wurde allerdings nicht getroffen.

Dies sollte zumindest nachrichtlich in die Untersuchungen mit aufgenommen werden.

- Schutz vor wild abfließendem Oberflächenwasser

Damit das Oberflächenwasser weitgehend ungehindert abfließen kann ist im Stadtgebiet an der neuen Trasse ein großer Durchlass DN1800 vorgesehen.

Außerdem sind an der Anschlussstelle zur LAs14 zusätzlich 3 Durchlässe DN1200 geplant.

An der LAs 14 sollen zudem zwischen dem Betriebsgelände der Firma Streicher und Entenau als Ausgleichsmaßnahme mehrere Amphibiendurchlässe errichtet werden.

Zur genaueren Betrachtung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf wild abfließendes Oberflächenwasser wurde eine Stellungnahme vom Fachbüro Dr. Blasy – Dr. Overland eingeholt.

(Das Büro ist mit den Untersuchungen zum Sturzflutrisikomanagement beauftragt.) Das Ergebnis ist zusammenfassend folgendes:

Das wild abfließende Oberflächenwasser aus den Hanglagen wird im Moment weitgehend durch die querende LAs 14 abgehalten. Der größte Teil des Einzugsgebiets an der neuen Trasse befindet sich außerhalb der Stadt auf dem Gebiet des Marktes Essenbach.

Somit sind an der B15neu im Stadtgebiet nur geringe Abflüsse zu erwarten, die durch den geplanten Durchlass DN1800 abgeleitet werden können.

Probleme könnte es allerdings durch die zusätzlich geplanten Amphibiendurchlässe an der LAs 14 geben.

Je nach Ausführung und Größe der Durchlässe kann es in diesem Bereich zu einer Veränderung der Fließwege des wild abfließenden Wassers und in dessen Folge zu einer Verschärfung der Hochwassersituation für die bebauten Bereiche nördlich der LAs 14 kommen.

Denkbar wäre dies im Bereich des Betriebsgeländes der Firma Streicher und südlich von Entenau.

Nachteilige Veränderungen der Abflusssituation, insbesondere auf bebaute Bereiche sind in jedem Fall zu vermeiden.

Deshalb muss der geschilderte Sachverhalt vor der endgültigen Festlegung der Amphibiendurchlässe dringender genauer untersucht werden.

3. Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt – FB Umweltschutz vom 06.03.2020

Immissionsschutz

Zum Planfeststellungsverfahren liegen dem Fachbereich Umweltschutz folgende Gutachten vor:

- Schalltechnische Untersuchung vom 26.11.2019 von emplan (Dokument: 1120_B15n_BAI_Schall_20191126)
- Lufthygienische Untersuchung vom 31.08.2018 von emplan (Dokument 1120_Bneu_BAI_Luft_20191130)
- Schalltechnische Untersuchung –baubetriebliche Lärmimmissionen- 11/2019 von emplan (Dokument 1120_B15n_BAI_Baulärm_20191130)
- Erschütterungstechnische Untersuchung –Erschütterung aus Baubetrieb- 11/2019 von emplan (Dokument 1120_Bauerschütterungen_20191130)
- Verkehrsgutachten vom 05.11.2019 der PTV Group (Auftragsnr. C822057 und C822001-032)

Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens ist die Berechnung nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Die Annahmen im lärmtechnischen Gutachten, die die Stadt Landshut betreffen, sind plausibel. Insbesondere wurden von uns der Immissionsorte Dirnau und der geplante Mitfahrerparkplatz geprüft.

Für bestimmte Immissionsorte sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorgesehen. Diese Schallschutzmaßnahme halten wir für zielführend und ausreichend.

Nach Fertigstellung des Bauabschnitts I von Essenbach (A92) bis Dirnau (LAs 14) wird es zu partiellen Verkehrsumlagerungen im bestehenden Wegenetz kommen. Vor allem die LAs 14 in Richtung Auloh/Landshut wird eine erhöhte Verkehrsbelastung erfahren. Die hieraus resultierenden Pegelerhöhungen liegen laut schalltechnischen Gutachten im Bereich bzw. unter dem Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle.

Des Weiteren wird eine Zunahme der Verkehrsstärke dazu führen, dass entsprechende Staulängen an Verkehrsregelanlagen in Stoßzeiten entstehen bzw. sich erhöhen.

Die durch die abschnittsweise Realisierung des Baus der B 15n auf der LAs 14 hervorgerufene stärkere Verkehrsbelastung hat unmittelbar eine Zunahme der Luftverschmutzung zur Folge.

Die Anschlussplanung sollte deshalb möglichst zeitnah realisiert werden.

