

Stadt Landshut

**Entlastung durch stadtnahe B 15neu Ost+Süd
plus Entlastungswirkung der Westumfahrung**

2017

**Auftraggeber:
Stadt Landshut**

Gutachter:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung

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

München, 14. August 2017

INHALT

	Seite
1. Aufgabe und Grundlagen	1
2. Verkehrsanalyse und Prognose-Nullfall	1
3. B 15neu, Fall 1a, stadtnahe Lösung	2
4. nur Westumfahrung Landshut, ohne B 15neu	3
4.1 nur Isarquerung	3
4.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen	4
5. B 15neu Isarquerung (Stufe 1) plus Westumfahrung	5
5.1 stadtnahe Westumfahrung bis B 11	5
5.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen	7
6. B 15neu bis zur B 299 (Stufe 2) plus Westumfahrung	7
6.1 stadtnahe Westumfahrung bis B 11	7
6.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen	8
7. B 15neu bis zur B 15 (Stufe 3) plus Westumfahrung	8
7.1 stadtnahe Westumfahrung bis B 11	8
7.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen	9
8. Ringschluß durch B 15neu und Westumfahrung	9

1. Aufgabe und Grundlagen

Als Ergebnis des Dialogforums in Landshut wurden für die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut im Zuge der B 15neu von den 14 verkehrlich und umwelttechnisch untersuchten Varianten die Fälle 1a, 1b und 1c für die vertiefenden Untersuchungen ausgewählt. Alle 3 Fälle weisen die Isarquerung östlich Landshut auf mit Anschluß an die Kreisstraße LAs 14 bei Frauenberg. Von dort verlaufen die 3 Varianten auf unterschiedlichen Linien stadtnah (Fall 1a) oder stadtfern (Fall 1b bzw. 1c) über die B 299 zur B 15 südlich Kumhausen. Für diese 3 Fälle wurde am 7.12.2016 eine umfassende Verkehrsuntersuchung als Grundlage für die politische und öffentliche Diskussion vorgelegt.

Um die Verkehrsentslastung der Stadt Landshut noch weiter zu verbessern hat die Stadt Landshut den Gutachter beauftragt, die verkehrliche Wirkung von zwei ergänzenden Maßnahmen aufzuzeigen:

- Grundlage ist der Fall 1a der B 15neu mit der stadtnahen Südumfahrung von Landshut, die jedoch bereits südlich Preisenberg / Niederkam an die bestehende B 15 anschließen soll und nicht erst 2 km weiter südlich bei Hachelstuhl, wie es die amtliche Planung bisher vorsieht.
- Um auch das westliche Stadtgebiet von Landshut verkehrlich stärker zu entlasten, soll die verkehrliche Wirksamkeit der stadtnahen Westumfahrung mituntersucht werden, und zwar in den 2 Ausbaustufen:
 - nur Isarquerung von der Münchnerau bis zur B 11 und
 - Weiterführung bis zur B 15 südlich Kumhausen, so daß sich mit der B 15neu eine vollständige Südumfahrung von Landshut ergibt (Ringlösung).

2. Verkehrsanalyse und Prognose-Nullfall

Die Analyse 2014 (Plan 1) wurde unverändert von der Untersuchung 2015/16 übernommen. Zusätzlich wurde das Stadtgebiet Landshut in vergrößertem Maßstab dargestellt (Plan 1a), um die Veränderungen und Entlastungen im Stadtgebiet für die verschiedenen Ausbaustufen der Umfahrungen gut ablesbar darzustellen.

Als zusätzliche Grundlage für die Prognose hat das Stadtplanungsamt Landshut detaillierte Angaben über die künftige Stadtentwicklung erstellt, die bei der Prognose zusätzlich berücksichtigt wurden. Vor allem sind das größere Baugebiete in Landshut West sowie in der Münchnerau, südlich und westlich von Auloh und in kleinerem Umfang im Bereich Hofberg-Süd. Den Entwicklungen wurden auch zeitliche Vorstellungen zugeordnet, so daß es möglich war, nur die Entwicklungen bis zum Prognosehorizont 2030 zu berücksichtigen. Damit verbleiben sowohl in der Münchnerau als auch westlich Auloh noch erhebliche Entwicklungspotentiale, die bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2030 noch gar nicht berücksichtigt sind.

Ergebnis ist der neue Prognose-Nullfall (Plan 2) mit z.T. etwas höheren Belastungen vor allem im Umfeld der neuen Baugebiete im Vergleich zum Nullfall der Untersuchung 2015/16.

Zur Plannummerierung wurde festgelegt, daß in Fortsetzung der Plannummern der Verkehrsuntersuchung 2015/16 hier der Plan 10 mit der neuen Führung der B 15neu, Südumfahrung Landshut zur B 15 südlich Preisenberg / Niederkam kommt und anschließend alle Pläne mit einer Westumfahrung Landshut ab Plan Nr. 20.

3. B 15neu, Fall 1a, stadtnahe Lösung (Plan 10ff)

Dieser Fall entspricht dem Plan 5 der VU 2015/16, d.h. dem Fall 1a (Stufe 3) mit Führung der B 15neu bis zur B 15, jedoch bindet jetzt die 2-spurige B 15neu, Südumfahrung Landshut bereits südlich Preisenberg / Niederkam an die bestehende B 15 an. Diese 2-spurige Südumfahrung erhält zwischen der B 299 und der B 15 eine Prognosebelastung von 11.500 Kfz/Tag, das entspricht etwa der halben Belastung der B 299 südlich des Kasernenknotens bzw. der Belastung der Umfahrung Altdorf.

Dieser Fall stellt den für die Entlastung von Landshut optimalen Fall der staatlichen Planung B 15neu dar mit der von Landshut gewünschten stadtnahen Anbindung an die B 15 südlich von Kumhausen, um später mit einer Westumfahrung von Landshut eine Ringlösung zu ermöglichen.

Mit dieser B 15neu-Lösung ergeben sich in Landshut folgende Entlastungen (Plan 10c):

- Konrad-Adenauer-Straße: Entlastung um bis zu 8.300 Kfz/Tag
- Podewilsstraße: Entlastung um 2.100 Kfz/Tag
- Luitpoldstraße: Entlastung um 2.100 Kfz/Tag
- Wittstraße: Entlastung um 2.900 Kfz/Tag
- Veldener Straße: Entlastung um 4.300 Kfz/Tag

Durch die B 15neu nicht entlastet wird Landshut West westlich der Luitpoldstraße. Deshalb strebt die Stadt die Realisierung der stadtnahen Westumfahrung als zusätzliche Isarquerung an.

4. nur Westumfahrung Landshut, ohne B 15neu

4.1 nur Isarquerung (Plan 20ff)

Die stadtnahe Westumfahrung Landshut, die in der Münchnerau an der Theodor-Heuss-Straße in Höhe der Straße Am Burgfrieden beginnt, diese etwas benutzt, dann über die Flutmulde führt und östlich der Flutmulde die Isar quert, um östlich von Schloßberg an die B 11 auf noch Landshuter Gebiet anzuschließen.

Diese neue Isarquerung erhält eine Prognosebelastung von 7.500 Kfz/Tag. Durch diese zusätzliche Isarbrücke werden vor allem die Watzmannstraße um bis zu 3.500 Kfz/Tag und die Klötzlmüllerstraße um 3.700 Kfz/Tag entlastet sowie die Schwimmschulstraße um 2.400 Kfz/Tag. Für diese wichtige Wohngebietserschließungsstraße ist das eine Entlastung um rd. 30 %.

Der Rennweg wird im beengten Teil bis zur Luitpoldstraße um 1.400 Kfz/Tag entlastet (-11 %) und die Luitpoldstraße südlich des Rennweges um 1.900 Kfz/Tag (-7 %) und südlich der Schwimmschulstraße um 4.300 Kfz/Tag (-20 %). Einige werden feststellen, daß die Entlastung dieser hochbelasteten Hauptverkehrsstraße nur gering ist, zu gering im Hinblick auf die Eingriffe in die Natur durch die Westumfahrung. Dazu ist anzumerken, daß durch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung an hochbelasteten

Kreuzungen um nur 10 % sich die täglichen Stauungen halbieren. Bezogen auf die hochbelastete Kreuzung Luitpoldstraße / Rennweg bedeutet das, daß nur durch die Westumfahrung die Gesamtbelastung der Kreuzung „nur“ um 6 % entlastet wird. Kommt nur die B 15neu, dann ergibt sich ebenfalls eine Entlastung dieser Kreuzung um 6 %. Kommt aber zur B 15neu die Westumfahrung hinzu, dann ergibt sich eine Reduzierung der Belastung der Kreuzung um 10 % und damit eine Halbierung der täglichen Stauungen. Ähnliches gilt für die übrigen signalisierten Knoten der Luitpoldstraße und der Wittstraße einschließlich dem Kupfeck, auch wenn der Achdorfer Isarsteg durch die Westumfahrung nur wenig entlastet wird (-600 Kfz/Tag = -10 %).

Durch die Westumfahrung wird die B 11 bis zum Kupfeck nicht zusätzlich belastet, es heben sich hier Zusatzbelastungen und Entlastungen gegeneinander auf. Einerseits wird durch die neue Isarbrücke von außen auf der B 11 kommender Verkehr mit Ziel Münchnerau, Löschenbrand, Landshut West von der B 11 (Kupfereck) abgezogen, andererseits nutzen Verkehre aus Achdorf, Hofberg, der Altstadt etc. mit Ziel Münchnerau und weiter die neue Isarbrücke und belasten die B 11 bis zur neuen Brücke. Die beiden hier angesprochenen Verkehrsmengen sind in Landshut etwa gleichgroß, so daß es im Endeffekt trotz neuer Isarbrücke keine Zusatzbelastung der B 11 zwischen dem Kupfereck und der neuen Isarbrücke gibt.

Ähnliches gilt für die Theodor-Heuss-Straße in Höhe der Flutmulde, doch hier sind die Entlastungen etwas stärker als die Zusatzbelastungen, so daß sich hier eine kleine Entlastung um 400 Kfz/Tag ergibt.

Abschließend ist festzustellen, daß die stadtnahe Westumfahrung ein wichtiger Schritt zur Entlastung von Landshut West ist.

4.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen (Plan 21ff)

Die Westumfahrung bis zur B 15 südlich Kumhausen erhält im Bereich der Isarquerung eine Prognosebelastung von 10.500 Kfz/Tag, im Bereich des Hangaufstieges bis in Höhe Tiefenbach eine Belastung von 13.900 Kfz/Tag und weiter bis zur B 15 südlich Kumhausen eine Belastung von 9.700 Kfz/Tag.

Im Stadtgebiet Landshut ergeben sich ähnliche Entlastungen wie im Fall Westumfahrung nur bis zur B 11. Durch die Weiterführung der Westumfahrung bis zur B 15 südlich Kumhausen wird die Veldener Straße um 5.900 Kfz/Tag entlastet (-37 %) und die Ortsdurchfahrt Kumhausen um 5.100 Kfz/Tag (-30 %). Ebenfalls entlastet wird die Ortsdurchfahrt Tiefenbach um bis zu 2.600 Kfz/Tag. Zusätzlich würden sich die B 299 und die Konrad-Adenauer-Straße um bis zu 2.400 Kfz/Tag durch Umlagerungen entlasten, was jedoch nicht relevant ist, da durch den fortschreitenden Bau der B 15neu östlich von Landshut der Fall „nur Westumfahrung Landshut, Stufe 2“ nicht eintreten wird.

5. B 15neu Isarquerung (Stufe 1) plus Westumfahrung

5.1 stadtnahe Westumfahrung bis B 11 (Plan 22ff)

Wird als 1. Bauabschnitt östlich von Landshut die B 15neu über die Isar bis zur Kreisstraße LAs 14 geführt, dann bleibt die verkehrliche Entlastungswirkung der stadtnahen Westumfahrung unverändert. Die Prognosebelastung der kurzen Lösung bis zur B 11 beträgt 7.400 Kfz/Tag, die Entlastung von Landshut West ist gleichstark wie im Fall ohne Isarbrücke der B 15neu (siehe Kap. 4.1). Durch die Isarbrücke der B 15neu (Prognosebelastung 10.600 Kfz/Tag dieser 1. Ausbaustufe) wird vor allem die hochbelastete, z.T. überlastete Konrad-Adenauer-Straße entlastet (-6.300 Kfz/Tag = -18 %).

Hier noch einige Anmerkungen zum Zwischenzustand B 15neu bis zur LAs 14. Obwohl die Isarbrücke in dieser Ausbaustufe eine Belastung von 10.600 Kfz/Tag aufweisen wird, ergibt sich für die LAs 14 daraus in Höhe der Kläranlage nur eine Zusatzbelastung von 5.500 Kfz/Tag (siehe Plan 22a) und östlich der Brücke von 1.200 Kfz/Tag, die aufgrund der Attraktivität der neuen Isarbrücke zu dieser Brücke hinfahren. Damit verbleiben $10.600 - 5.500 - 1.200 = 3.900$ Kfz/Tag Brückenbenutzer, die bereits heute auf der LAs 14 an dieser Stelle fahren und künftig die neue Brücke benutzen können (und nicht mehr bis zur Konrad-Adenauer-Straße fahren müssen bzw. von dort kommen).

Die 5.500 Kfz Zusatzbelastung der LAs 14 in Höhe Kläranlage baut sich aber sehr schnell ab. 1.500 Kfz/Tag kommen von Adlkofen / Frauenberg, so daß östlich Auloh die Zusatzbelastung nur noch bei 3.000 Kfz/Tag liegt. Da Pkw-Fahrer aus dem großen Siedlungsgebiet Auloh auch z.T. nach Norden über die Isar wollen und dafür künftig die Isarbrücke der B 15neu benutzen, ergibt sich östlich Lurzenhof nur noch eine Zusatzbelastung von 1.900 Kfz/Tag, weil ein Teil der Auloher nicht mehr bis zur Konrad-Adenauer-Straße fahren muß, um die Isar zu queren. Ähnlich ist die Situation in Lurzenhof mit dem hohen Anteil motorisierter Studierender, so daß westlich Lurzenhof die Zusatzbelastung der LAs 14 nur noch bei 400 Kfz/Tag liegt. Und östlich des Kasernenknotens ergibt sich sogar eine leichte Entlastung der Äußeren Niedermayerstraße um 900 Kfz/Tag – bei erhöhtem Anteil Schwerverkehr, der sich von der Konrad-Adenauer-Straße auf die LAs 14 verlagert hat.

Zum Kasernenknoten ist für diesen Zwischenzustand folgendes anzumerken. Über den Kasernenknoten fahren z.Z. 41.000 Kfz/Tag (siehe VU 2015/16, Anl. 3a-d), die im Prognose-Nullfall mit B 15neu bis zur A 92 auf 47.000 Kfz/Tag ansteigen (mit Entwicklungen in Auloh etc., Prognose 2030), wobei bereits heute in den Spitzenstunden die Leistungsgrenze überschritten ist. Mit der neuen Isarbrücke im Zuge der B 15neu, Stufe 1, und der Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße um 5.700 Kfz/Tag (siehe Plan 22c) sowie Entlastung der Äußeren Niedermayerstraße um 900 Kfz/Tag und der B 299, Hangauffahrt um 600 Kfz/Tag aufgrund von Umverlagerungen von Anliegern der LAs 14 und von Pkw-Nutzern aus dem Raum Adlkofen (siehe Erklärung voriger Absatz) kommt es am Kasernenknoten zu einer Entlastung gegenüber dem Nullfall um 7 %. Es wollen dann „nur“ rd. 43.000 Kfz/Tag über den Kasernenknoten fahren. Das sind zwar etwas mehr als heute (41.000 Kfz/Tag), aber weniger als im Prognose-Nullfall (47.000 Kfz/Tag). Mit der Ausbaustufe 1 der B 15neu mit neuer Isarbrücke ergibt sich aufgrund der verkehrlichen Umlagerungen eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation am Kasernenknoten im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Trotzdem bleibt der Kasernenknoten auch dann noch an der Leistungsgrenze, so daß baldmöglichst eine Verlängerung der B 15neu bis zur B 299 notwendig ist (Stufe 2).

5.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen (Plan 23ff)

Sollte eine Verlängerung der Westumfahrung bis zur B 15 südlich Kumhausen bereits vor einer Weiterführung der B 15neu bis zur B 299 zur Verfügung stehen, dann würde die B 299 durch Umlagerungen Richtung Westumfahrung Landshut um rd. 2.000 Kfz/Tag zusätzlich entlastet, so daß die Belastung des Kasernenknotens trotz der Entwicklungen bis 2030 auf die heutigen rd. 41.000 Kfz/Tag zurückgehen würde (trotz B 15neu „nur“ bis zur LAs 14).

6. B 15neu bis zur B 299 (Stufe 2) plus Westumfahrung

6.1 stadtnahe Westumfahrung bis B 11 (Plan 25ff)

Auch bei einer Weiterführung der B 15neu bis zur B 299 (Stufe 2) bleibt die verkehrliche Entlastungswirkung der stadtnahen Westumfahrung für Landshut West unverändert gleichstark wie im Fall ohne B 15neu (vgl. Plan 24c mit Plan 20c). Die Westumfahrung erhält auch in diesem Fall eine Prognosebelastung von 7.300 Kfz/Tag (Plan 24b und c), wobei sich die reale Belastung der Westumfahrung in direkter Abhängigkeit von der baulichen Entwicklung der Münchnerau, von Landshut West und von Altdorf sukzessive nach oben entwickeln wird. Zu den Entlastungen in Landshut West ist in Kapitel 4.1 alles gesagt, da die Entlastungswerte auch im vorliegenden Fall mit B 15neu bis zur B 299 für Landshut West sehr ähnlich sind.

In dieser Ausbaustufe 2 der B 15neu deutlich stärker entlastet werden die Konrad-Adenauer-Straße (-9.400 Kfz/Tag) und die Hangauffahrt der B 299 (-4.400 Kfz/Tag). Außerdem werden durch die Weiterführung der B 15neu bis zur B 299 die LAs 14 und die Äußere Niedermayerstraße sowohl vom Zwischenzustand entlastet als auch deutlich geringer belastet als im Prognose-Nullfall. Mit einer Belastungsabnahme der Äußeren Niedermayerstraße auf 20.600 Kfz/Tag östlich des Kasernenknotens ist die Belastung sogar geringer als im Analysezustand, trotz der Entwicklungen in Auloh. Mit der Verlängerung der B 15neu bis zur B 299 geht die Belastung des Kasernenknotens trotz aller Entwicklungen auf 39.000 einfahrende Kfz/Tag zurück, das sind 5 % weniger als im Istzustand und es nutzen nur noch örtliche Lkw die Kreuzung. Der Fernverkehr ist weitgehend aus der Stadt auf die B 15neu herausverlagert.

6.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen (Plan 25ff)

Der Fall mit B 15neu bis zur B 299 und Westumfahrung bis zur B 15 südlich Kumhausen könnte vielleicht einmal ein realer (Zwischen-) Zustand werden mit hohen Entlastungen für Landshut und für Kumhausen. Die Konrad-Adenauer-Straße wird um bis zu 10.400 Kfz/Tag entlastet, die B 299 Hangauffahrt um 5.600 Kfz/Tag sowie auch die Veldener Straße und damit die Ortsdurchfahrt Kumhausen um bis zu 4.600 Kfz/Tag. Die Westumfahrung (Isarbrücke) erhält eine Prognosebelastung von 9.100 Kfz/Tag, die anschließende Hangauffahrt von 12.700 Kfz/Tag und südlich Tiefenbach bis zur B 15 südlich Kumhausen von 8.900 Kfz/Tag. Durch die stadtnahe Westumfahrung wird Landshut West wie im Fall ohne B 15neu entlastet, d.h. die B 15neu bringt auch in der Ausbaustufe 2 bis zur B 299 für Landshut West fast keine Entlastung. Hier kann nur die stadtnahe Westumfahrung die gewünschte und erforderliche Entlastung für Landshut West einschließlich der Luitpold- und Wittstraße bringen. Die Entlastung der Veldener Straße und von Kumhausen um bis zu 4.600 Kfz/Tag ist in dieser Ausbaustufe 2 der B 15neu nur durch die bis zur B 15 verlängerten Westumfahrung zu erreichen.

7. B 15neu bis zur B 15 (Stufe 3) plus Westumfahrung

7.1 stadtnahe Westumfahrung bis B 11 (Plan 26ff)

Wenn die B 15neu in der 3. Ausbaustufe bis zur B 15 südlich Preisenberg / Niederkam führt, ergibt sich für die Westumfahrung bis zur B 11 eine Prognosebelastung von 6.700 Kfz/Tag, d.h. etwas weniger als in den Fällen mit unvollständiger B 15neu mit Werten von 7.300 – 7.500 Kfz/Tag.

Die Entlastung von Landshut West, d.h. der Watzmannstraße, Klötzlmüllerstraße und Schwimmschulstraße ist auch in diesem Fall so stark wie im Fall ohne B 15neu (Kap. 4.1), d.h. dieser Siedlungsbereich von Landshut West kann nur durch die stadtnahe Westumfahrung entlastet werden.

Die Entlastung der Luitpoldstraße und Wittstraße, die schon von Anfang an durch die Westumfahrung erreicht wird (bis -4.300 Kfz/Tag, siehe Plan 20c und Kap. 4.1), wird durch die Führung der B 15neu bis zur B 15 südlich Kumhausen noch verstärkt. Die Entlastung der Luitpoldstraße steigt bis auf -6.100 Kfz/Tag an und bei der Wittstraße sind es -6.500 Kfz/Tag (siehe Plan 26c). Ohne die Westumfahrung wird die Luitpoldstraße im Bereich der Isarbrücke aber nur um 2.000 Kfz/Tag entlastet. Die Westumfahrung ist somit ein wesentlicher Baustein für die Entlastung von Landshut West.

Durch die Führung der B 15neu bis zur B 15 werden auch die Veldener Straße um bis zu 5.100 Kfz/Tag und Kumhausen um 4.000 Kfz/Tag entlastet.

7.2 Westumfahrung bis B 15 südlich Kumhausen

Mit dieser Maßnahme ist der Ringschluß der Südumfahrung von Landshut erreicht, siehe Kap. 8.

8. Ringschluß durch die B 15neu und Westumfahrung

(Plan 27ff)

Aus Sicht der Stadt Landshut sollte die Ost- und Südumfahrung der B 15neu zusammen mit der bis zur B 15 verlängerten Westumfahrung einen Ringschluß im Süden von Landshut ermöglichen, um eine maximale Verkehrsentslastung des Stadtgebietes von Landshut sowie von Kumhausen zu ermöglichen. Der Plan 27c zeigt die z.T. erheblichen Entlastungen deutlich auf. Beginnend in Landshut West ergeben sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall folgende Entlastungen:

- Watzmannstraße: bis -4.200 Kfz/Tag (-43 %)
- Klötzlmüllerstraße bis -4.100 Kfz/Tag (-36 %)
- Schwimmschulstraße: -2.700 Kfz/Tag (-21 %)
- Rennweg: bis -1.600 Kfz/Tag (-12 %)
- Achdorfer Isarsteg: -500 Kfz/Tag (-10 %)

– Luitpoldstr. (Isarbrücke):	-6.100 Kfz/Tag (-27 %)
– Wittstraße	-6.200 Kfz/Tag (-18 %)
– Veldener Straße:	-7.700 Kfz/Tag (-48 %)
– OD Kumhausen:	-6.500 Kfz/Tag (-37 %)
– Neue Bergstr. (Hofberg):	-1.700 Kfz/Tag (-21 %)
– Podewilsstraße:	2.700 Kfz/Tag (-8 %)
– Konrad-Adenauer-Str.:	-10.400 Kfz/Tag (-28 %)
– Äußere Niedermayerstr.:	-4.800 Kfz/Tag (-17 %)
– B 299, Hangauffahrt:	-4.900 Kfz/Tag (-22 %)

Diesen Entlastungen stehen die stadnahe Westumfahrung mit einer Belastung von 9.200 Kfz/Tag (Isarbrücke) und 12.000 Kfz/Tag (Hangauffahrt) gegenüber sowie die B 15neu Ost- und Südumfahrung Landshut.

Auch wenn die Entlastungen im inneren Stadtbereich z.T. „nur“ bei 20 % liegen ist zu bedenken, daß die heutigen Verkehrsbelastungen in Landshut aufgrund der vorgesehenen weiteren Entwicklungen weiter ansteigen werden. Und weil mit einer Verkehrszunahme um nur 10 % an hochbelasteten Knotenpunkten die Stauungen um 100 % anwachsen, d.h. sich verdoppeln, ist eine Entlastung unbedingt erforderlich. Mit der Entlastung um 10 % halbieren sich die Stauungen.

Die Ost- und „stadtnahe“ Südumfahrung von Landshut ist eine wesentliche Voraussetzung für die Entlastung von Landshut, und die stadtnahe Westumfahrung ist die notwendige Ergänzung, um auch den Westen von Landshut mit seinen Siedlungsgebieten von den immer stärker werdenden „Schleichverkehren“ zu entlasten, die in den Hauptverkehrszeiten wegen Überlastung der maßgebenden Kreuzungen immer stärker werden.

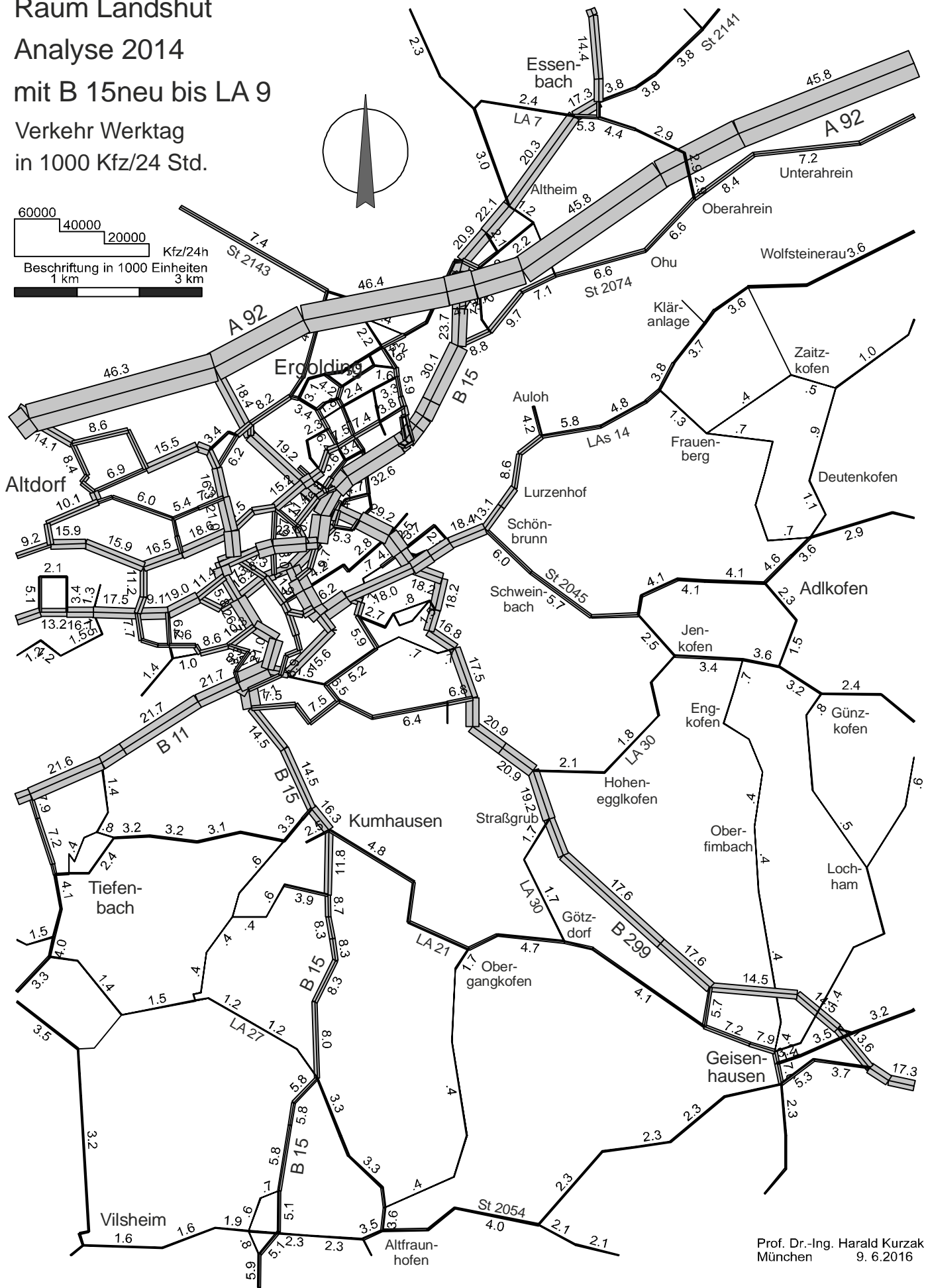
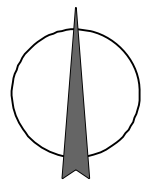
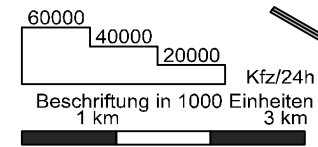
Aus verkehrlicher Sicht wird die baldige Realisierung der stadtnahen Westumfahrung von Landshut dringend empfohlen.

München, 14. August 2017

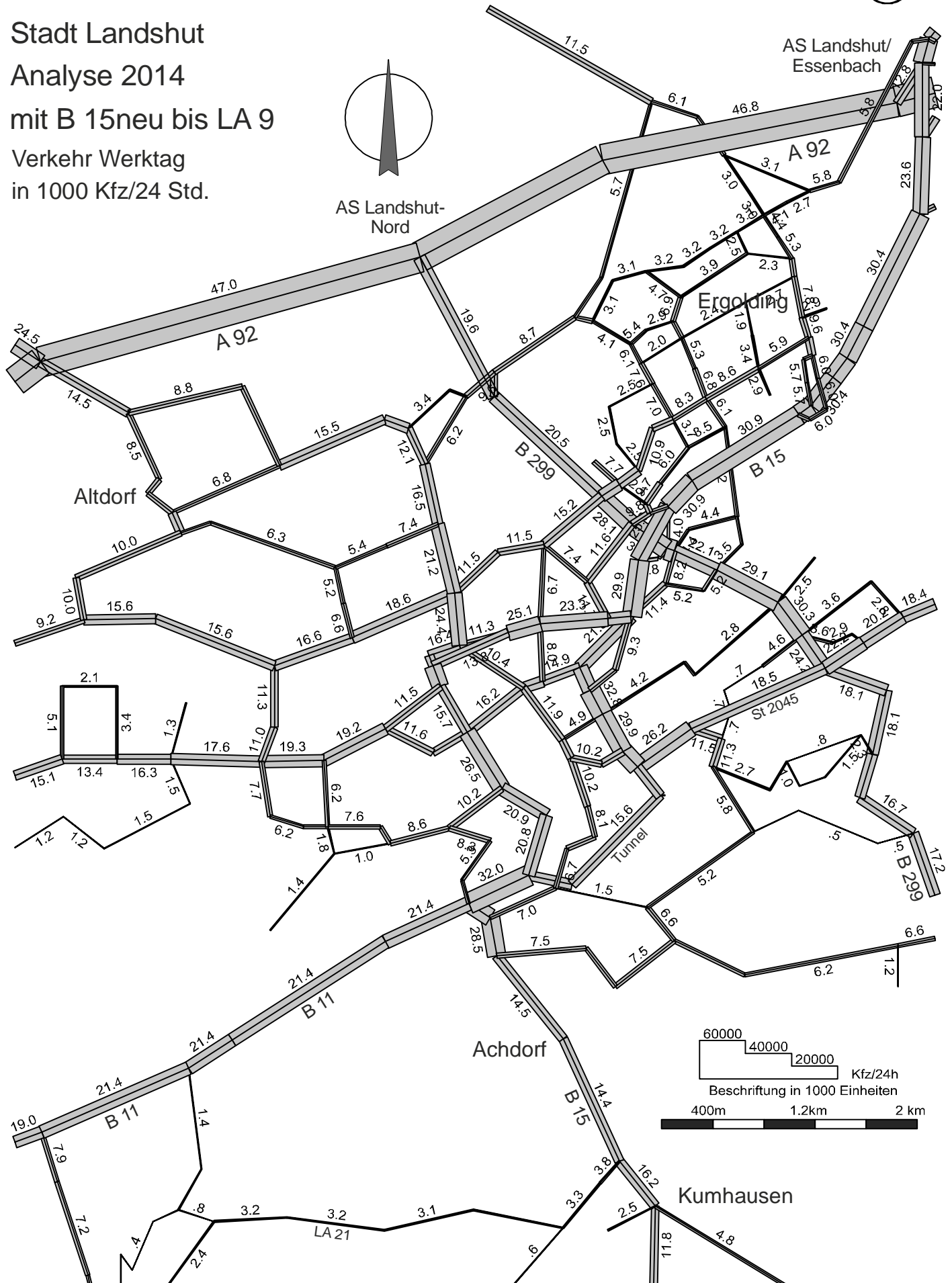
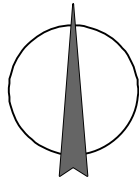
(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

Pläne

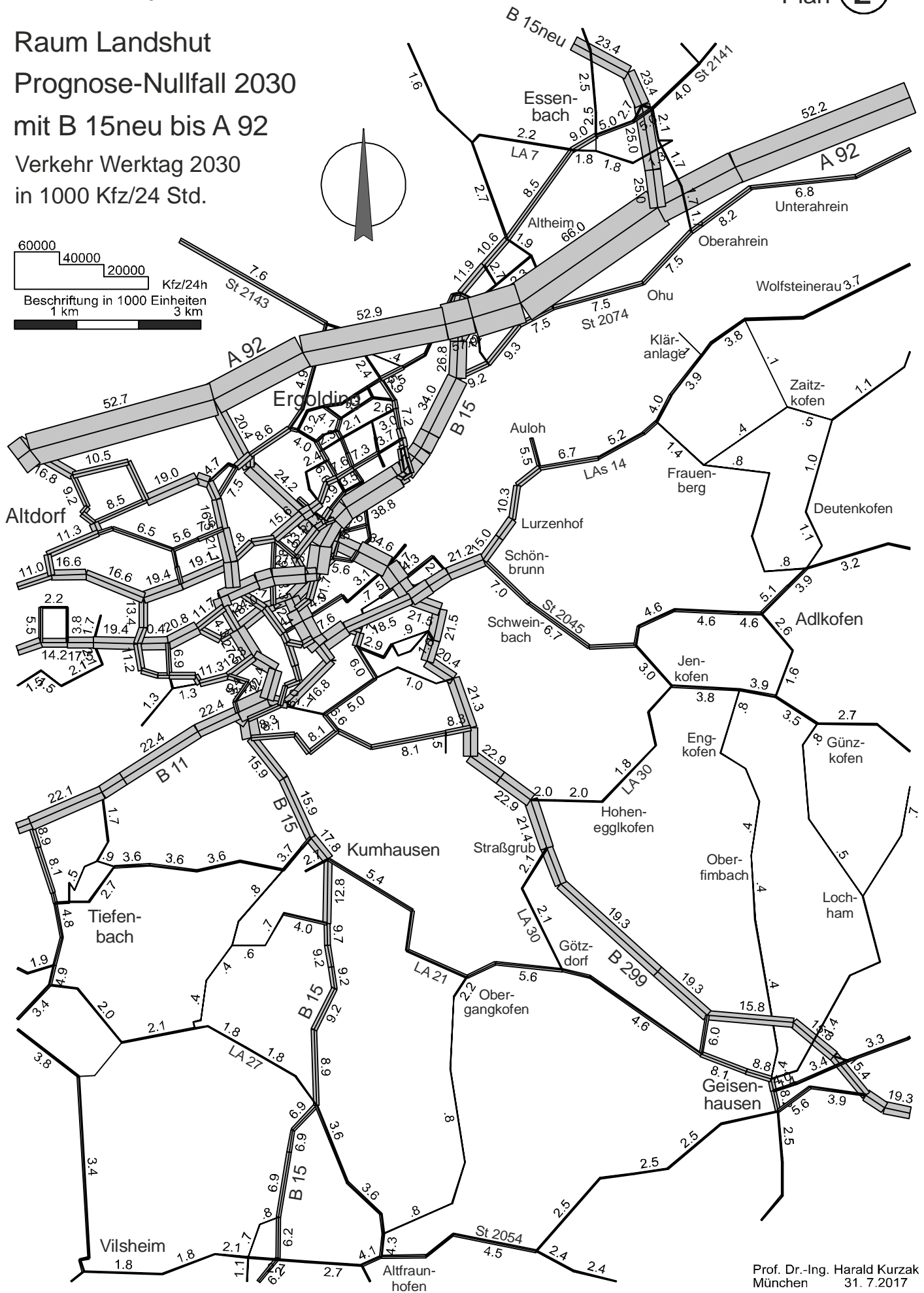
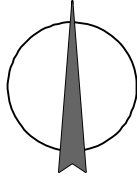
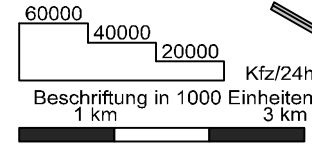
Raum Landshut Analyse 2014 mit B 15neu bis LA 9 Verkehr Werktag in 1000 Kfz/24 Std.



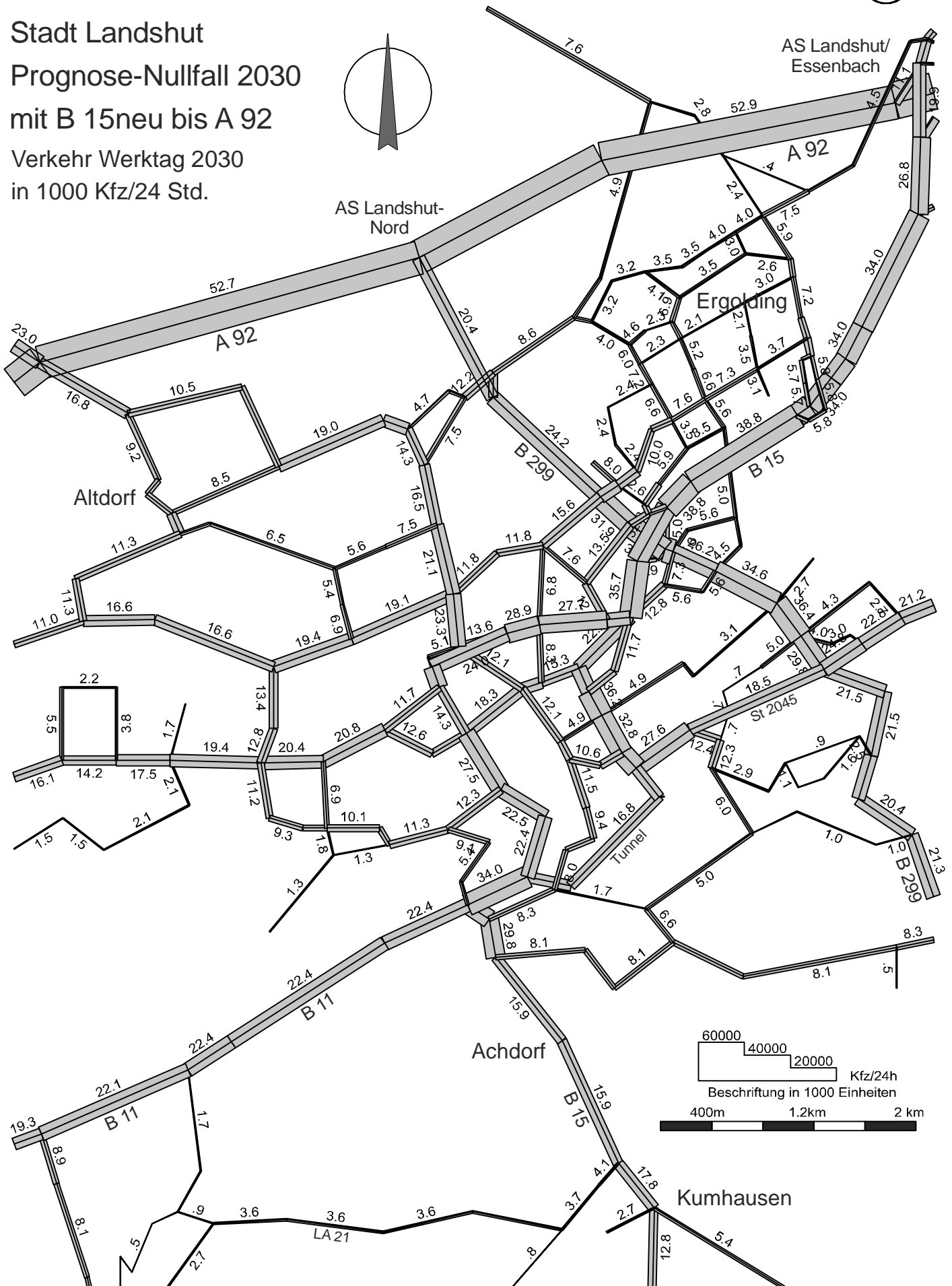
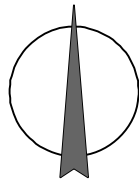
Stadt Landshut
Analyse 2014
mit B 15neu bis LA 9
Verkehr Werktag
in 1000 Kfz/24 Std.



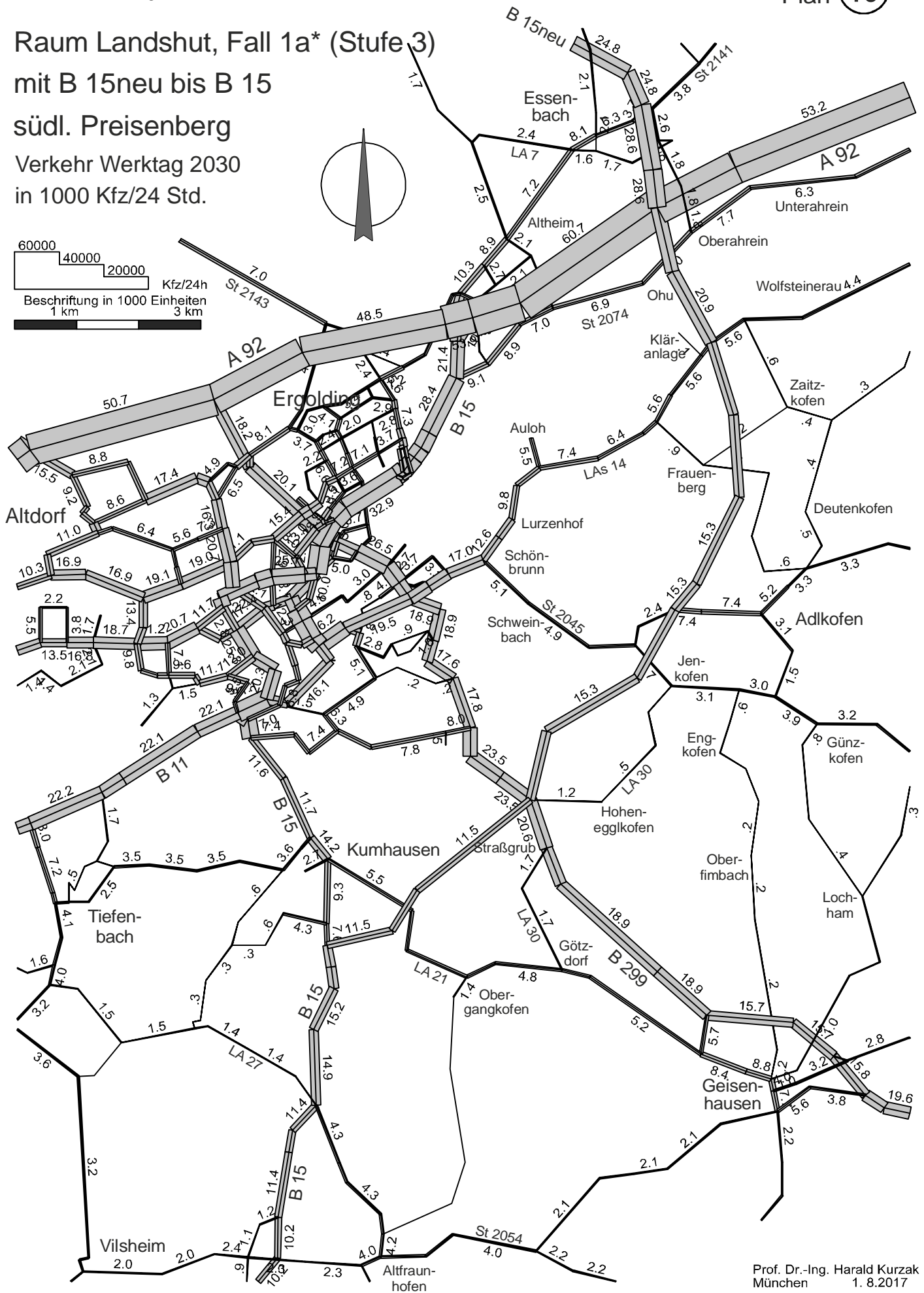
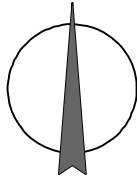
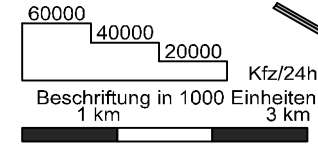
Raum Landshut Prognose-Nullfall 2030 mit B 15neu bis A 92 Verkehr Werktag 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



Stadt Landshut
Prognose-Nullfall 2030
mit B 15neu bis A 92
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

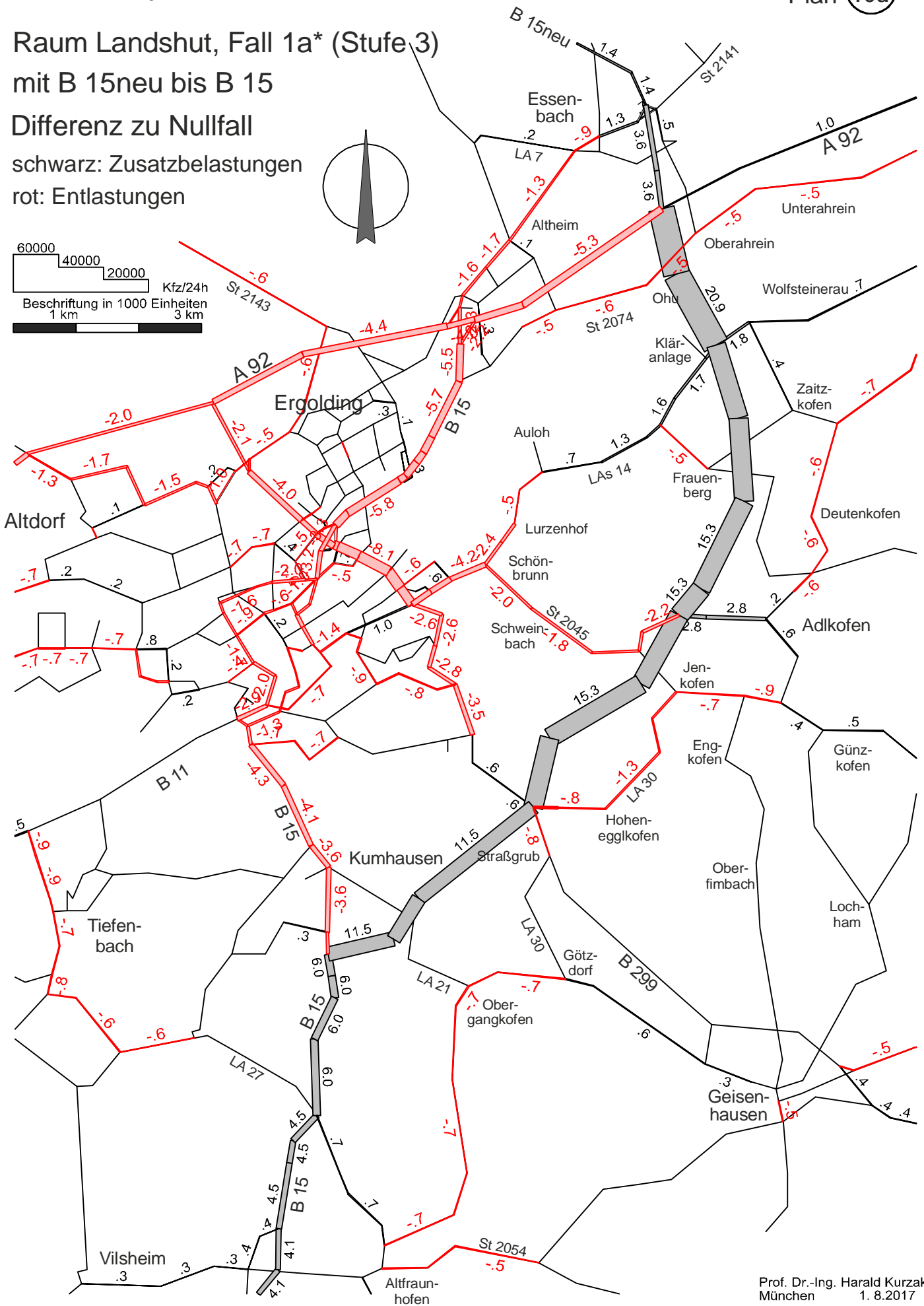
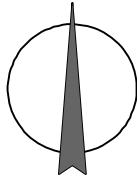
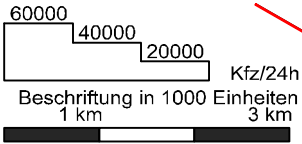


Raum Landshut, Fall 1a* (Stufe 3) mit B 15neu bis B 15 südl. Preisenberg Verkehr Werktag 2030 in 1000 Kfz/24 Std.