Die Empfehlungen und Auflagenvorschläge des Gutachters bezüglich dem betrachteten Baulärm und der Erschütterungen sind zu berücksichtigen und umzusetzen.

Alle betroffenen Anwohner müssen rechtzeitig vor Baubeginn über alle möglicherweise störenden Maßnahmen informiert werden.

Zusätzlich sind dem Fachbereich Umweltschutz und den betroffenen Anwohnern die Kontaktdaten eines Immissionsschutzbeauftragten (Ansprechpartner/Mediator) für die komplette Bauzeit vorzulegen.

Altlasten

Die Straßentrasse durchquert als Damm das Flurstück 951 der Gemarkung Wolfsbach.

Das Flurstück war Bestandteil der ehemaligen Standortschießanlage Dirnau. Das Flurstück ist aktuell im Altlasten-, Bodenschutz- und Dateninformationssystem (ABuDIS) gespeichert.

Die noch bestehenden Kugelfangwälle sind stark mit Schwermetallen belastet und müssen im Zuge der Baufeldfreimachung beseitigt werden. Das anfallende Material ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Entsprechendes ist bei den Planungen zu berücksichtigen.

Eine Entlassung aus dem ABuDIS erfolgte bislang wegen der noch vorhandenen Kugelfangwälle nicht. Eine Entlassung kann aber nach jetzigem Kenntnisstand nach dem Rückbau der Kugelfangwälle vorbehaltlich der Zustimmung durch das Wasserwirtschaftsamt ausgesprochen werden.

4. Stadt Landshut, Geschäftsstelle Bodenordnung vom 24.02.2020

Die notwendigen bodenordnerischen Tätigkeiten müssen vom Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern vollzogen werden (Flur- bzw. Unternehmensflurbereinigung). Wir können nur städtebauliche Baulandumlegungen ausführen

5. Stadt Landshut, Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt FB Naturschutz vom 10.03.2020

Zu dem Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Ostumfahrung Landshut, Bauabschnitt I wird aus naturschutzfachlicher Sicht wie folgt Stellung genommen:

1. Bei dem Bauabschnitt I der Ostumfahrung Landshut handelt es sich um einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere in den gesetzlich geschützten Biotopbereich des Auwaldbereichs der unteren Au und dem FFH-Gebiet der Leiten der unteren Isar, insbesondere auch in die Lebensräume gesetzlich geschützter Arten.
2. Die Eingriffe werden entsprechend der Maßnahmenplanung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgeglichen. Die Maßnahmenplanung wurde bereits im Vorfeld weitgehend mit den Naturschutzbehörden von Stadt und Landkreis Landshut und der Regierung von Niederbayern abgestimmt. Hier ist insbesondere im Stadtbereich die Ausgleichsmaßnahme an der ehemaligen Standortschießanlage Dirnau zu nennen, die gleichzeitig auch als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) im Artenschutz dient.
3. Nicht abschließend abgestimmt wurden die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf die LA 14 durch den Bauabschnitt I. Durch die zusätzliche Verkehrsbelastung ergeben sich insbesondere im Bereich Gretlmühle erhebliche Beeinträchtigungen des angrenzenden FFH-Gebietes und den Artenschutz.
4. Bezüglich des Artenschutzes werden für die geschützten Amphibien bei Gretlmühle zusätzliche Amphibiendurchlässe und beidseitige Amphibienleiteinrichtungen geplant.
5. Hierbei sind im Maßnahmenplan bei Gretlmühle entlang des FFH-Gebietes temporären Amphibienleiteinrichtungen dargestellt. Es wird angeregt diese insbesondere hier auch durch permanente Leiteinrichtungen zu ersetzen. Durch die nordexponierte Lage ist dieser Bereich länger mit Bodenfrost versehen, sodass bisher die temporäre Leiteinrichtung selten vor Beginn der Amphibienwanderung errichtet werden konnte. Zudem ist durch die erhöhte Verkehrsbelastung eine erhöhte Verkehrsfährdung für die zaunaufstellenden Personen gegeben.
6. Bezüglich des Artenschutzes wird für bestimmte Vogel- und Fledermausarten zwischen Auloh und Entenau als Vermeidungsmaßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h für die LA 14 festgelegt.

7. Damit diese Geschwindigkeitsbeschränkung auch gerade artenschutzfachlich in den besonders relevanten Dämmerungs- und Nachtzeiten wahrgenommen wird, wird angeregt die Maßnahme durch entsprechend Umgestaltungsmaßnahmen, insbesondere Verringerung der Fahrbahnbreite, zu unterstützen.

8. In diese Umgestaltungsmaßnahme könnte grundsätzlich auch der durch die zusätzliche Verkehrsbelastung erforderliche Radweg integriert werden.