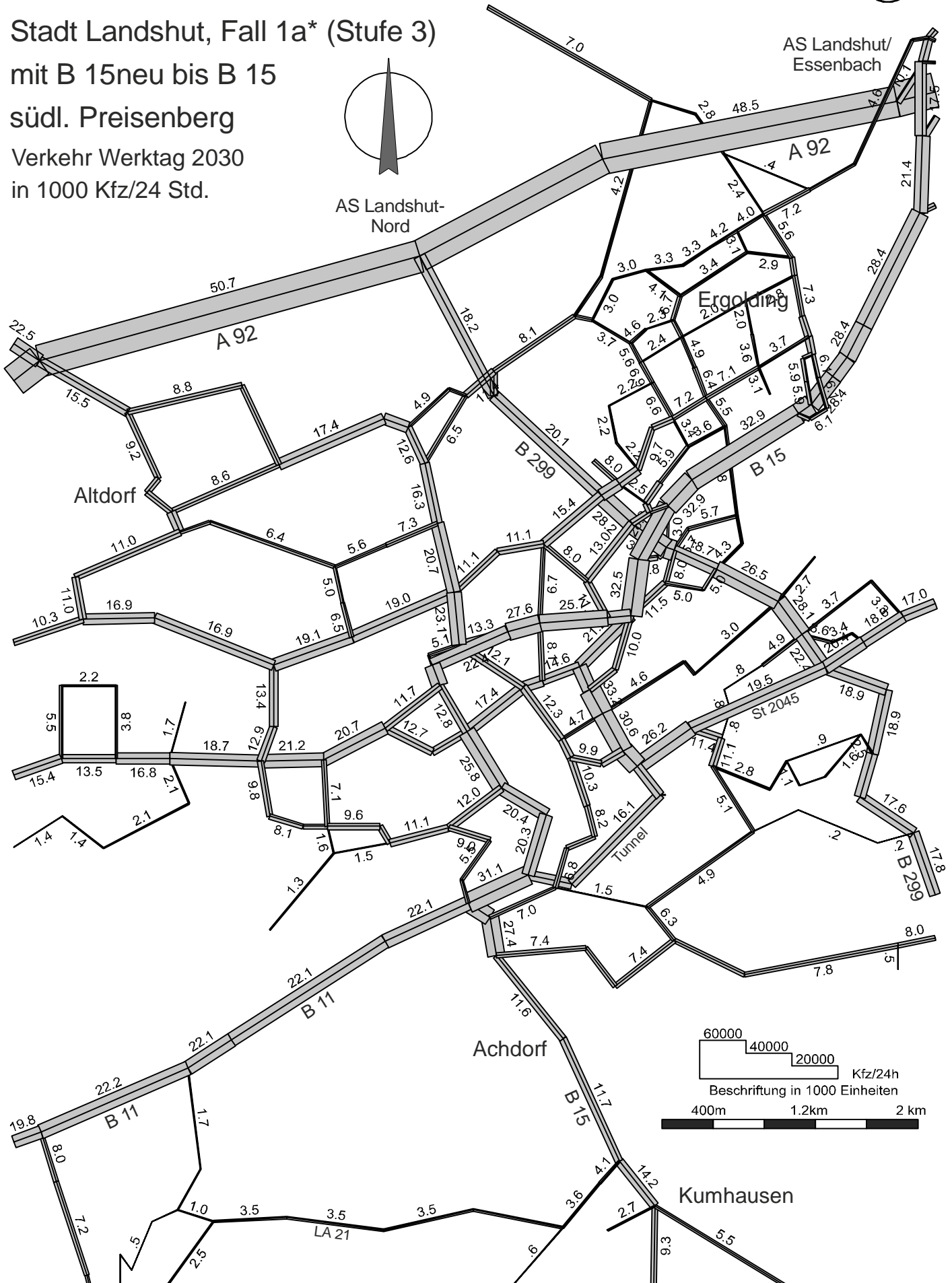


Raum Landshut, Fall 1a* (Stufe 3) mit B 15neu bis B 15

Differenz zu Nullfall
schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



Stadt Landshut, Fall 1a* (Stufe 3) mit B 15neu bis B 15 südl. Preisenberg Verkehr Werktag 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



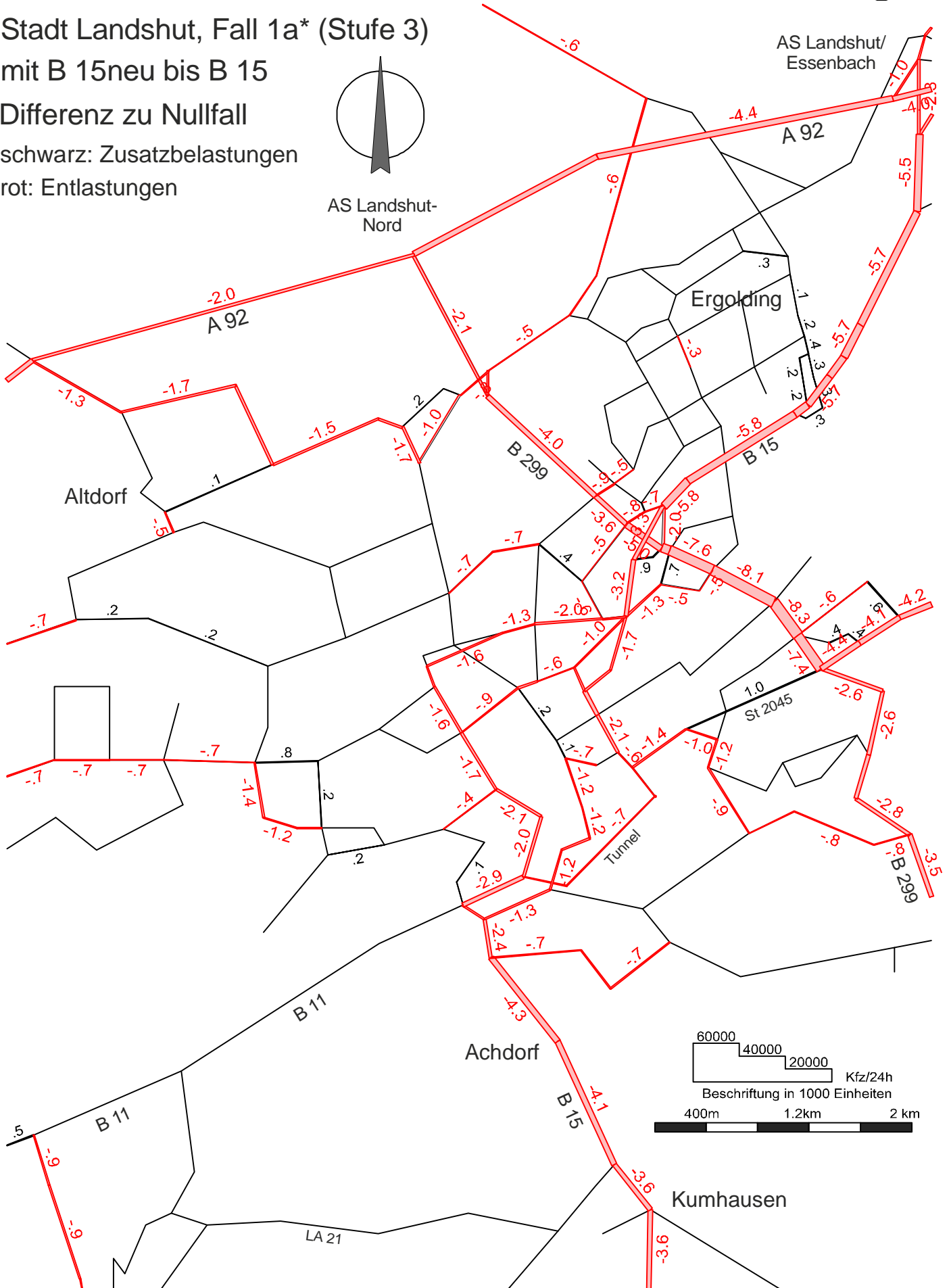
Stadt Landshut, Fall 1a* (Stufe 3)

mit B 15neu bis B 15

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

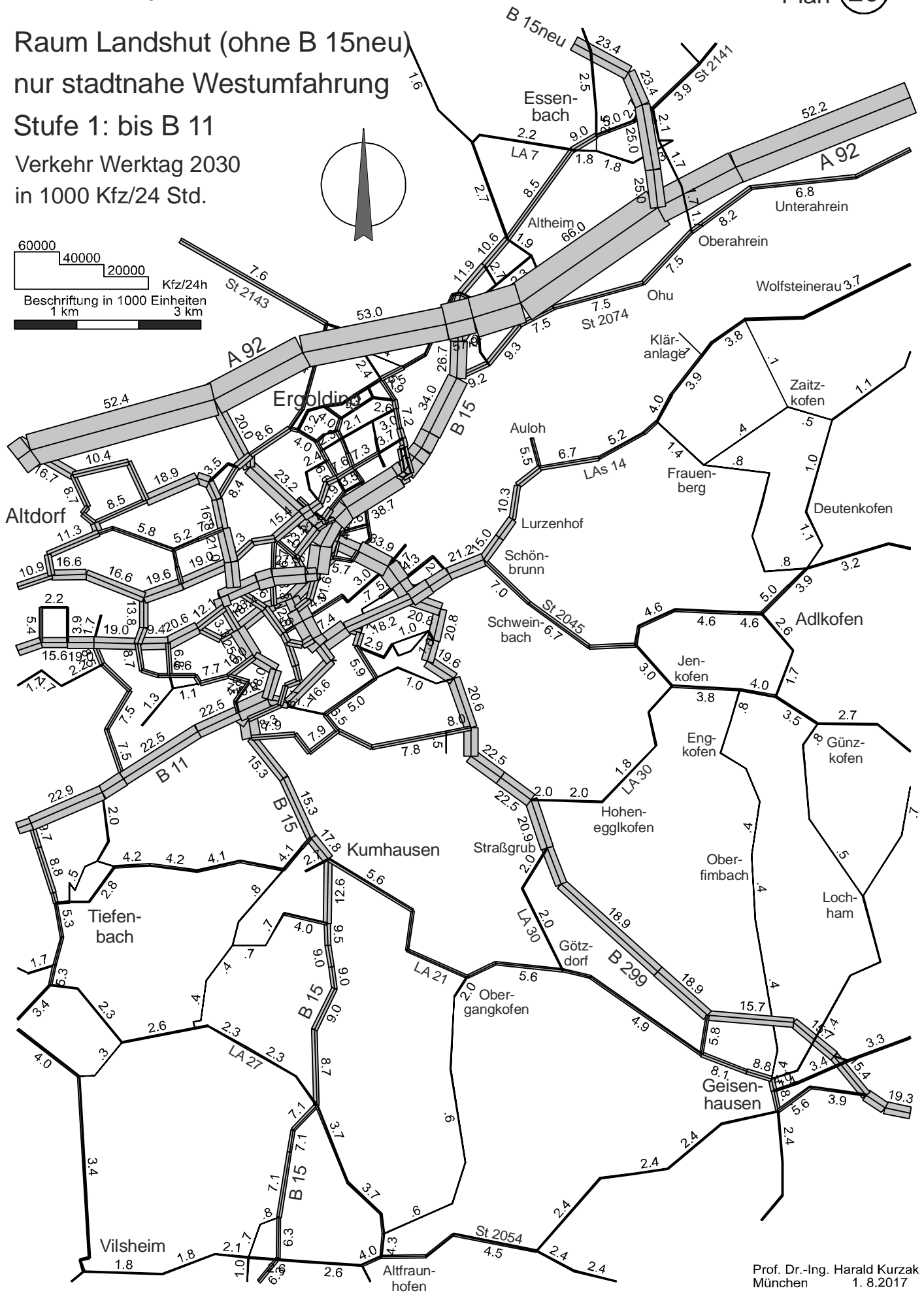
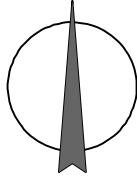
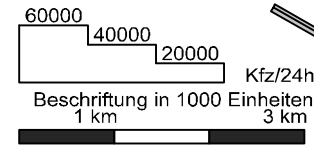
rot: Entlastungen



Raum Landshut (ohne B 15neu) nur stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

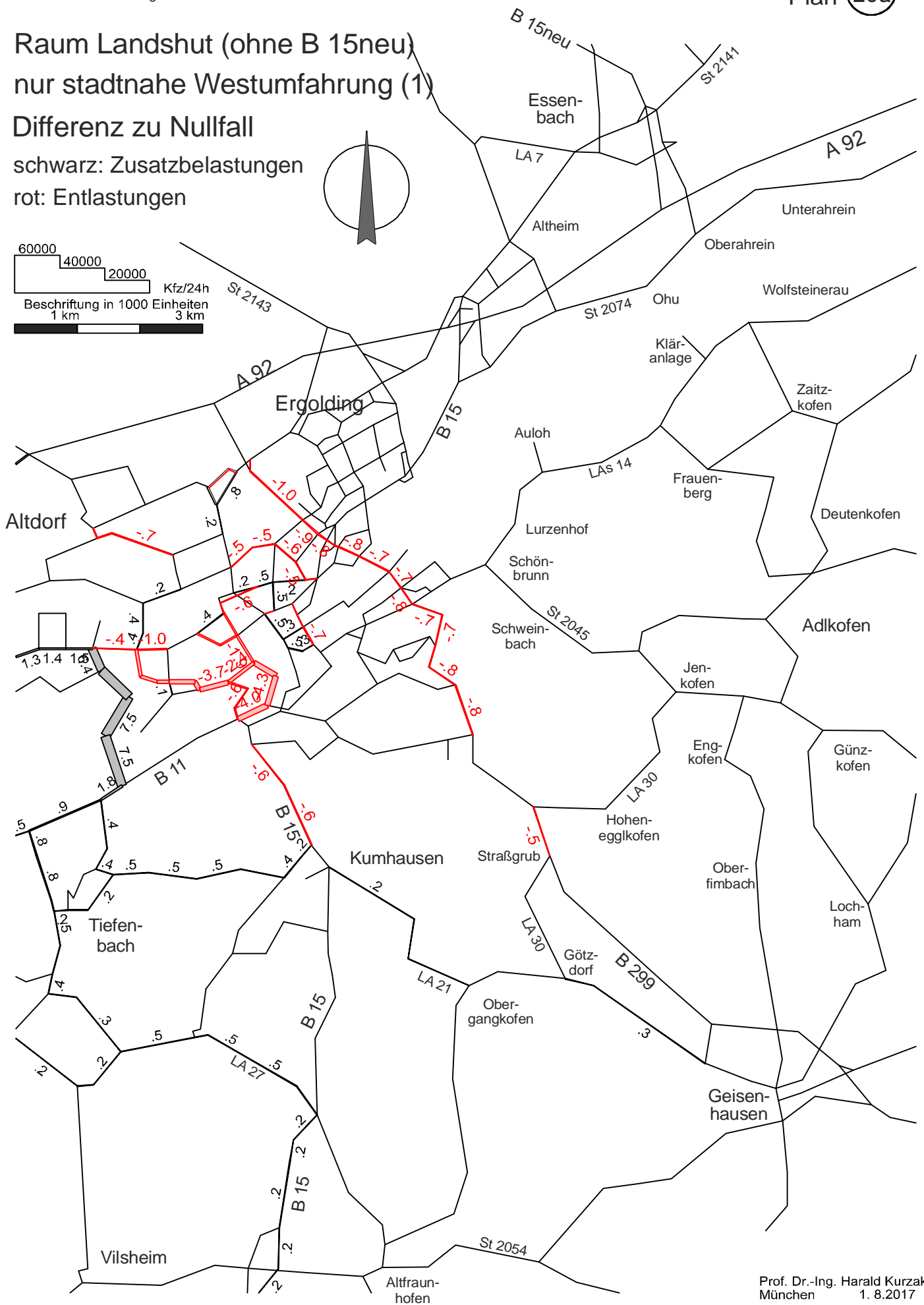
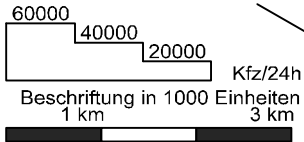
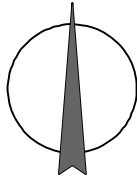


Raum Landshut (ohne B 15neu) nur stadtnahe Westumfahrung (1)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

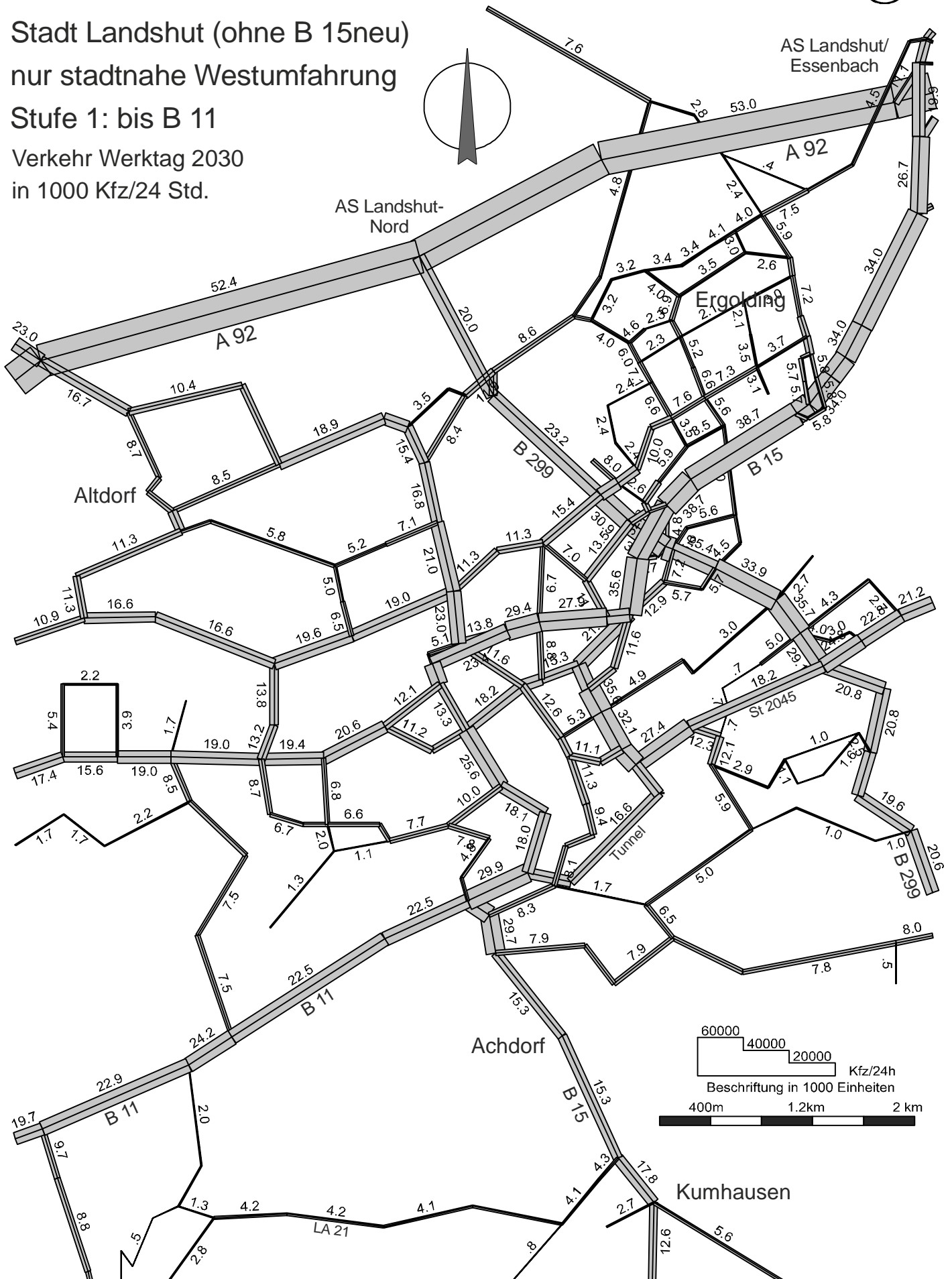
rot: Entlastungen



Stadt Landshut (ohne B 15neu) nur stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

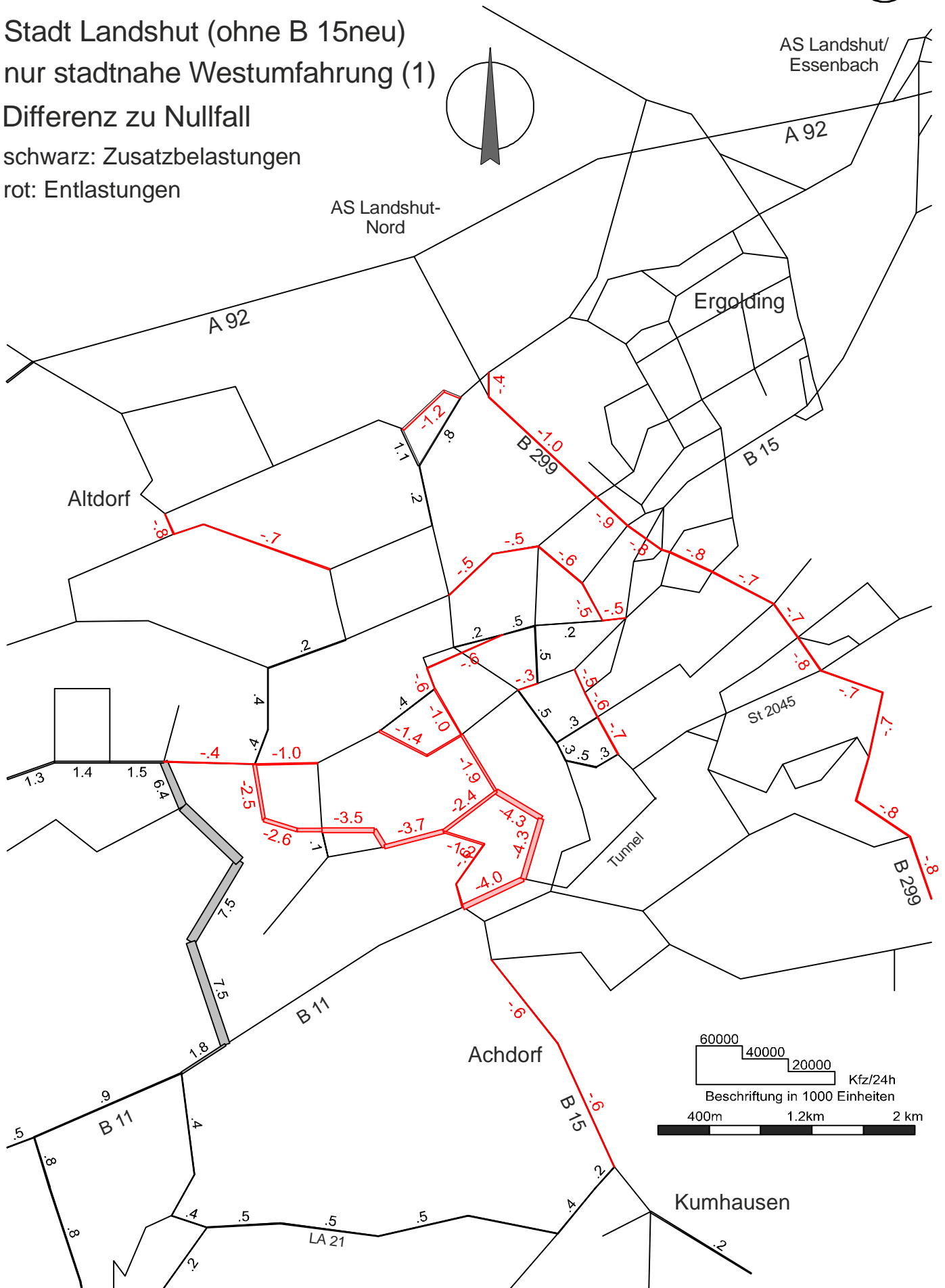


Stadt Landshut (ohne B 15neu) nur stadtnahe Westumfahrung (1)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen

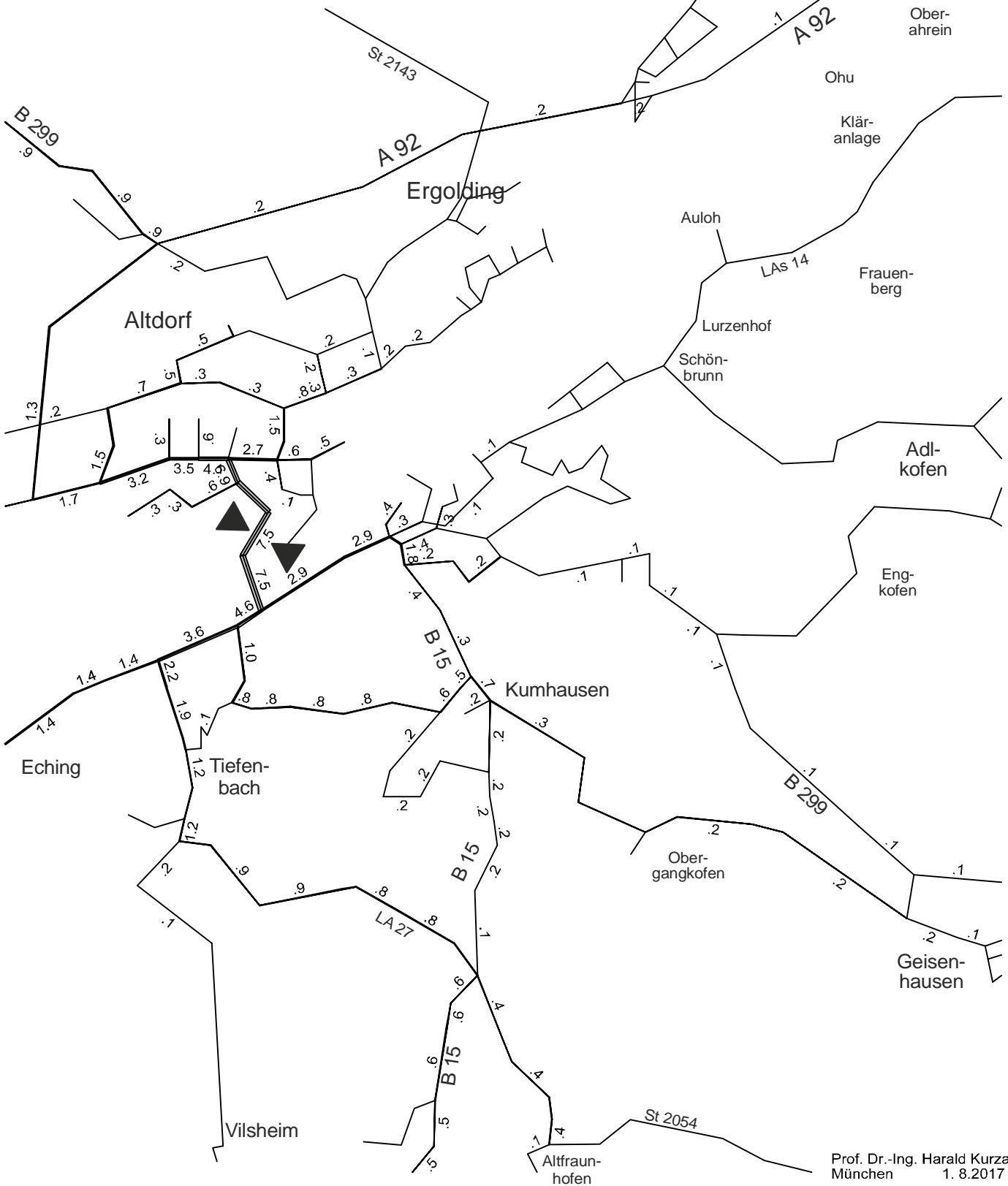


Raum Landshut (ohne B 15neu)

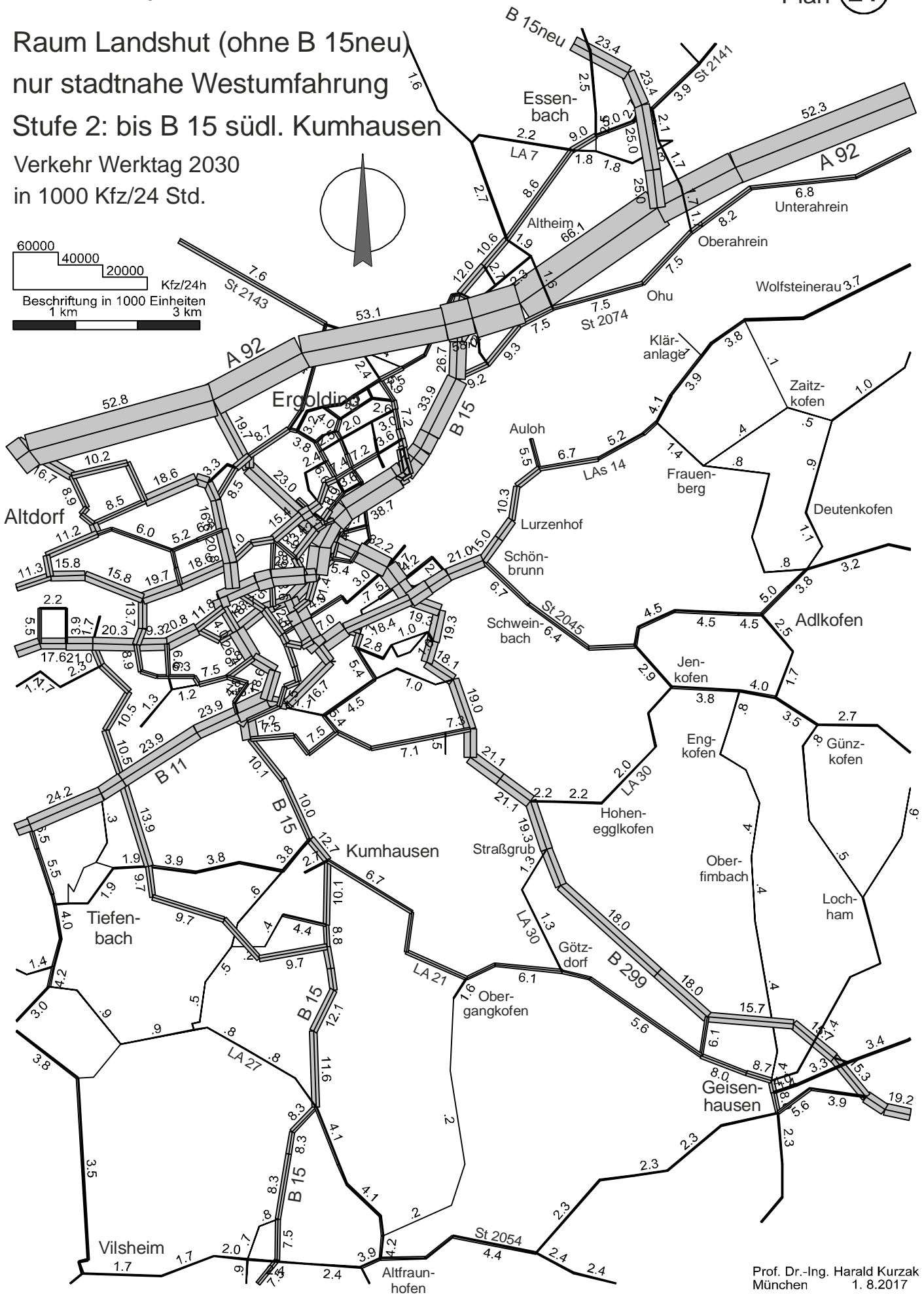
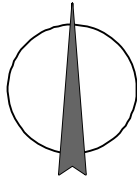
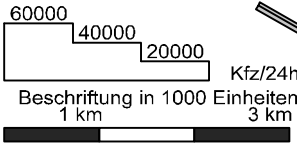
nur stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

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



Raum Landshut (ohne B 15neu)
nur stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

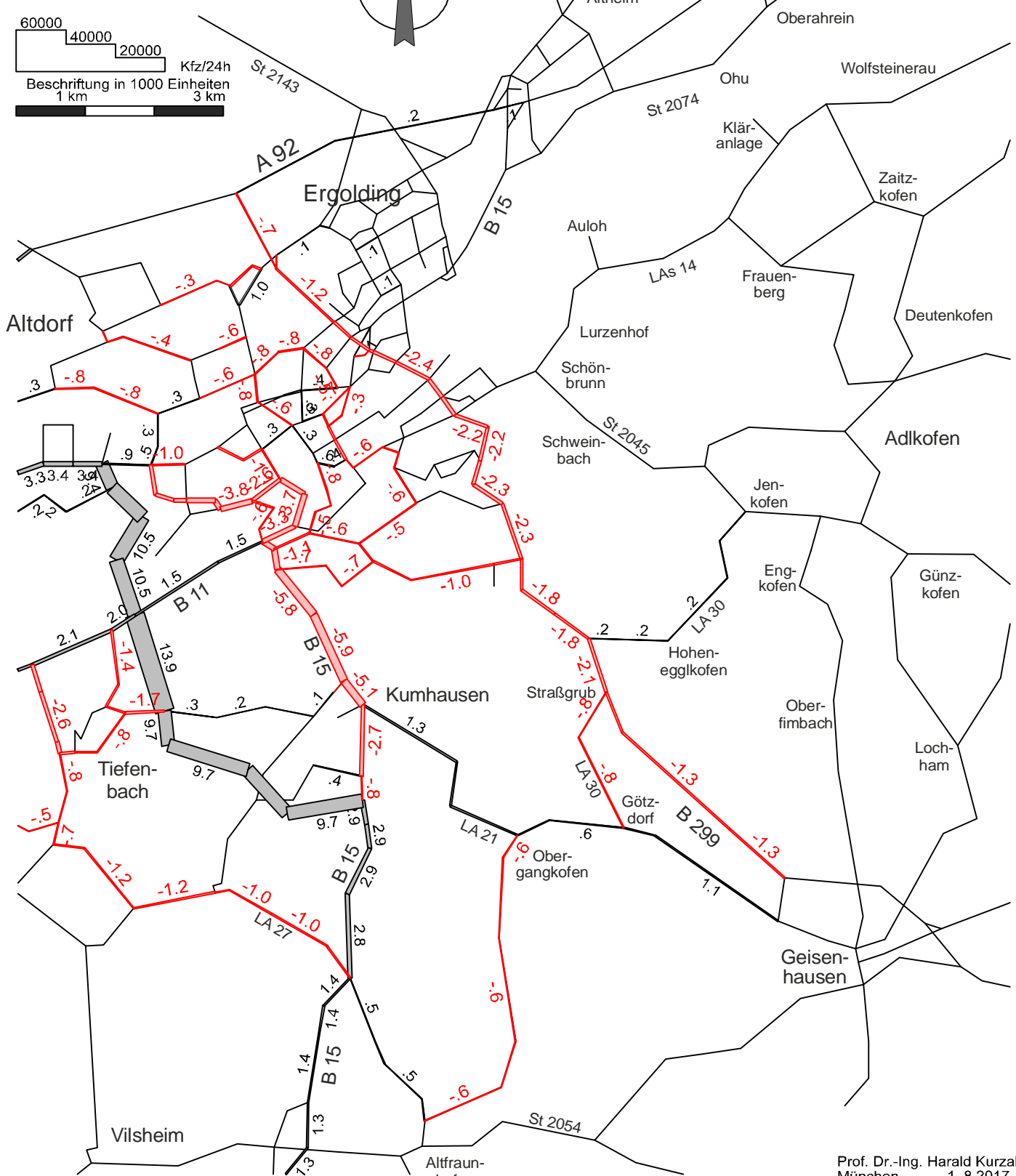


Raum Landshut (ohne B 15neu) nur stadtnahe Westumfahrung (2)

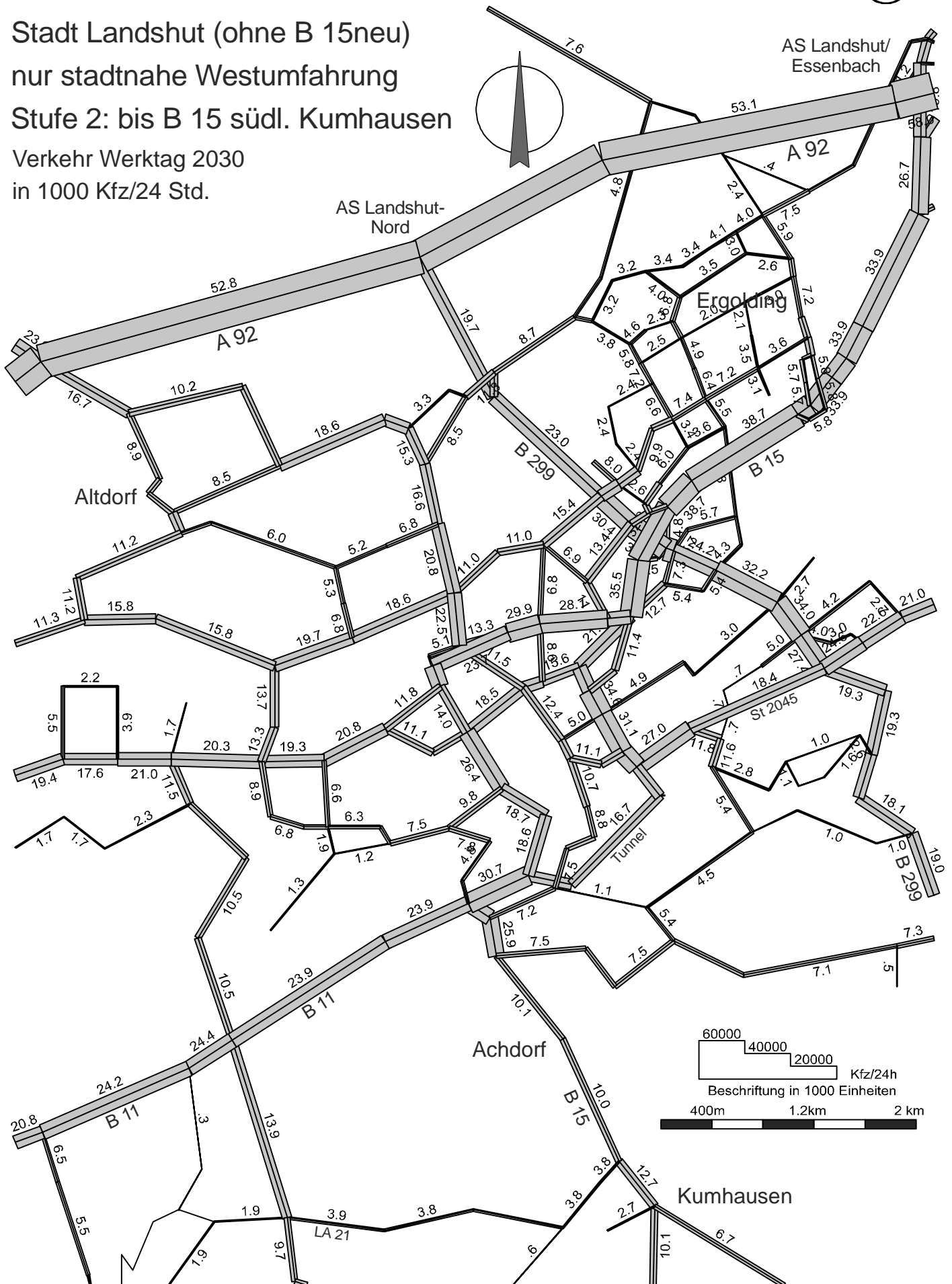
Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen



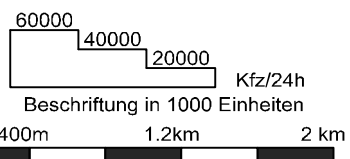
Stadt Landshut (ohne B 15neu)
nur stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



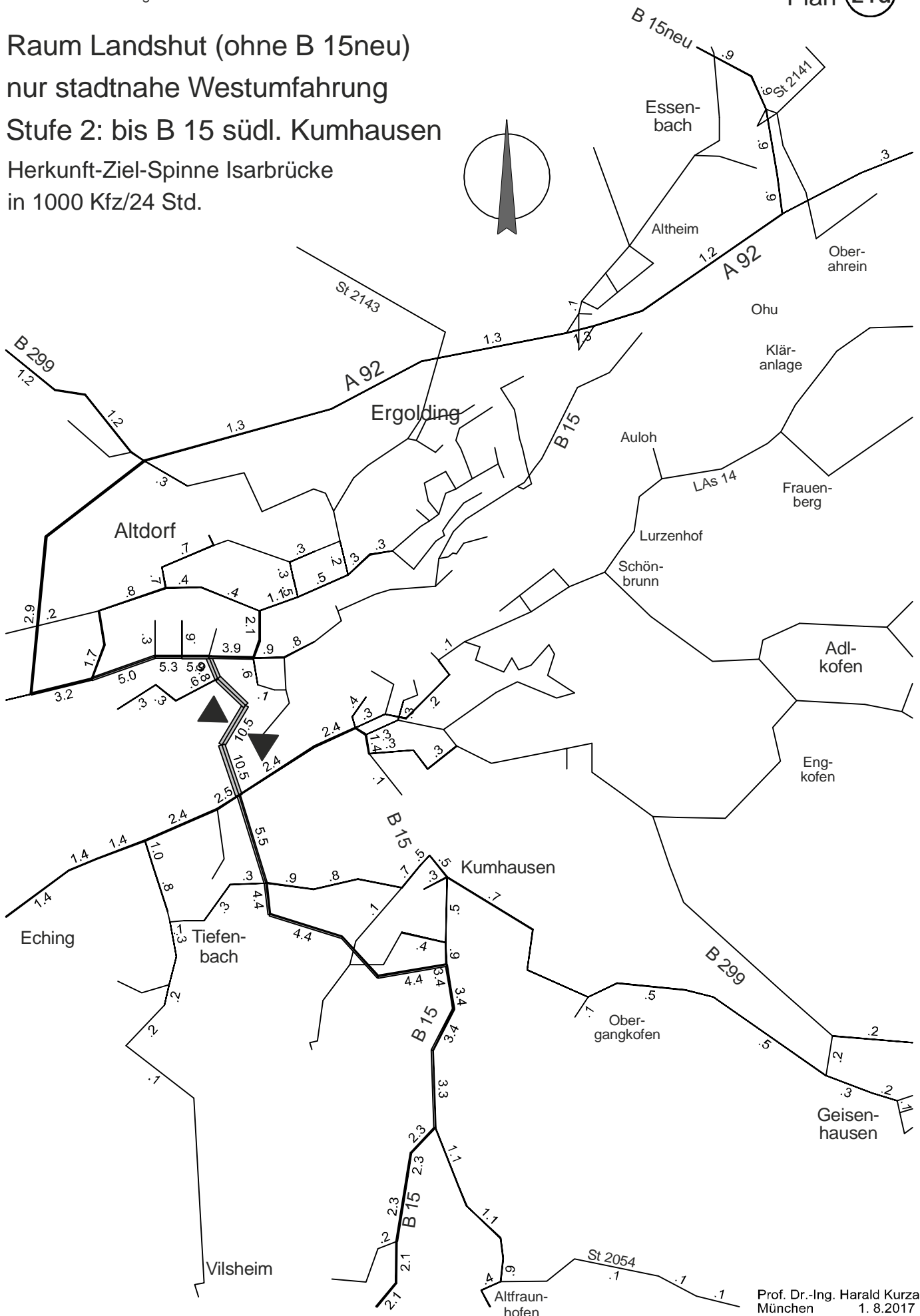
Stadt Landshut (ohne B 15neu) nur stadtnahe Westumfahrung (2)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



Raum Landshut (ohne B 15neu)
nur stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.

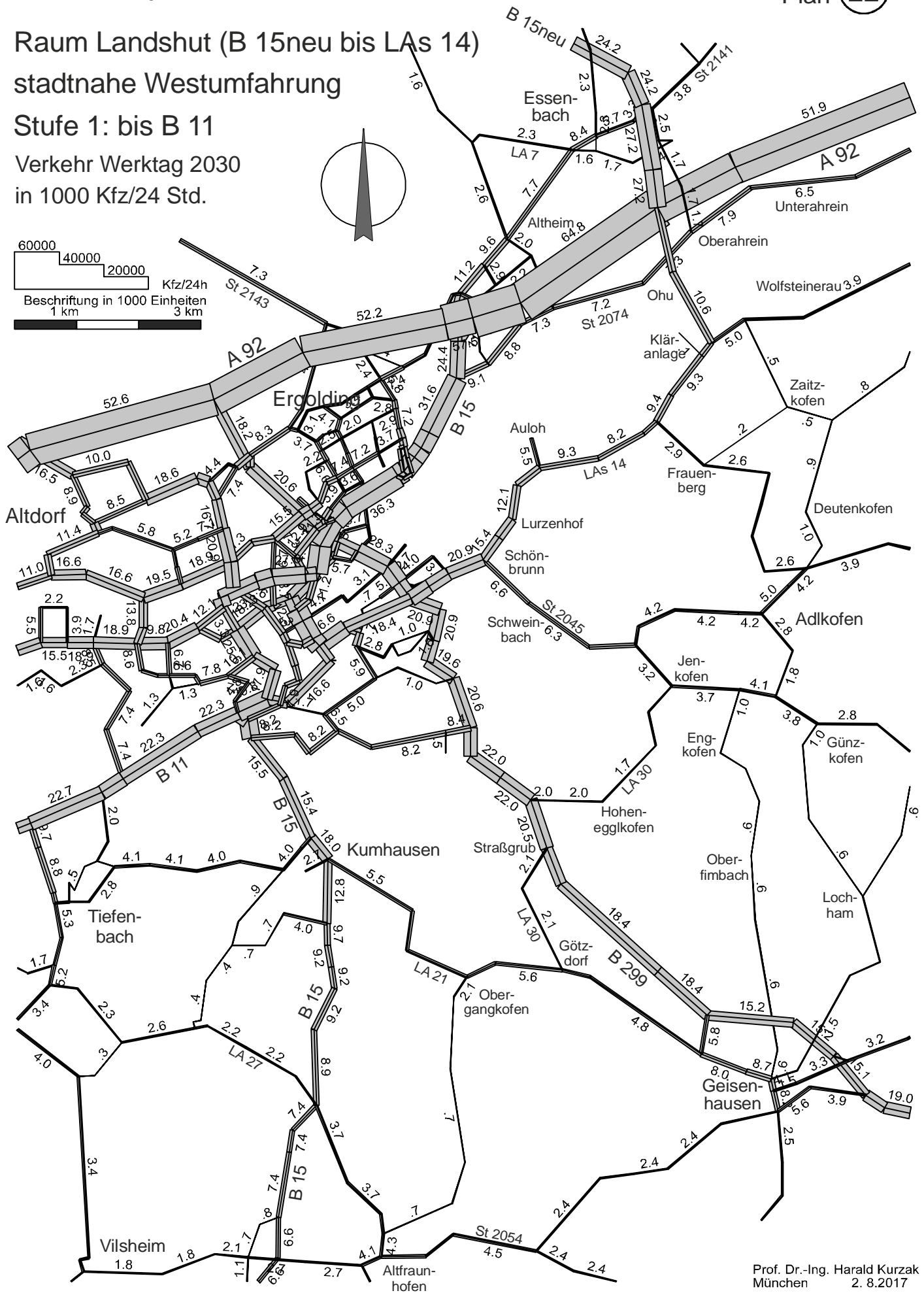
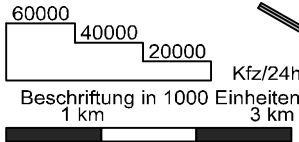
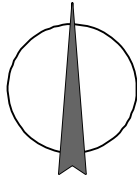


Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14)

stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

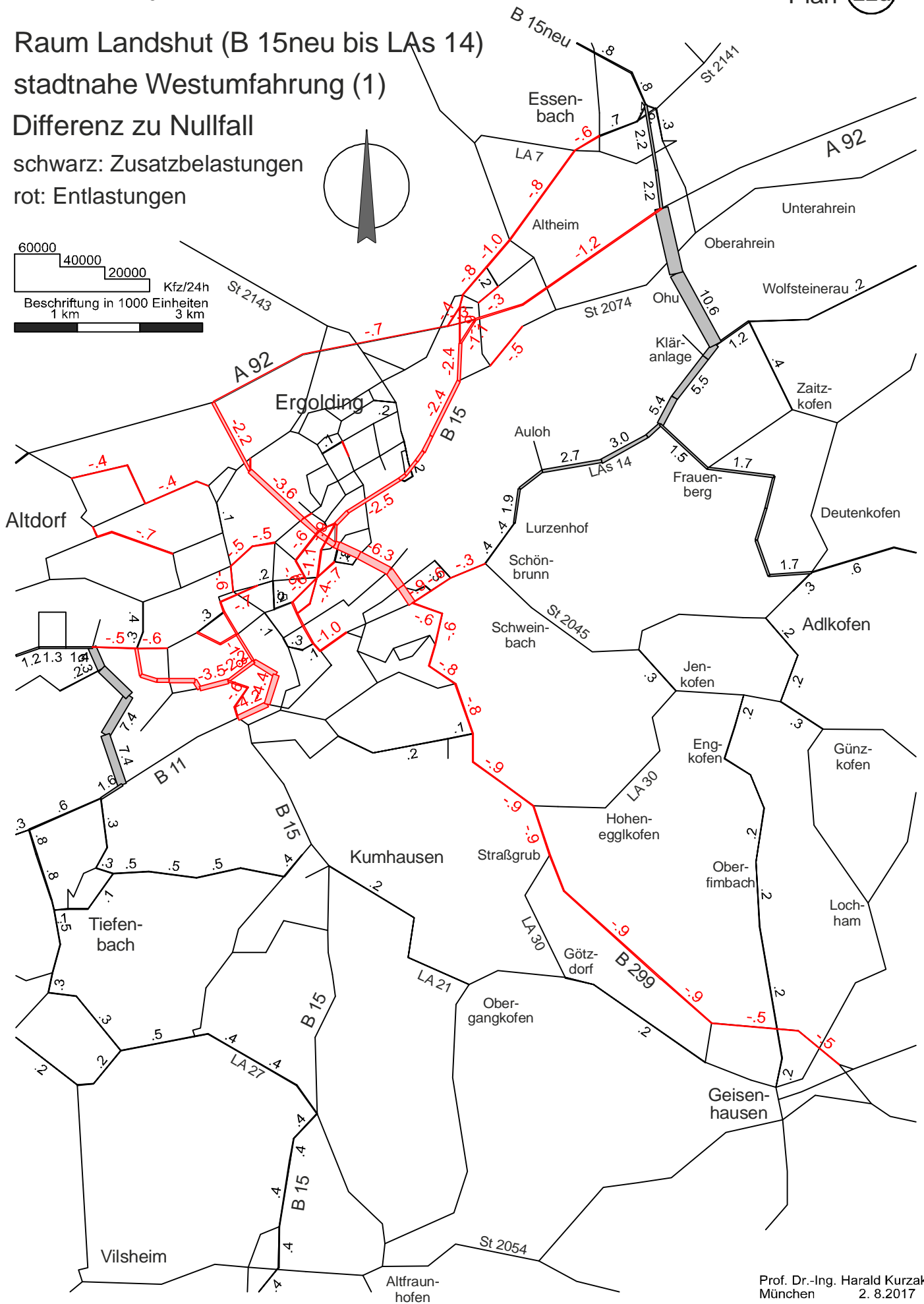
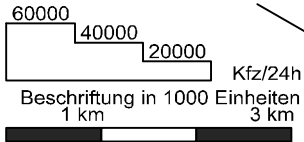
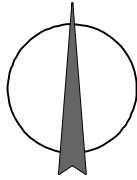


Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung (1)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