9. Grundsätzlich sollte ein Radweg auf der nördlichen Seite der LA 14 geführt werden. Für einen südlich der Straße zu bauenden Radweg bestehen erhebliche Bedenken, sofern er im Bereich des FFH-Gebietes bzw. Naturschutzgebietes als versiegelter (asphaltierter) Weg, gegebenenfalls noch beleuchtet, errichtet werden soll. Hier wäre eine FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. Ausnahme von der NSG-Verordnung erforderlich. Eine Zulässigkeit wäre hier grundsätzlich in Frage gestellt. Befürwortet würde ein separater Radweg zwischen Auloh und Gretlmühle auf dem Weggrundstück Fl.Nr. 640/2, Gem. Frauenberg. Mit Bedenken hingegen wird ein separater Radweg nördlich des Anwesens Schwaig gesehen, da hier ein gesetzlich geschützter Feuchtwald betroffen wäre.

10. Der Bauabschnitt I der Ostumfahrung Landshut führt zu einer erheblichen zusätzliche Verkehrsbelastung der LA 14 im Bereich Gretlmühle, welcher zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung des angrenzenden FFH-Gebietes durch die zusätzliche Stickstoffbelastung führt. Es ist daher eine FFH-Ausnahmeprüfung erforderlich. Entsprechend den Darstellungen im Erläuterungsbericht zum BA I, wird mit dem Vorhaben ein prioritärer FFH-Lebensraumtyp erheblich beeinträchtigt und da für den Bauabschnitt I noch keine Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt geltend gemacht werden können, ist für die Ausnahmeprüfung eine Stellungnahme der EU-Kommission erforderlich. Entsprechend dem Bericht zur Ausnahmeprüfung sind keine zumutbaren Alternativen und Schadensbegrenzungsmaßnahmen gegeben, sodass 2 Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich sind. Mit der Kohärenzsicherungsmaßnahme im Stadtgebiet bei Wolfstein besteht aus naturschutzfachlicher Sicht Einverständnis. Bei den untersuchten Alternativen bzw. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ist jedoch die Option Bauabschnitt I und II bis zur B 299 gleichzeitig zu errichten nicht geprüft worden. Hierbei wäre eine Stellungnahme der EU-Kommission nicht erforderlich, da dann die Gesundheit des Menschen grundsätzlich als Ausnahmegrund geltend gemacht werden könnte. Allerdings würden hierbei ebenfalls Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich.

6. Liegenschaftsamt und Amt für Finanzen vom 28.02.2020

Die aus dem Grunderwerbsverzeichnis enthaltenen städtischen Flächen haben wir soweit überprüft.

Größtenteils handelt es sich bei den zu erwerbenden Flächen um Straßenflächen die im Rahmen eines Eigentumsübergangs nach § 6 FStrG bzw. Art. 11 BayStrWG erfolgen. Von Seiten des Liegenschaftsamtes erfolgt daher keine Stellungnahme.

Beim Grundstück Fl.Nr. 951/2 Gem. Wolfsbach (Nähe Kläranlage) und den beabsichtigten Grunderwerb von ca. 225 m² habe ich heute mit den Stadtwerken telefoniert. Die Stadtwerke sind gerade dabei eine Stellungnahme anzufertigen, die mit dem Liegenschaftsamt abgestimmt wird.

7. Nachrichtlich. Stadtwerke Landshut

Die Stadtwerke Landshut haben eigenständig gegenüber der Regierung von Niederbayern Stellung genommen. Die Stellungnahme der Stadtwerke liegt dieser Vormerkung bei.

Ergebnis der öffentlichen Auslegung

Die öffentliche Auslegung endet erst am 16.03.2020. Bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vormerkung ist folgendes zu berichten:

Die Unterlagen wurden von 6 Personen eingesehen.
Von Seiten eines Landwirtes wurden schriftlich Einwände vorgebracht. Das Einwandschreiben wird an die Regierung von Niederbayern weitergeleitet.

Außerdem wurde eine Unterschriftenliste gegen die B 15 neu beim Tiefbauamt eingereicht. Auch die Unterschriftenliste wird an die Regierung von Niederbayern weitergeleitet.

Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Die Stadt Landshut gibt ihre Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren B 15neu durch beiliegendes Schreiben des Oberbürgermeisters an die Regierung von Niederbayern ab.
3. Der Stadtrat der Stadt Landshut unterstützt die Forderung des Markt Essenbach, den Radweg zwischen dem nördlichen Isarradweg und dem Isarsteg bei Altheim über das Gelände des Kraftwerks Altheim zu führen.

Anlagen:

Einwandschreiben an Regierung