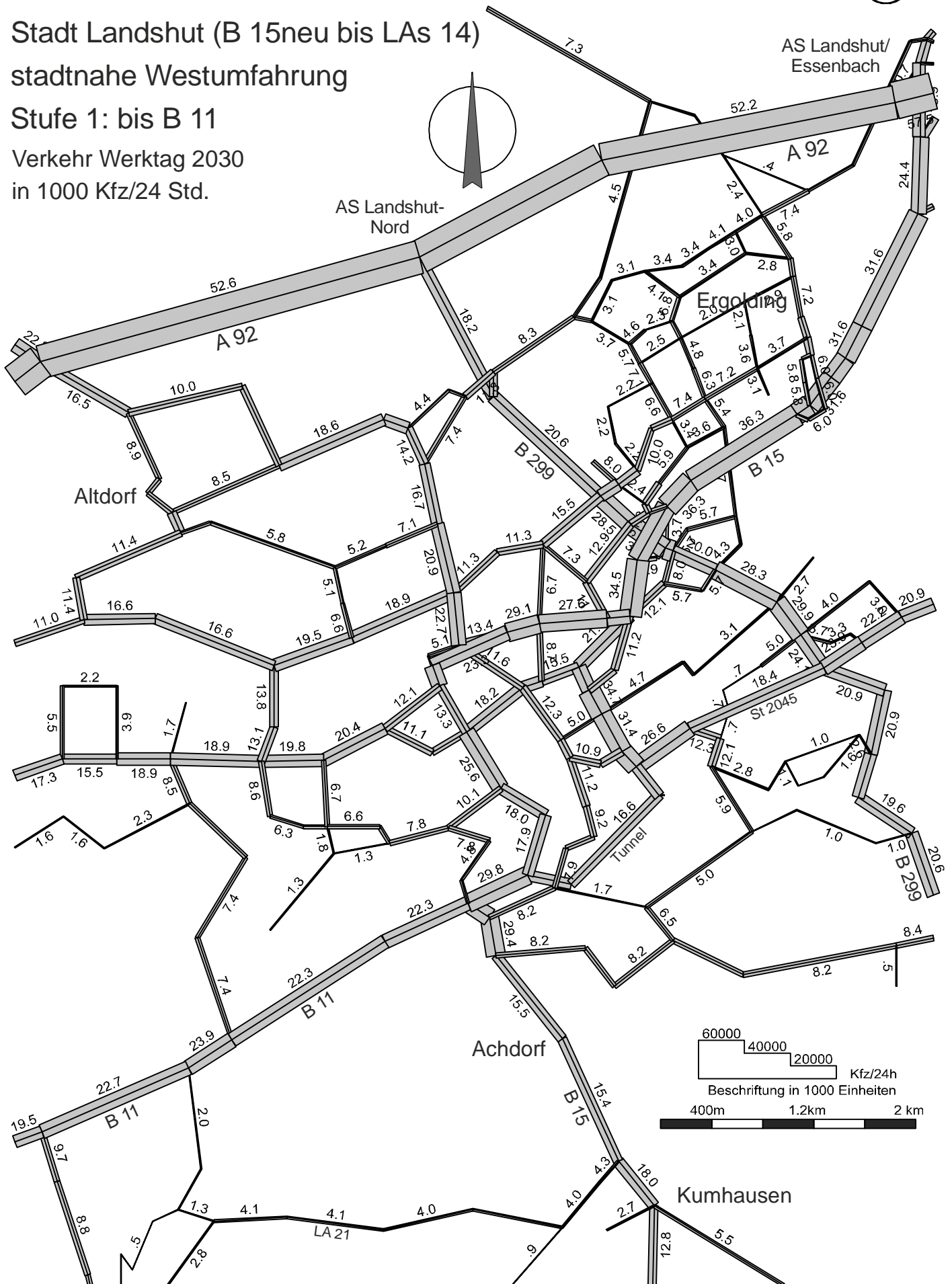
rot: Entlastungen



Stadt Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung

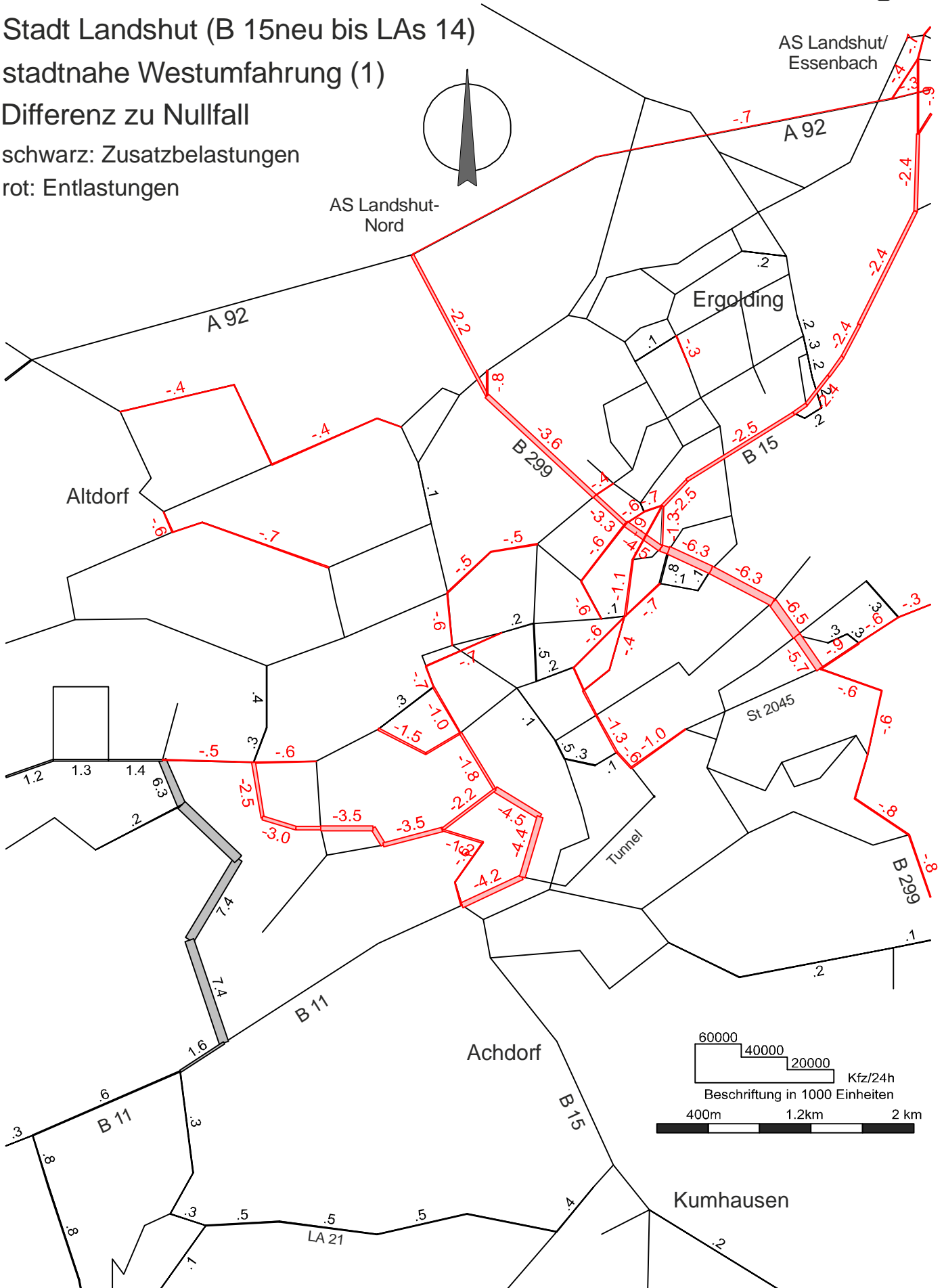
Stufe 1: bis B 11

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



Stadt Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung (1) Differenz zu Nullfall

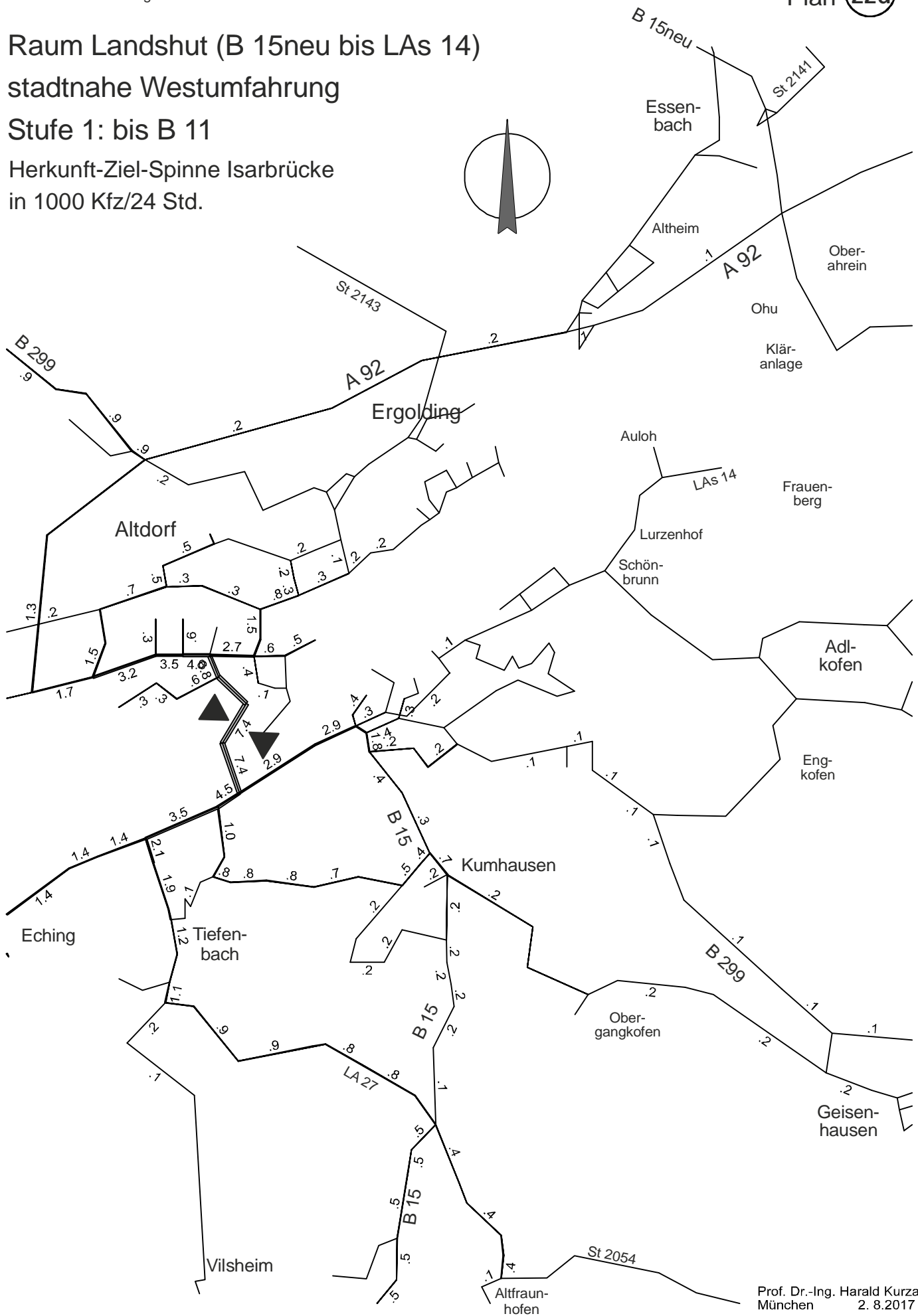
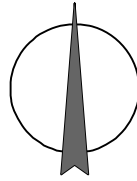
schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

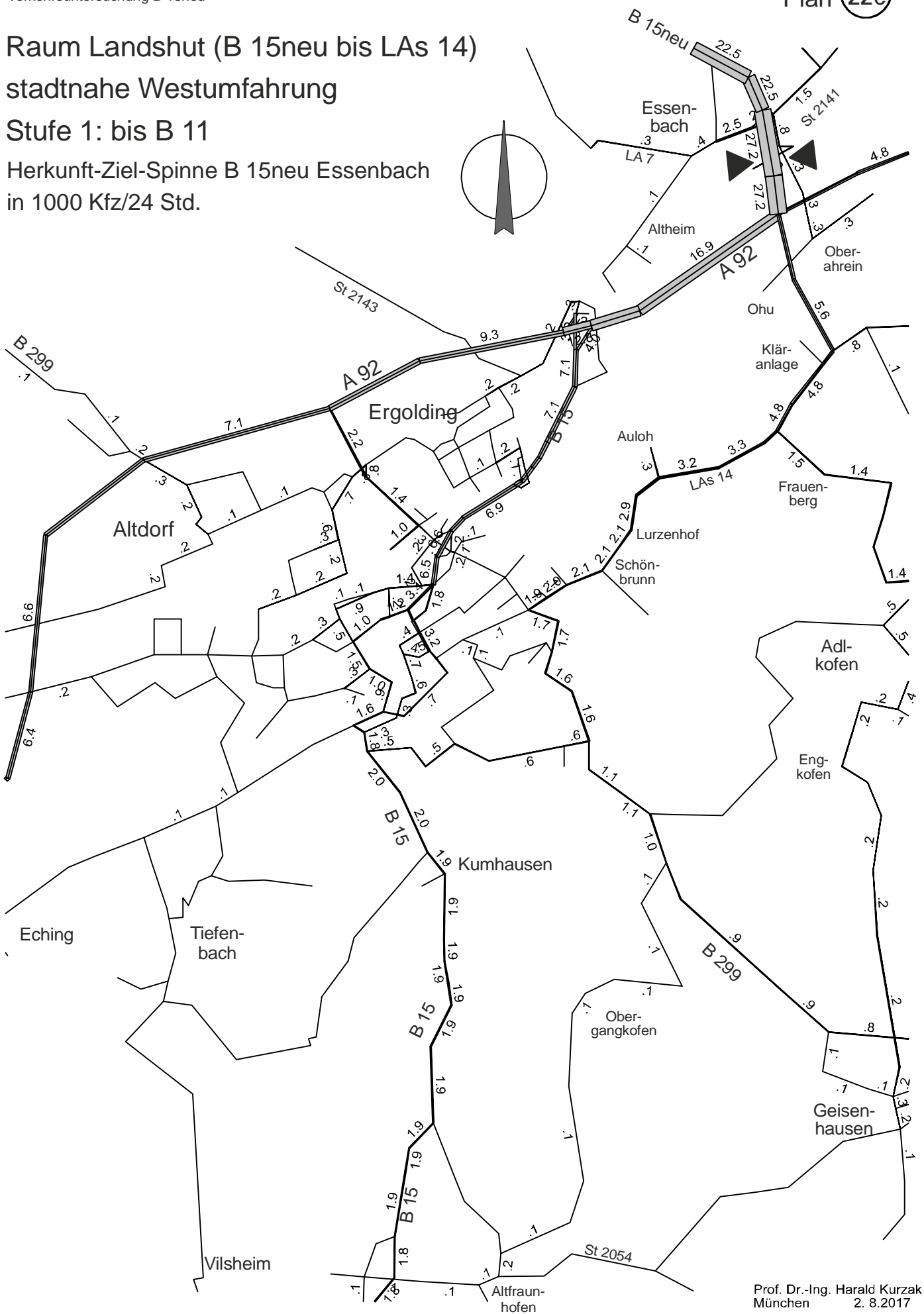
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

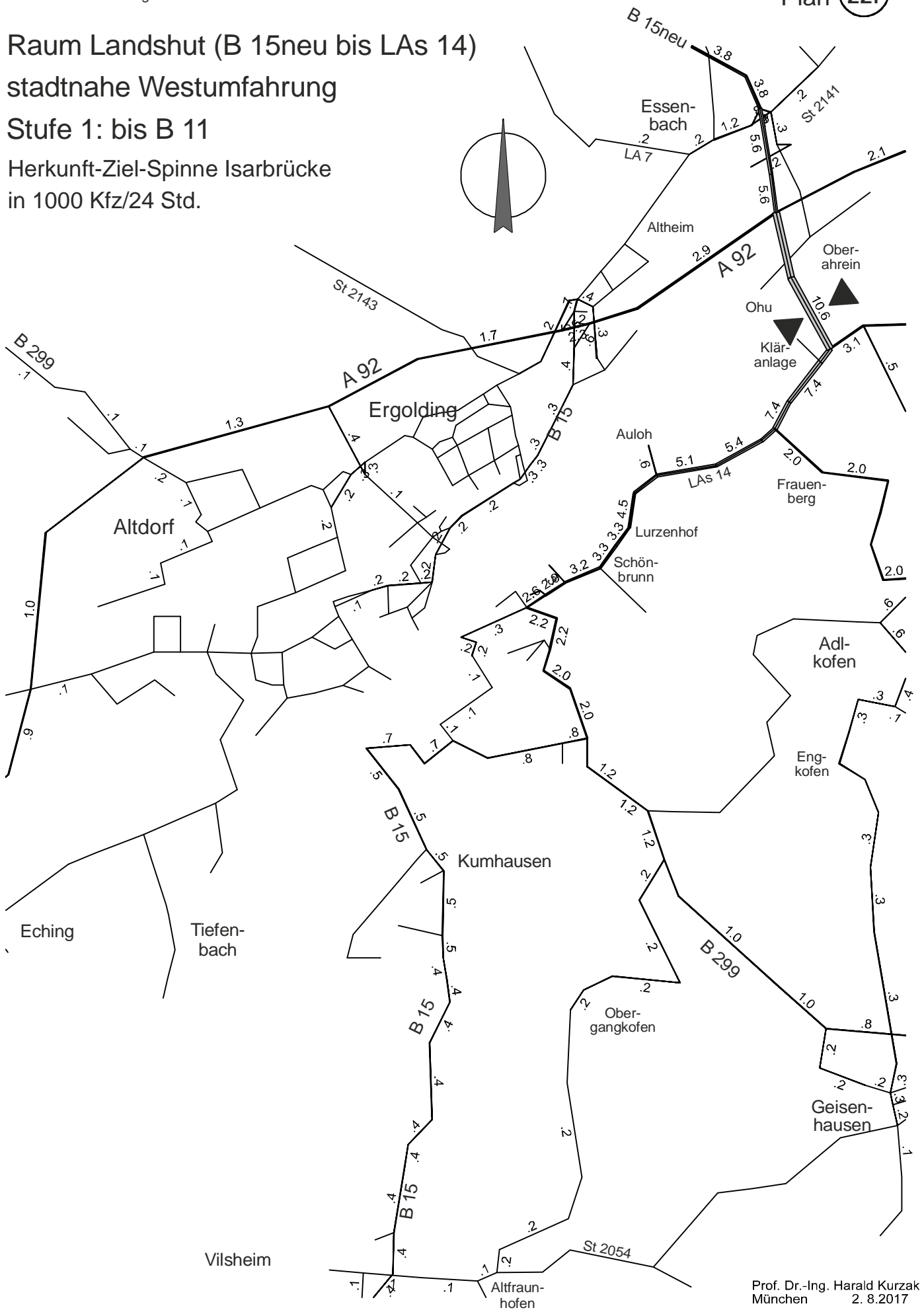
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu Essenbach
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

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



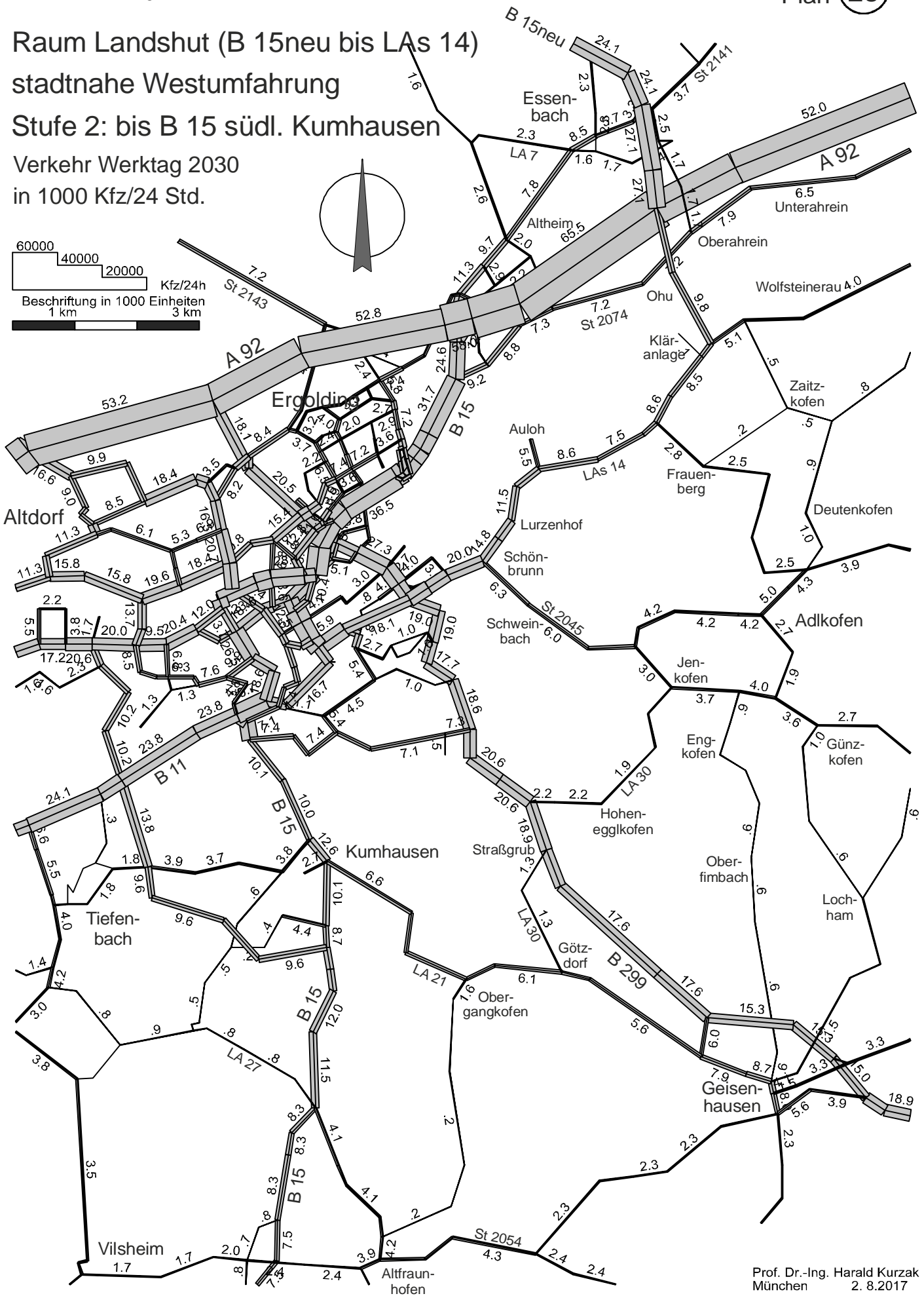
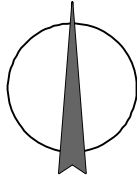
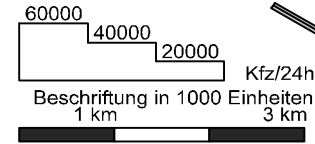
Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14)

stadtnahe Westumfahrung

Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen

Verkehr Werktag 2030

in 1000 Kfz/24 Std.

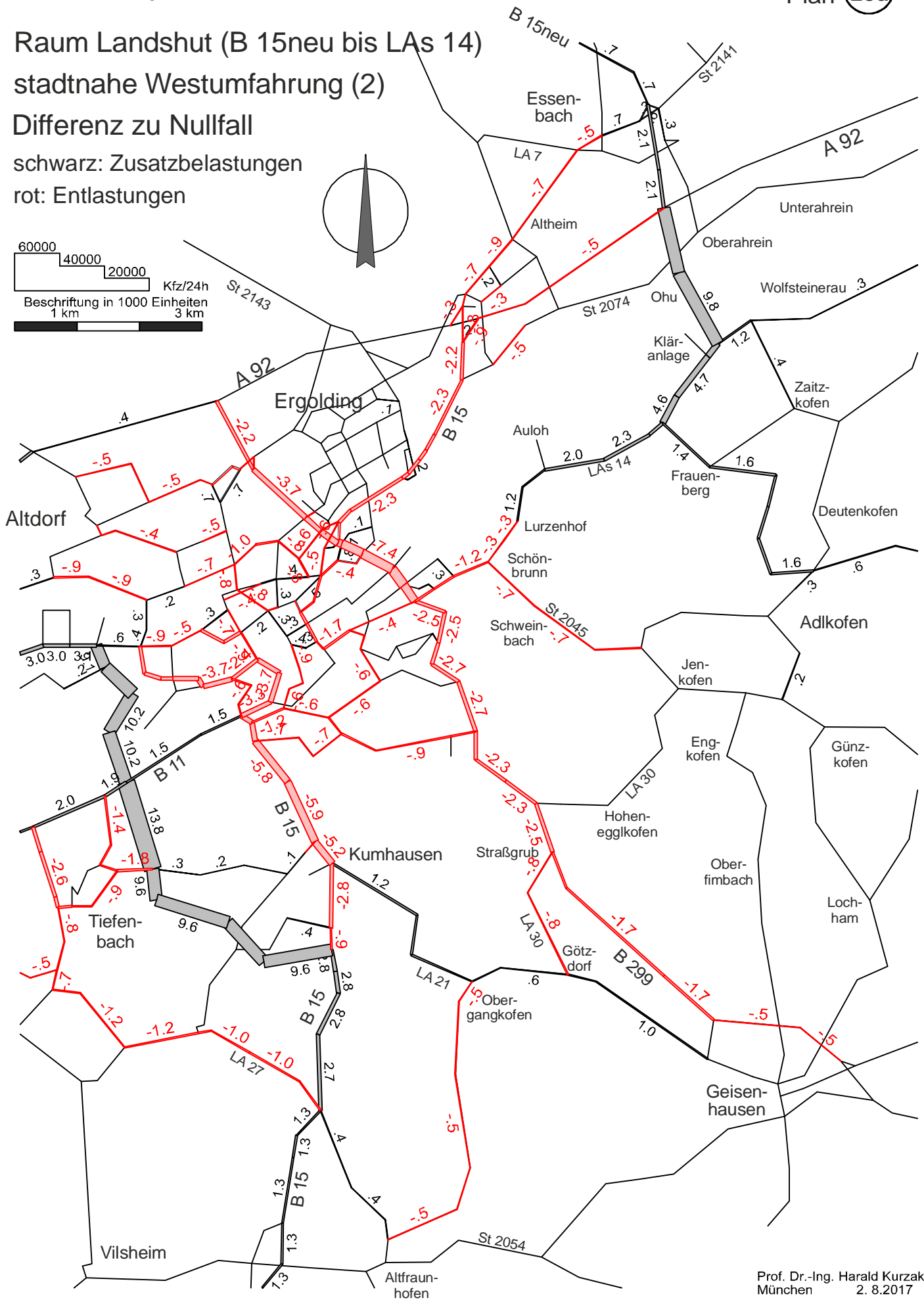
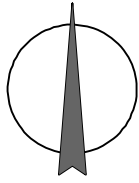
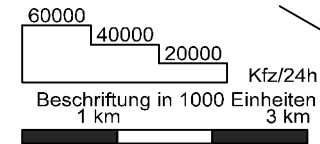


Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung (2)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen



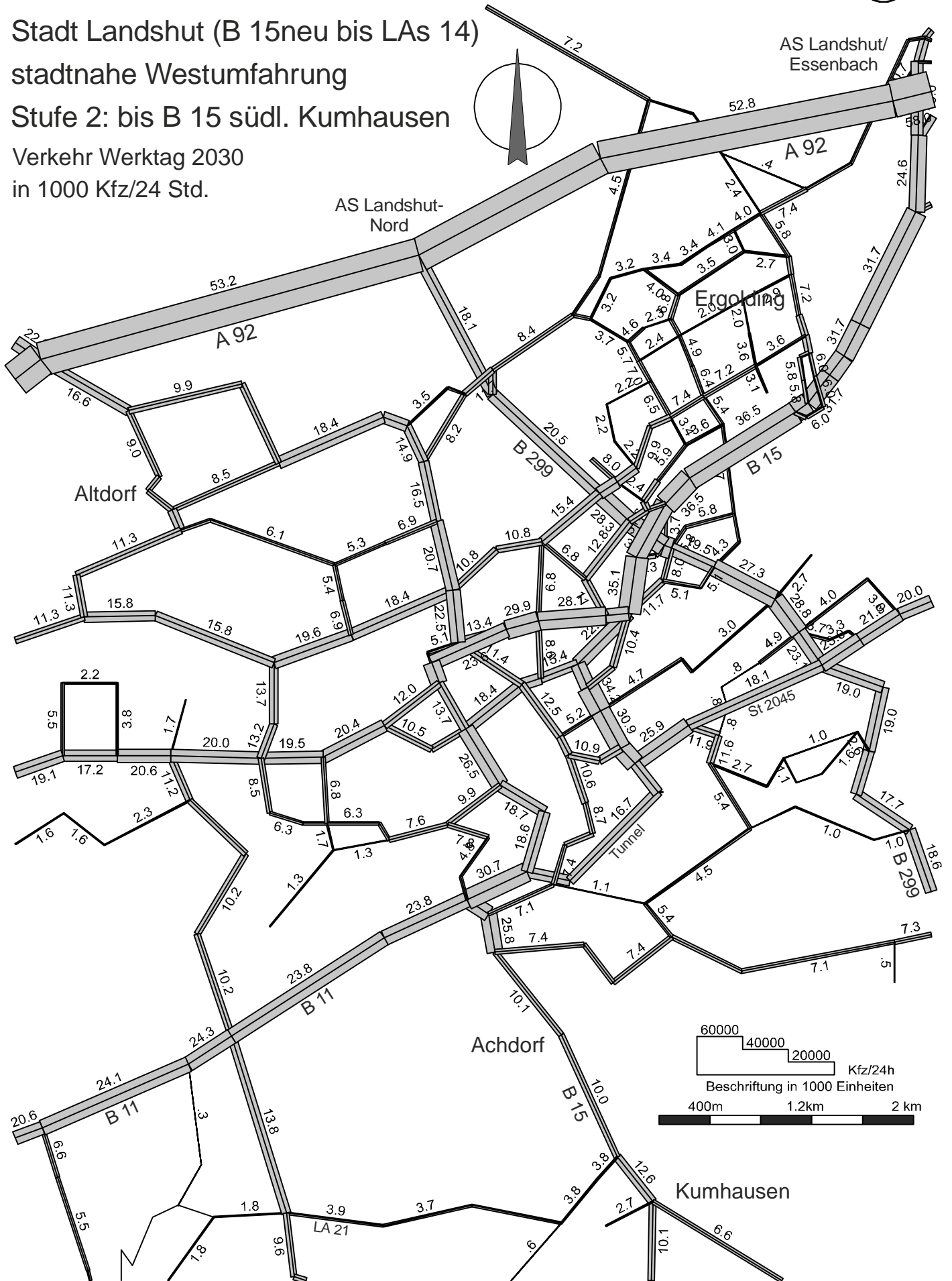
Stadt Landshut (B 15neu bis LAs 14)

stadtnahe Westumfahrung

Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen

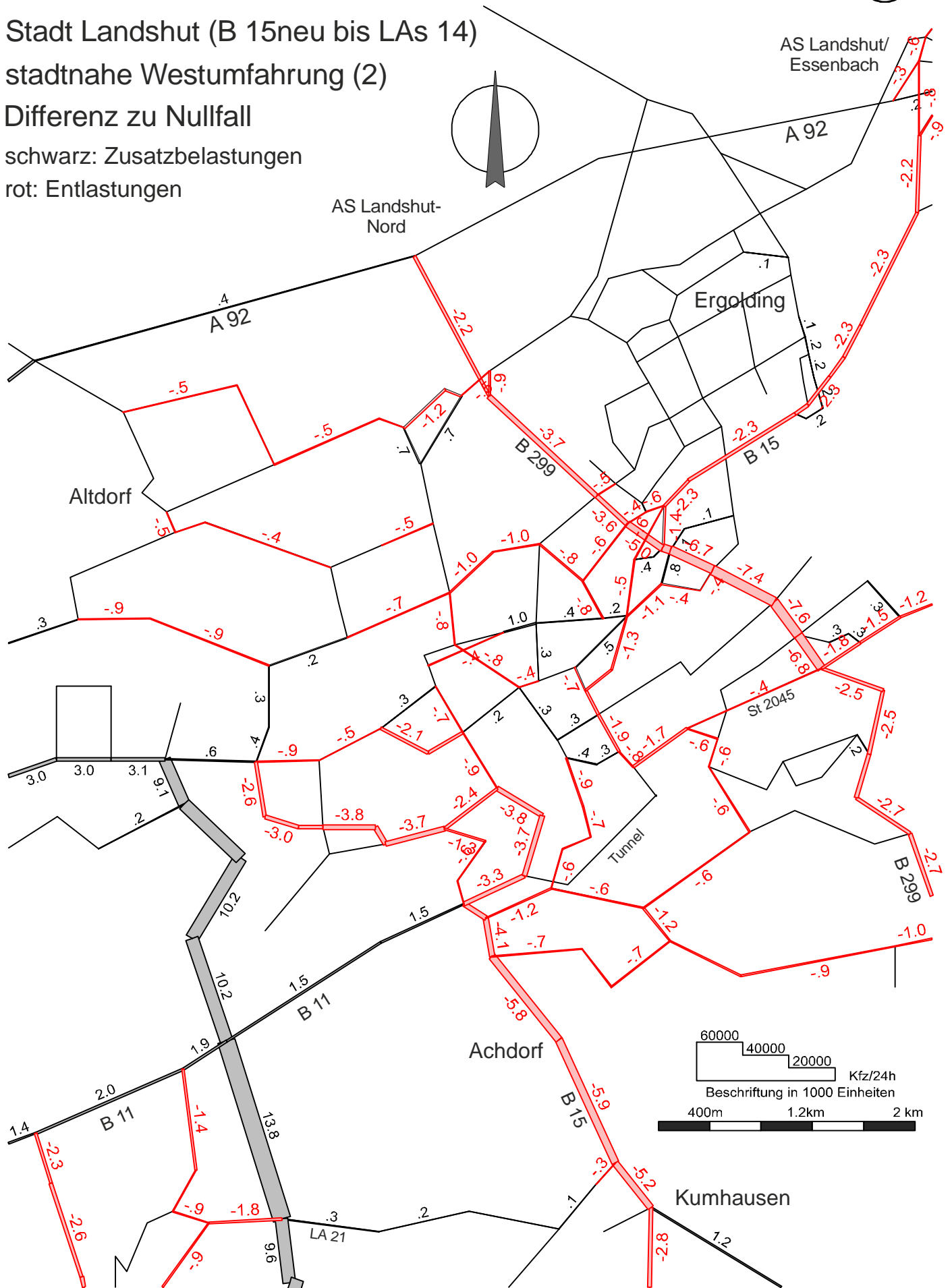
Verkehr Werktag 2030

in 1000 Kfz/24 Std.



Stadt Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung (2) Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen

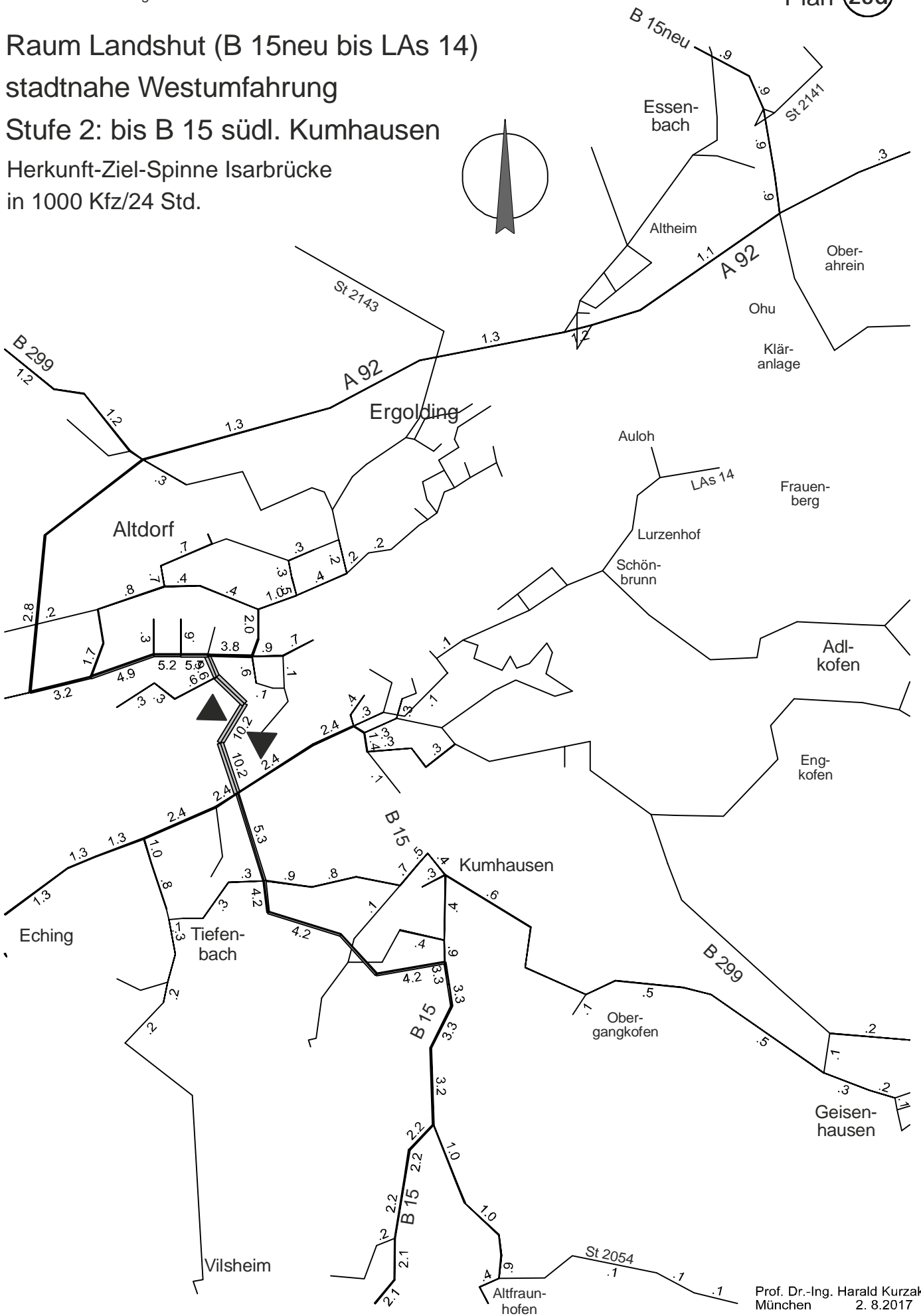


Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14)

stadtnahe Westumfahrung

Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen

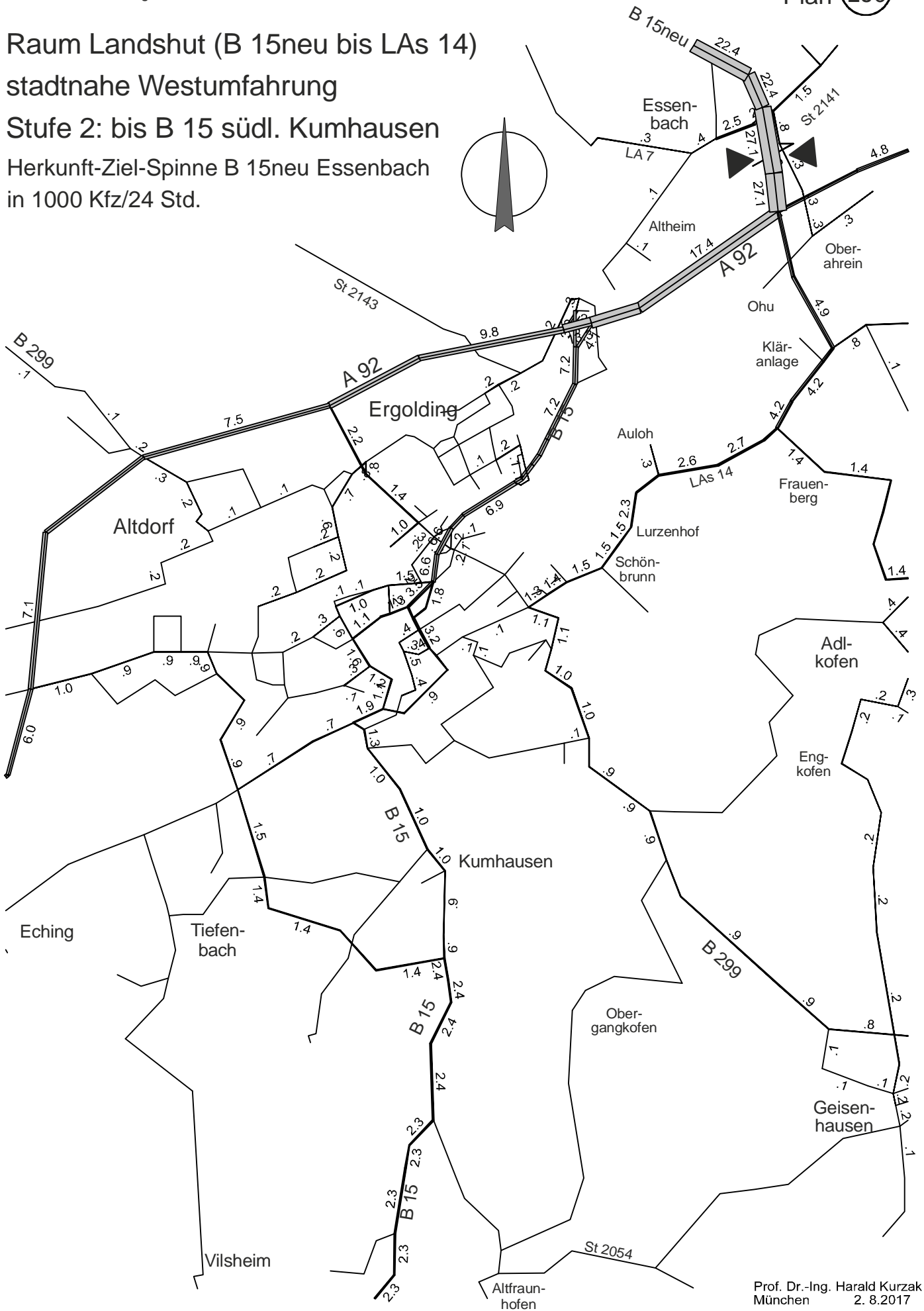
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen

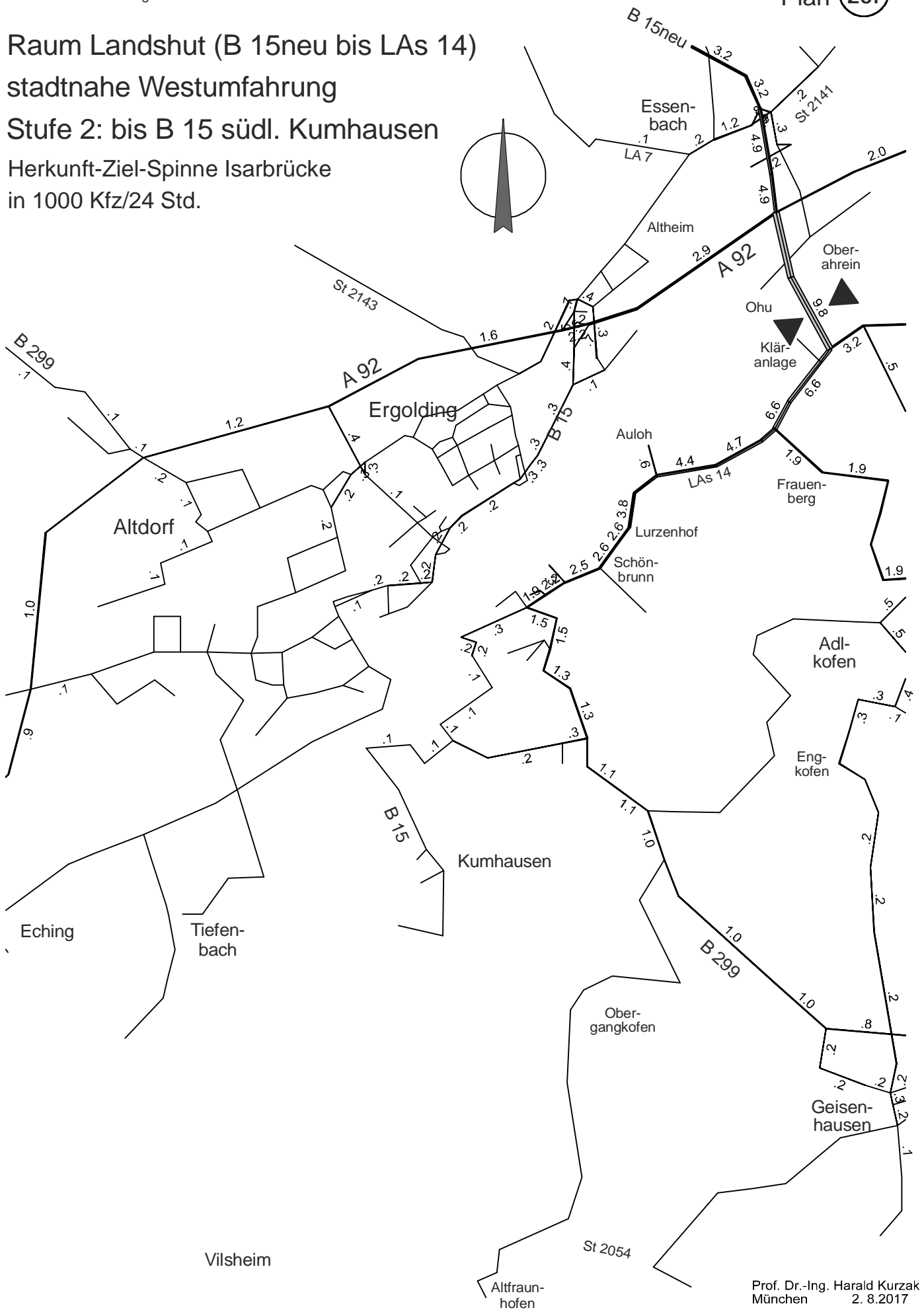
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu Essenbach
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis LAs 14) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen

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

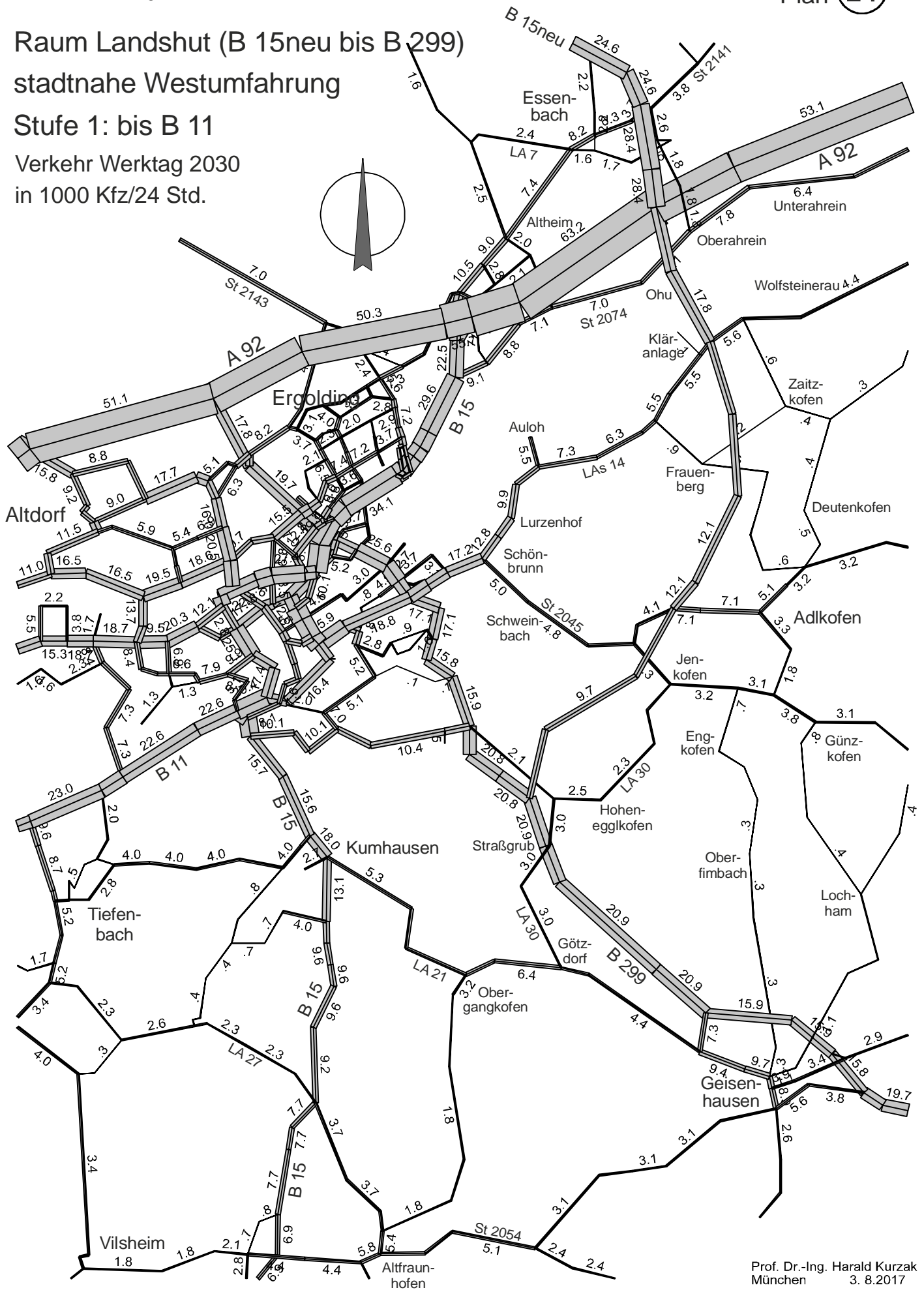


Raum Landshut (B 15neu bis B 299)

stadtnahe Westumfahrung

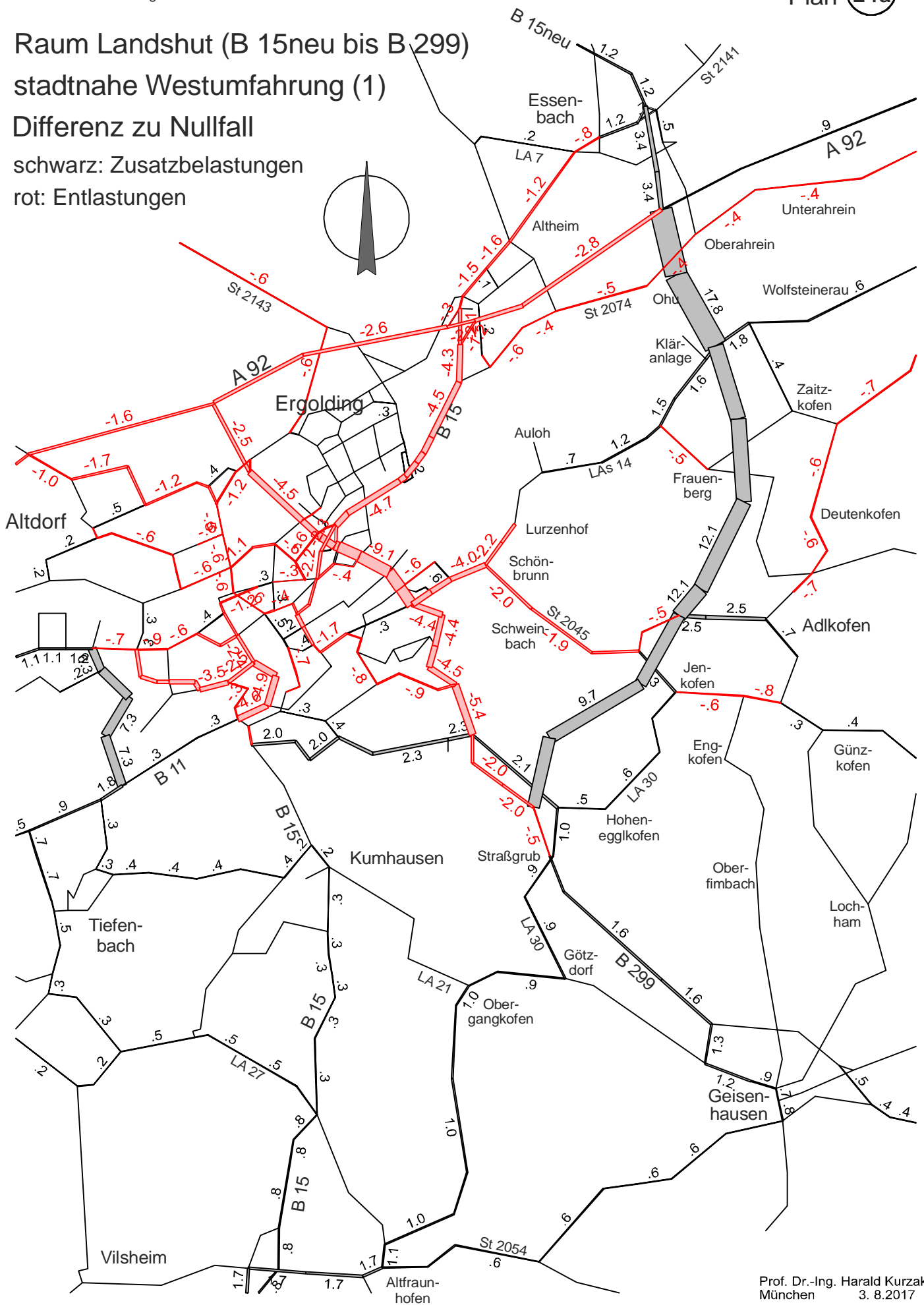
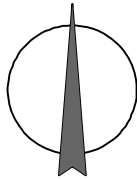
Stufe 1: bis B 11

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis B 299) stadtnahe Westumfahrung (1) Differenz zu Nullfall

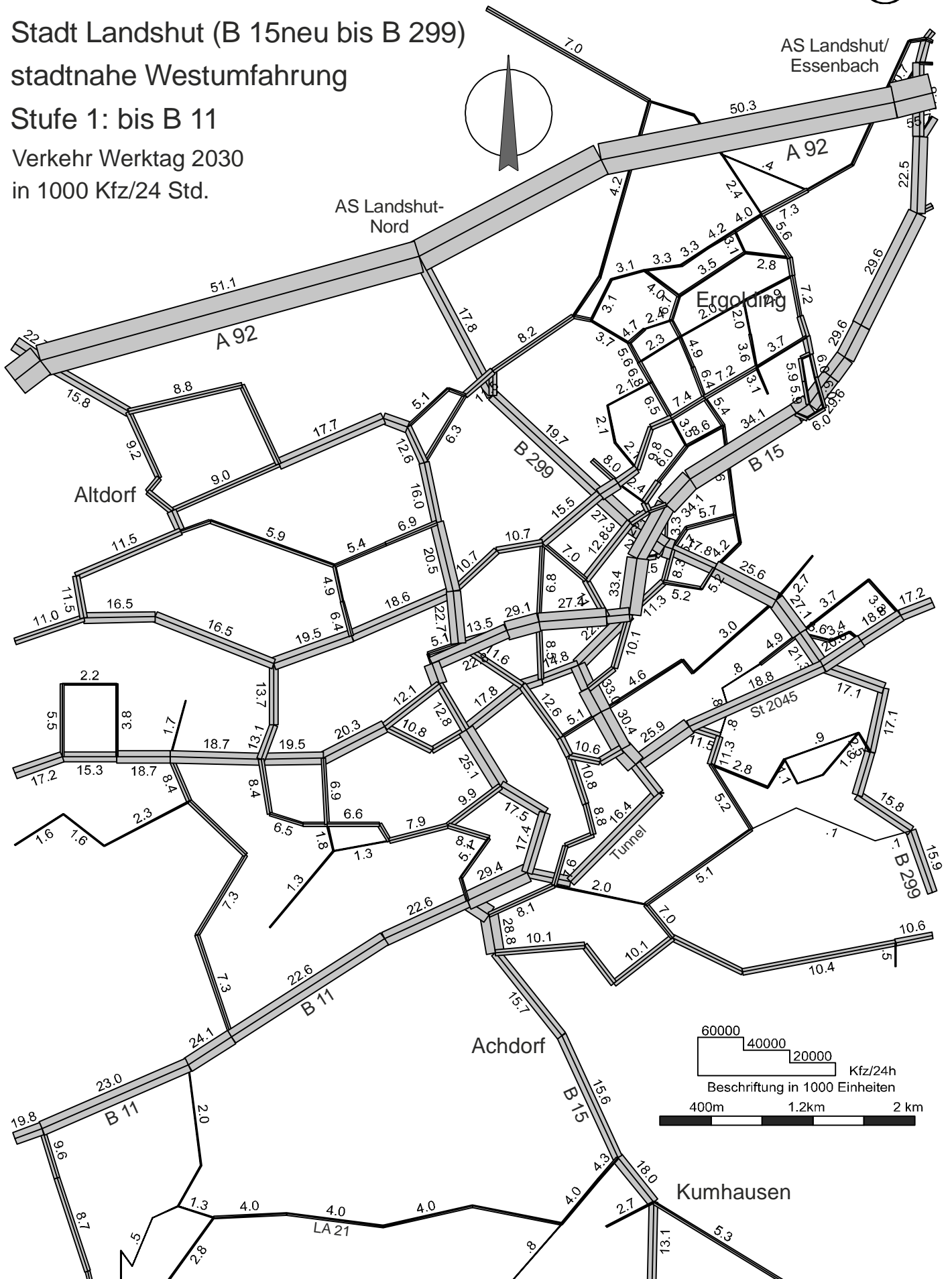
schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



Stadt Landshut (B 15neu bis B 299) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

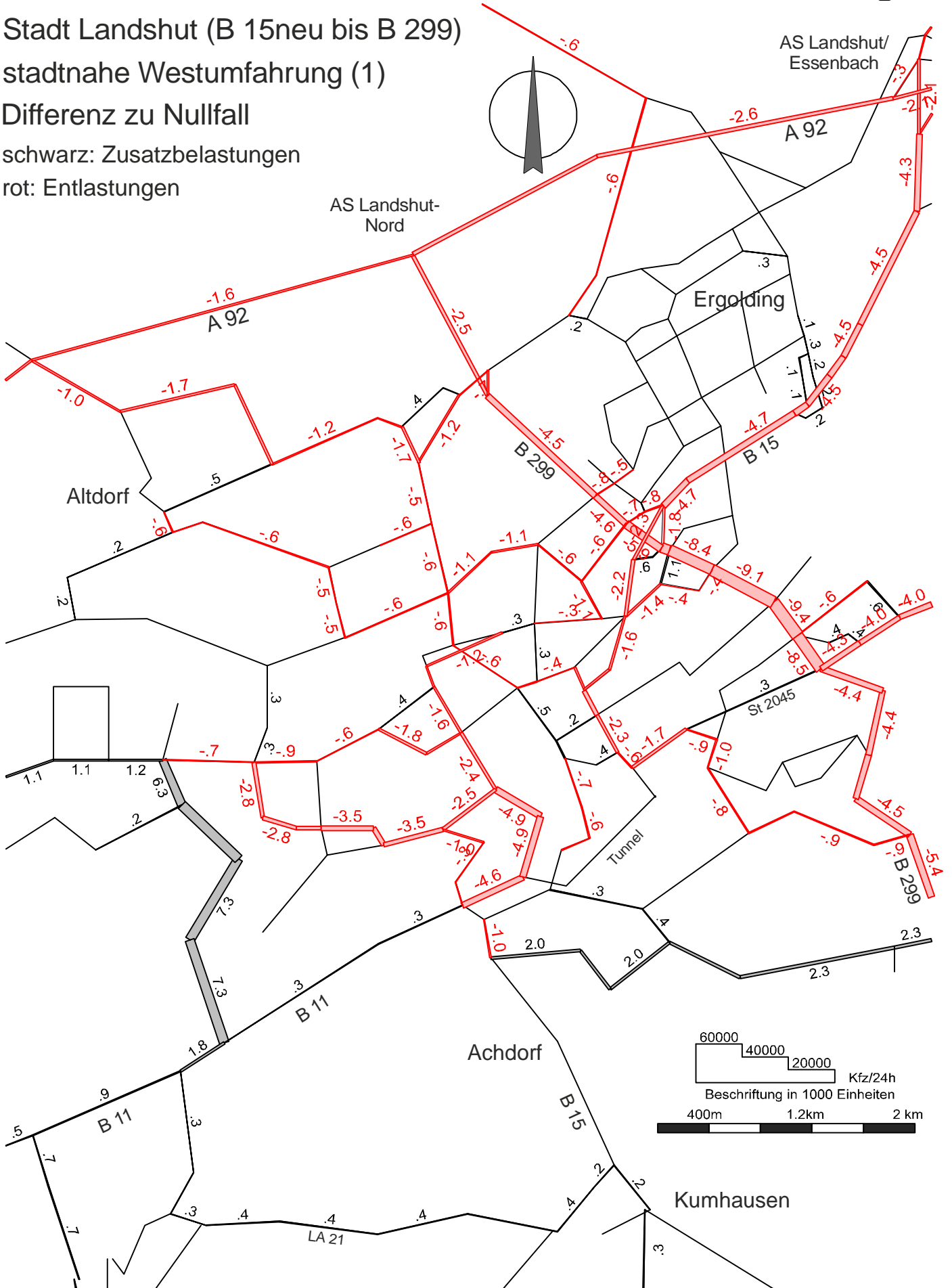
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



Stadt Landshut (B 15neu bis B 299) stadtnahe Westumfahrung (1)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen

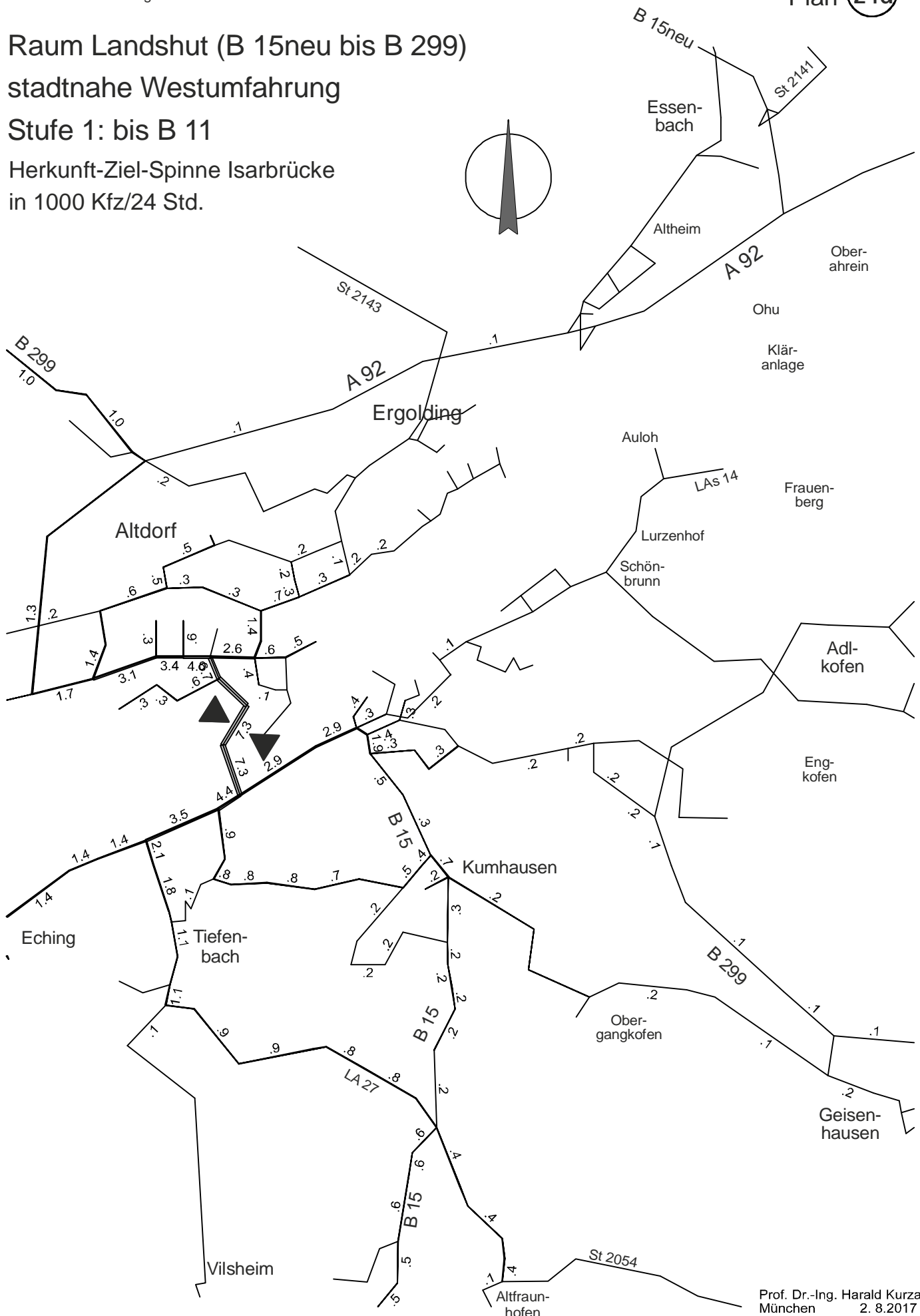
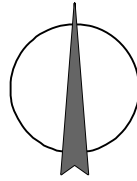


Raum Landshut (B 15neu bis B 299)

stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

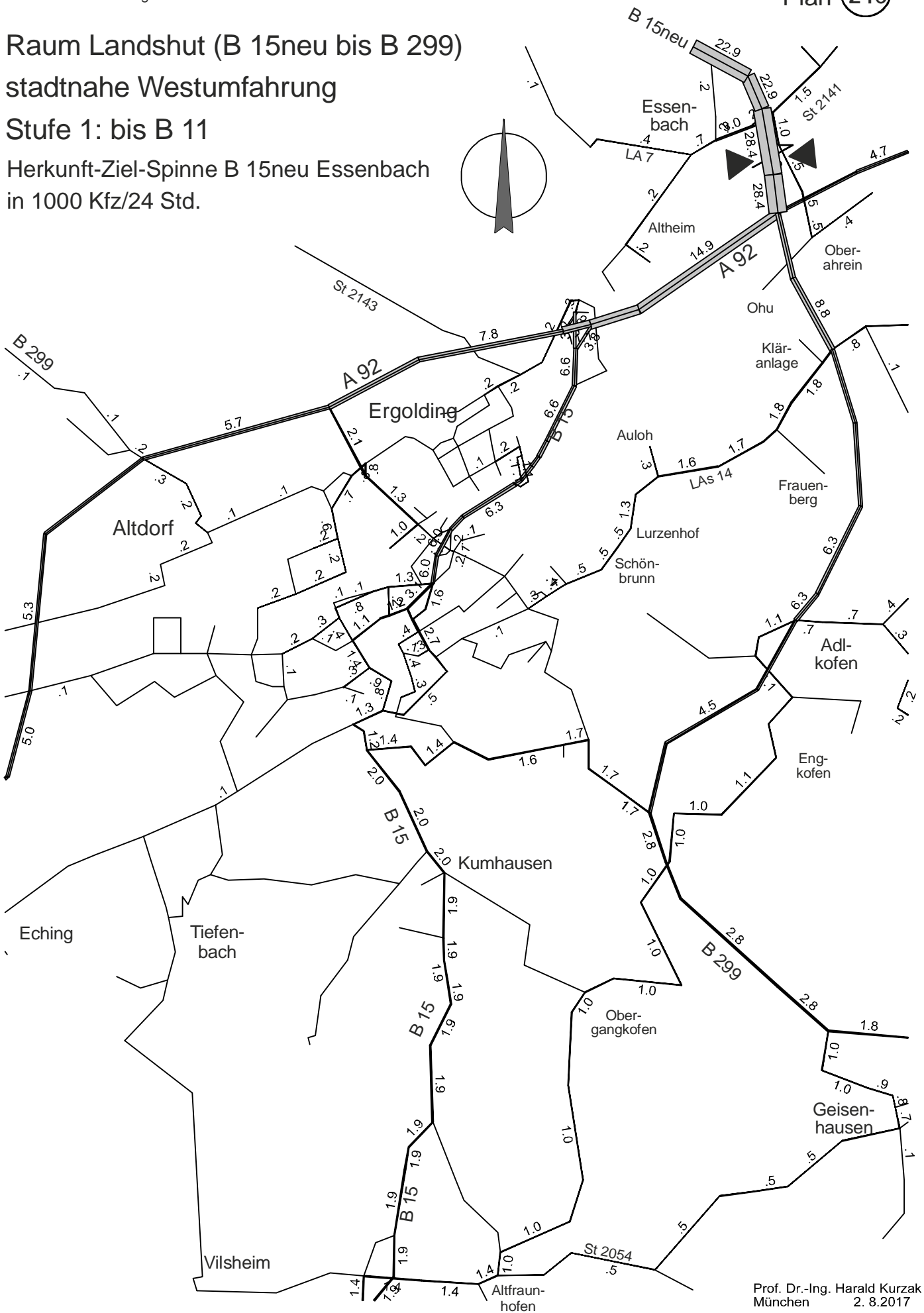
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis B 299) stadtnahe Westumfahrung

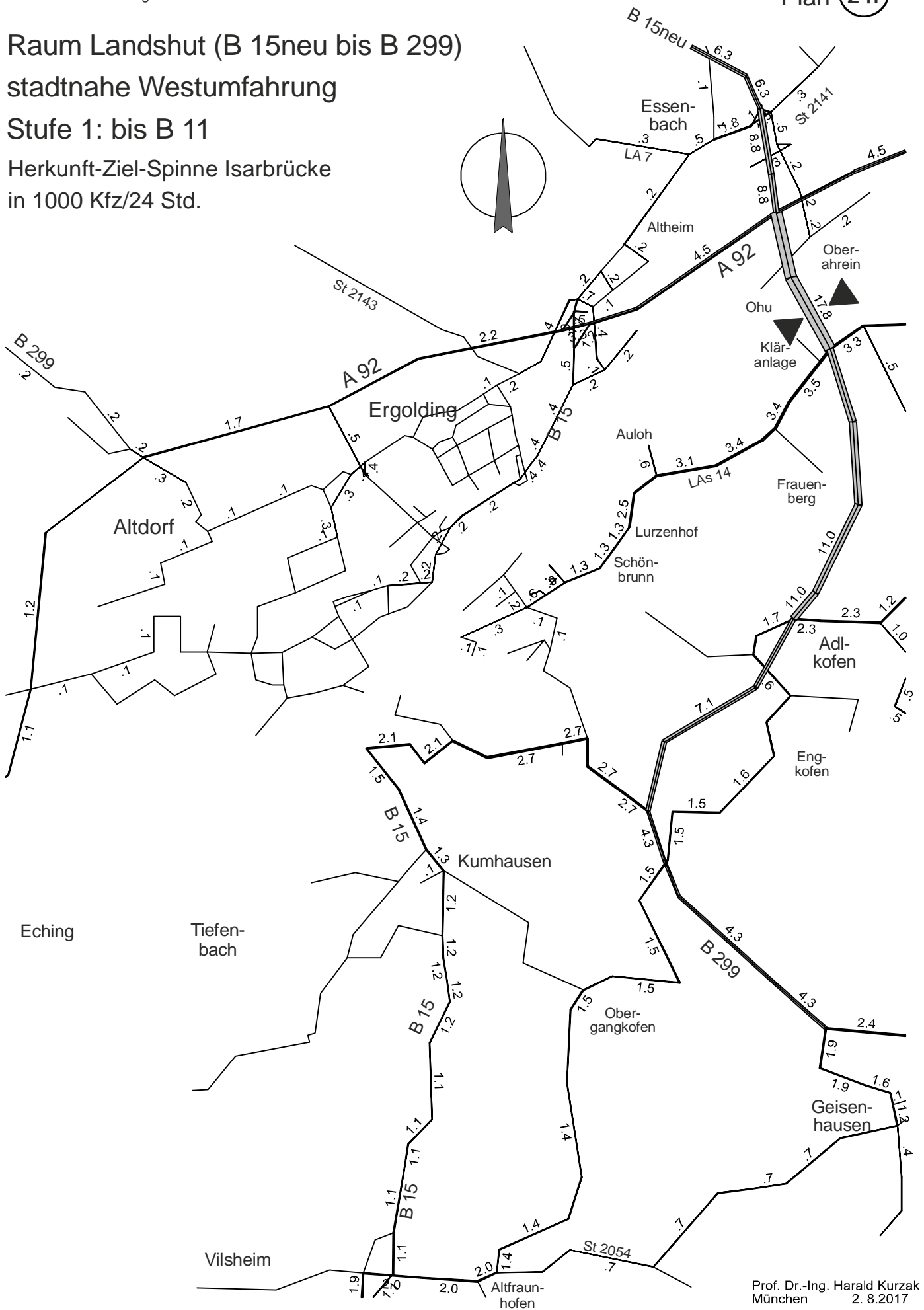
Stufe 1: bis B 11

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

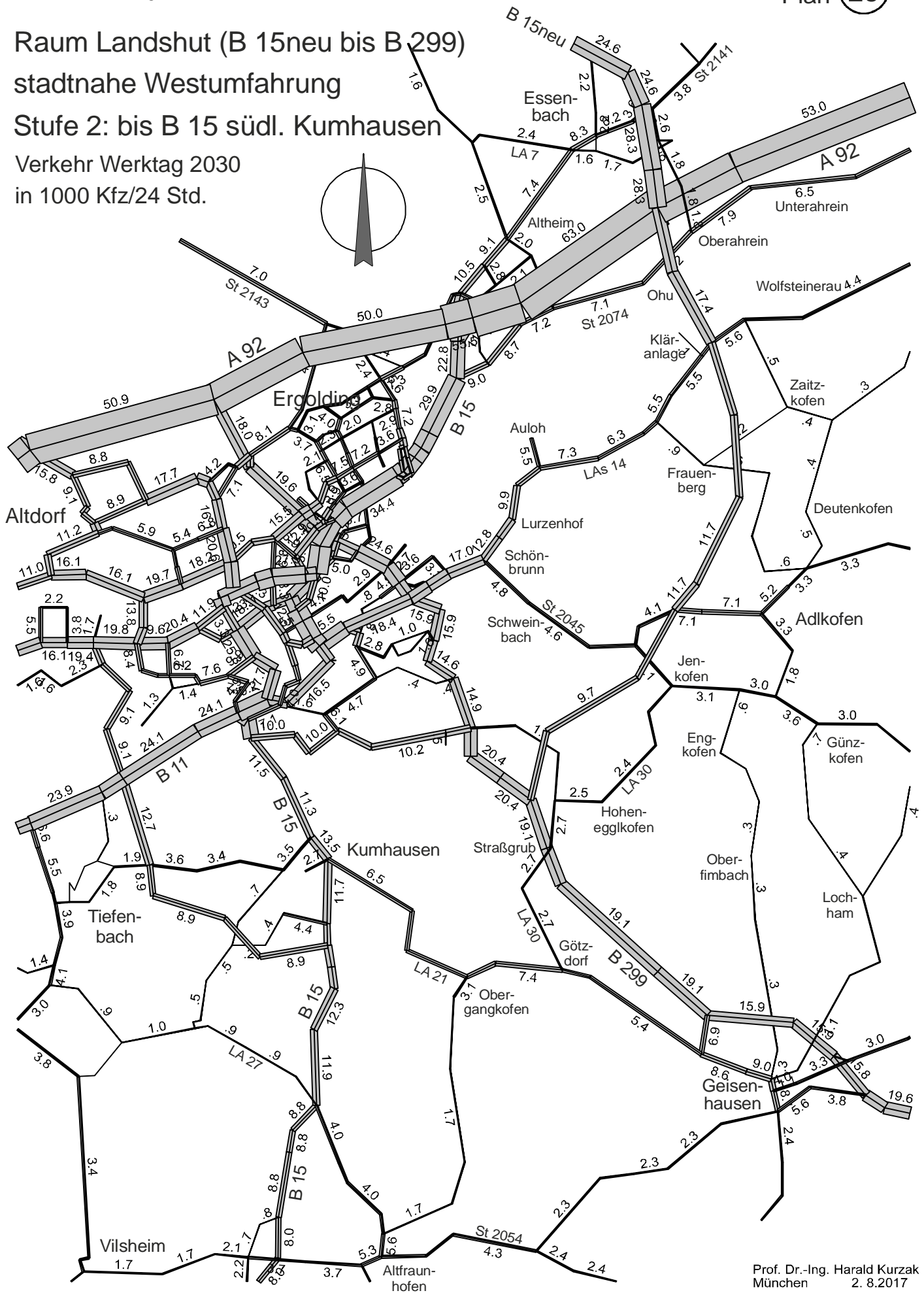
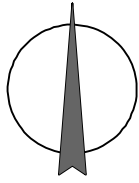


Raum Landshut (B 15neu bis B 299) stadtnahe Westumfahrung Stufe 1: bis B 11

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

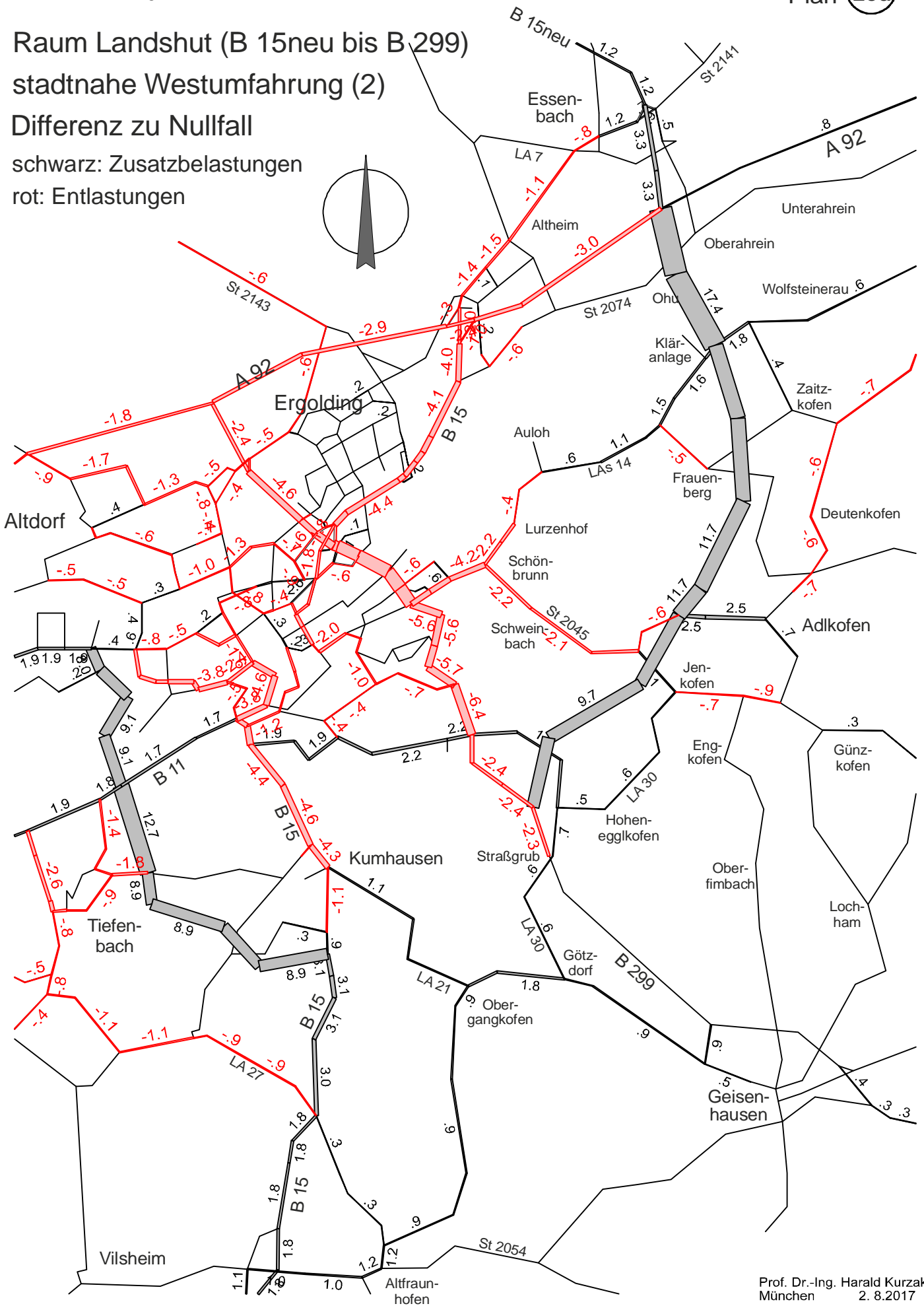
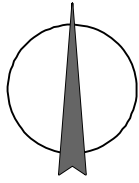


Raum Landshut (B 15neu bis B 299)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

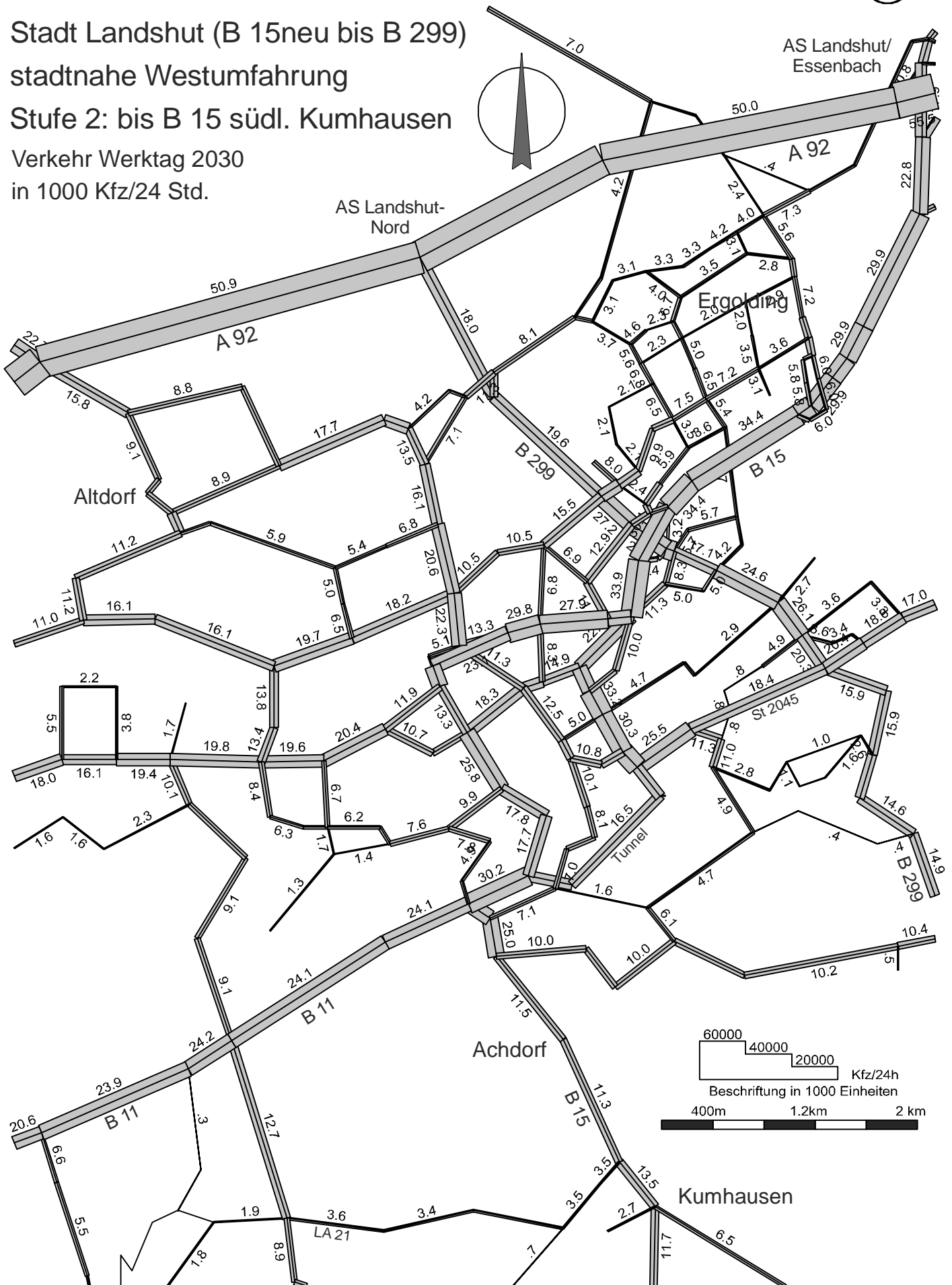


Raum Landshut (B 15neu bis B 299) stadtnahe Westumfahrung (2) Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen

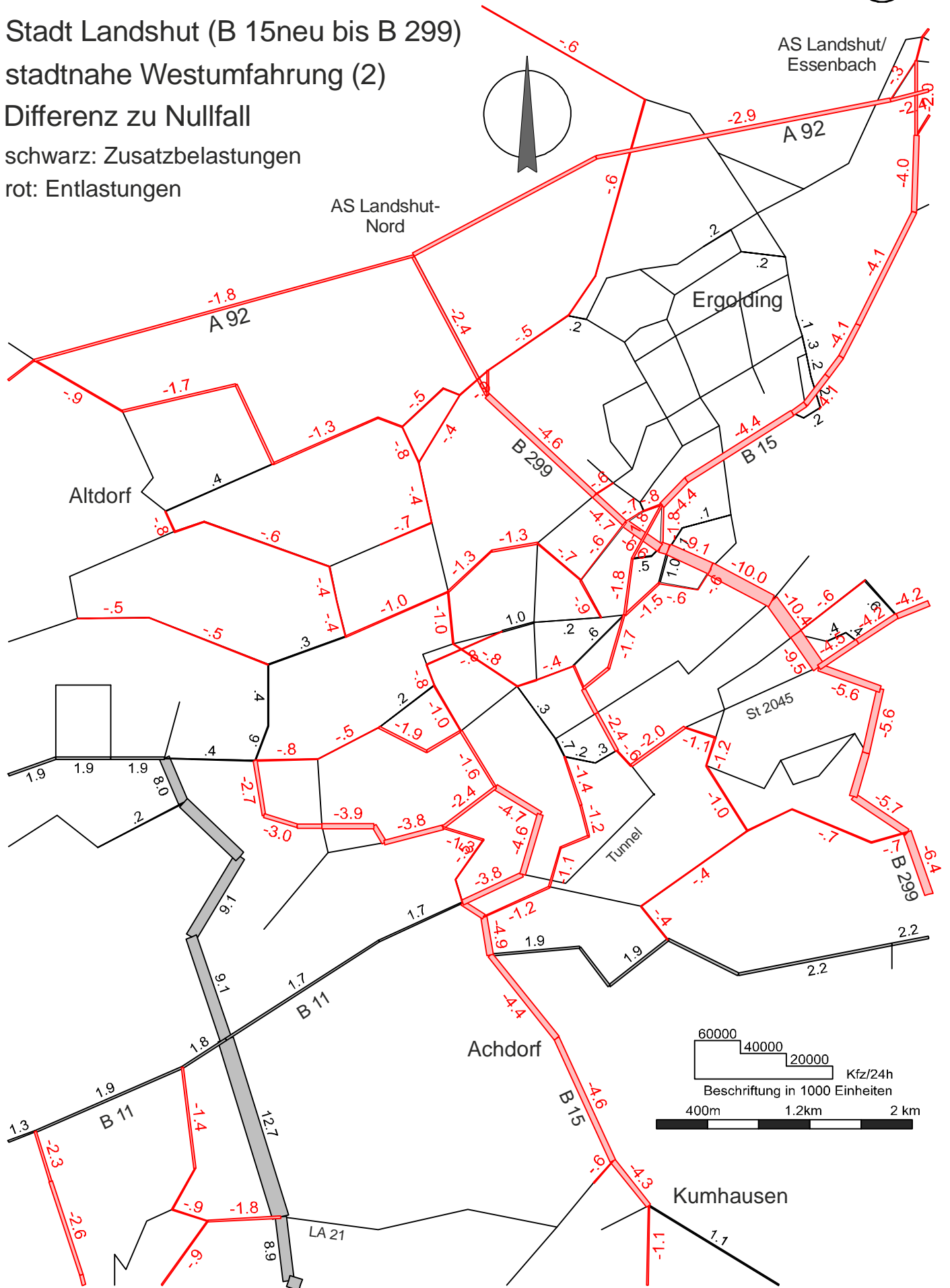


Stadt Landshut (B 15neu bis B 299)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



Stadt Landshut (B 15neu bis B 299) stadtnahe Westumfahrung (2) Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen

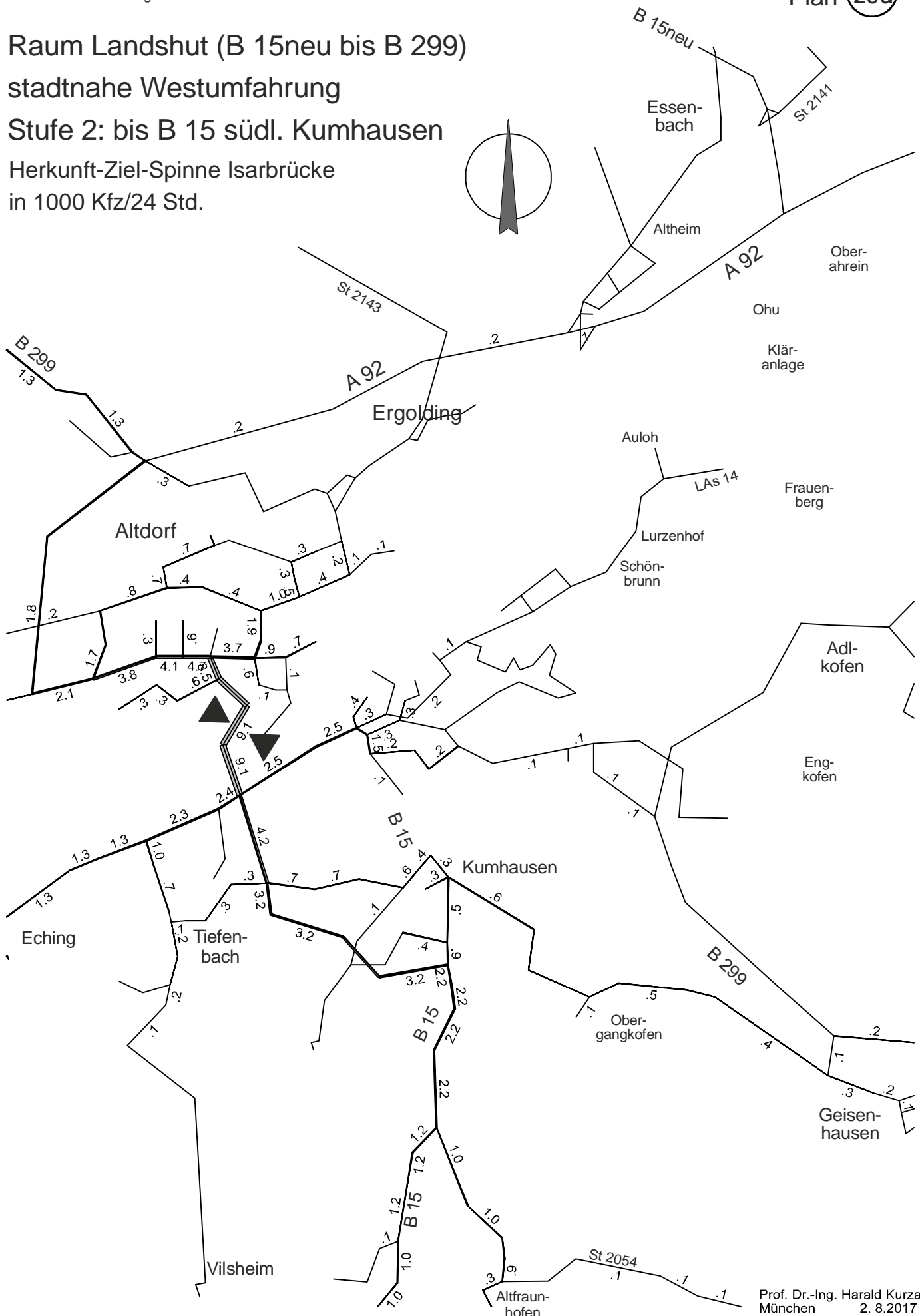
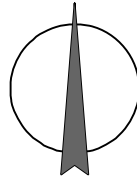


Raum Landshut (B 15neu bis B 299)

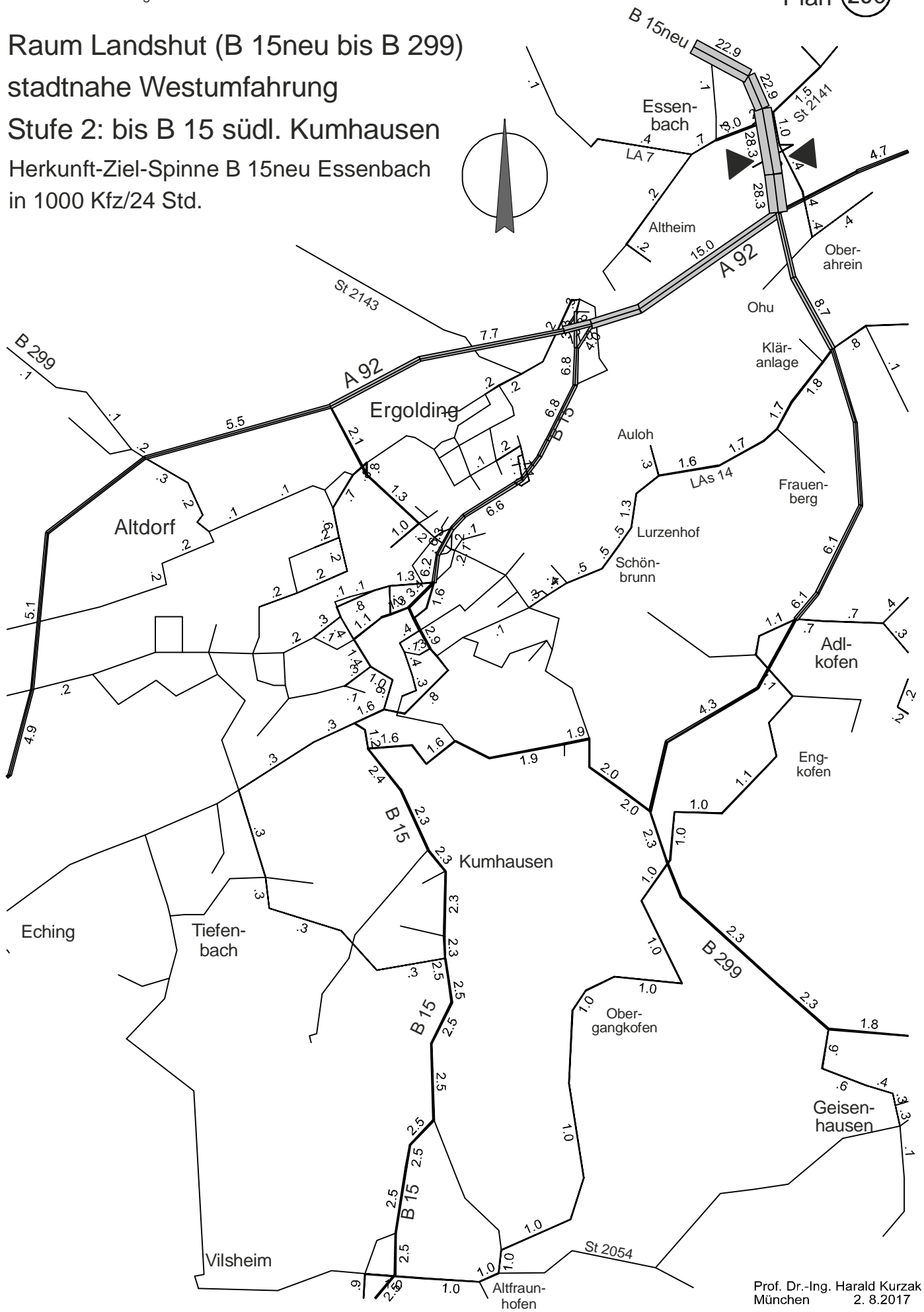
stadtnahe Westumfahrung

Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen

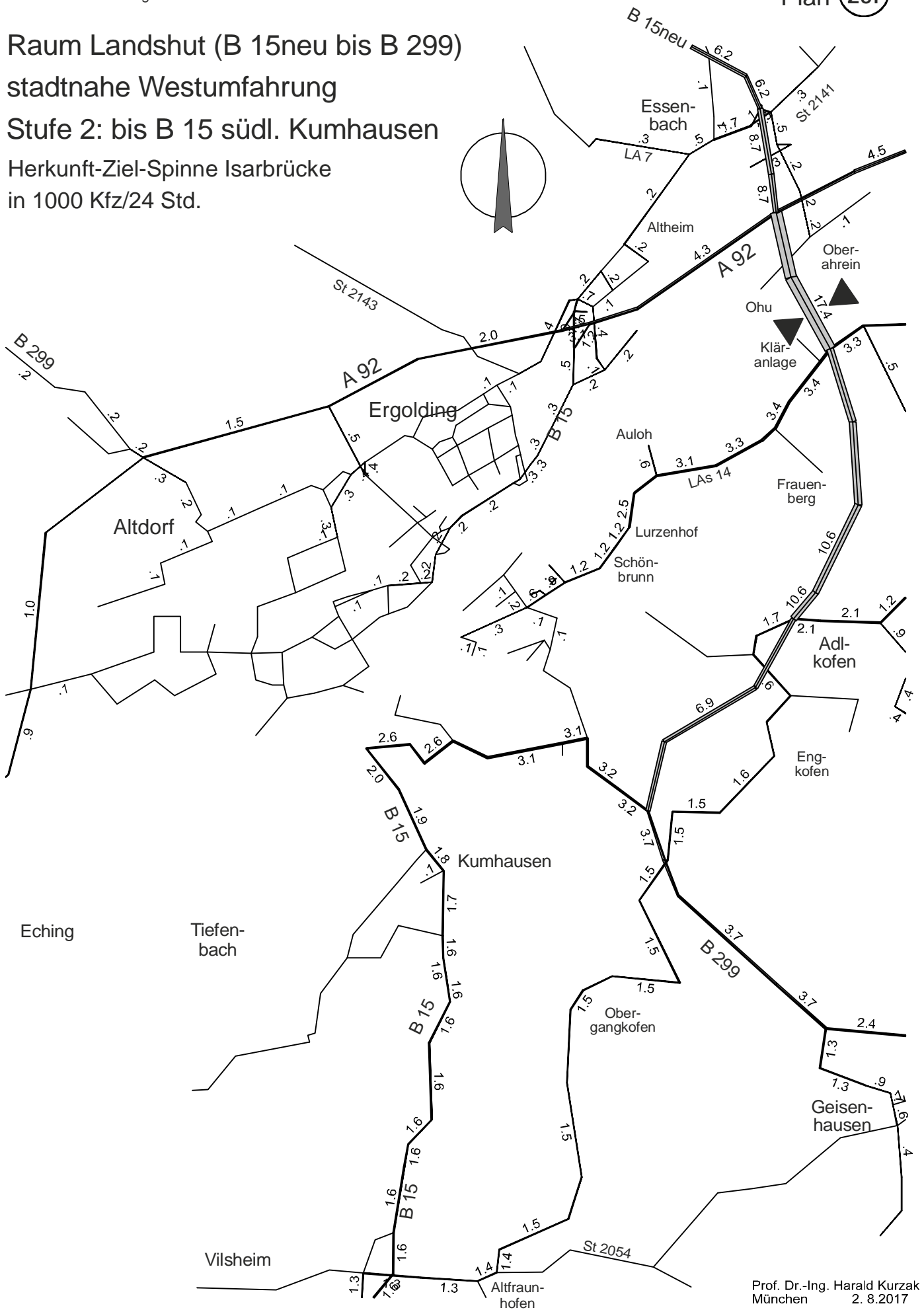
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis B 299)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu Essenbach
in 1000 Kfz/24 Std.



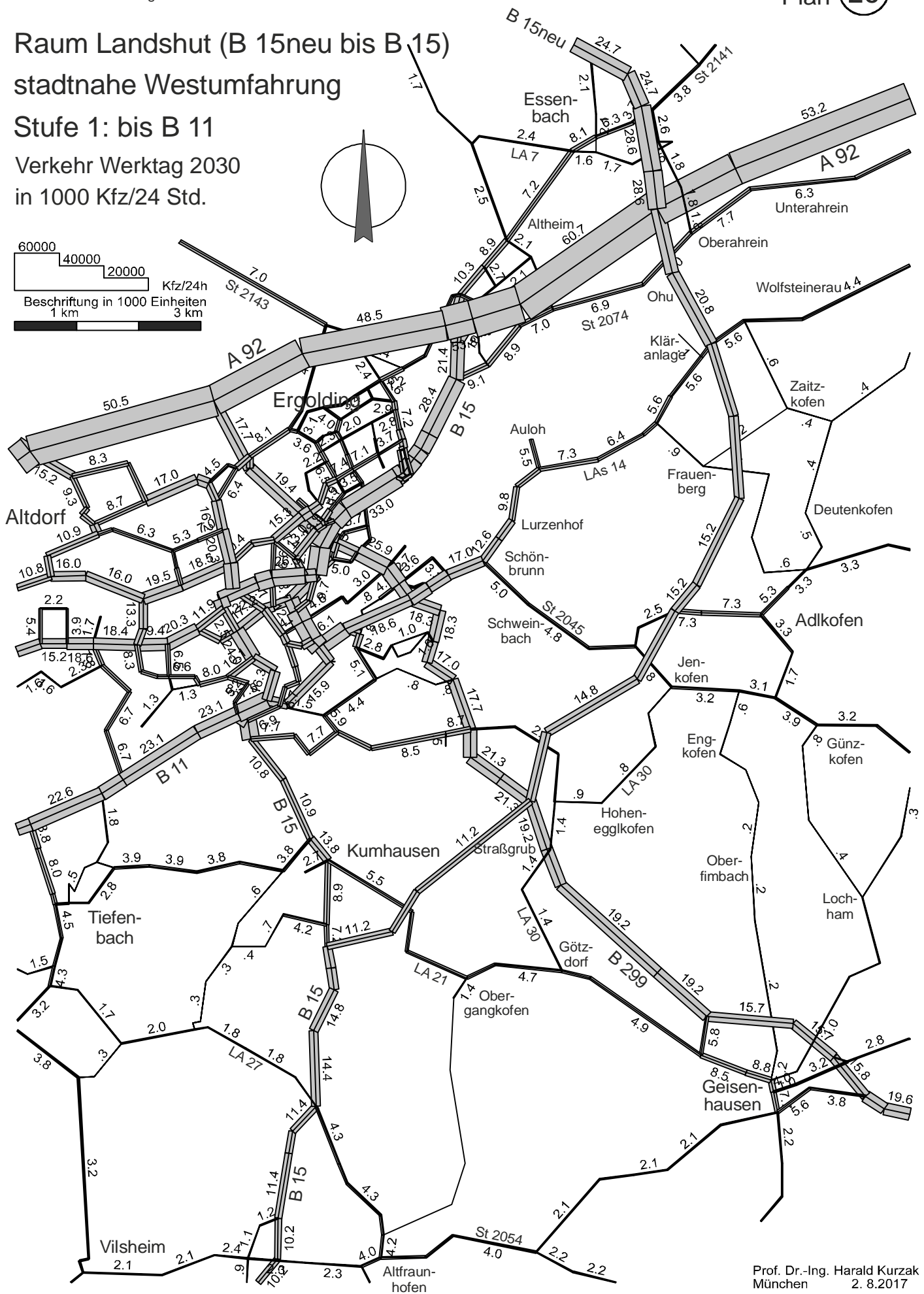
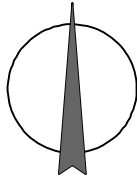
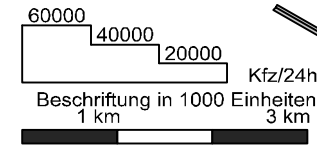
Raum Landshut (B 15neu bis B 299)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

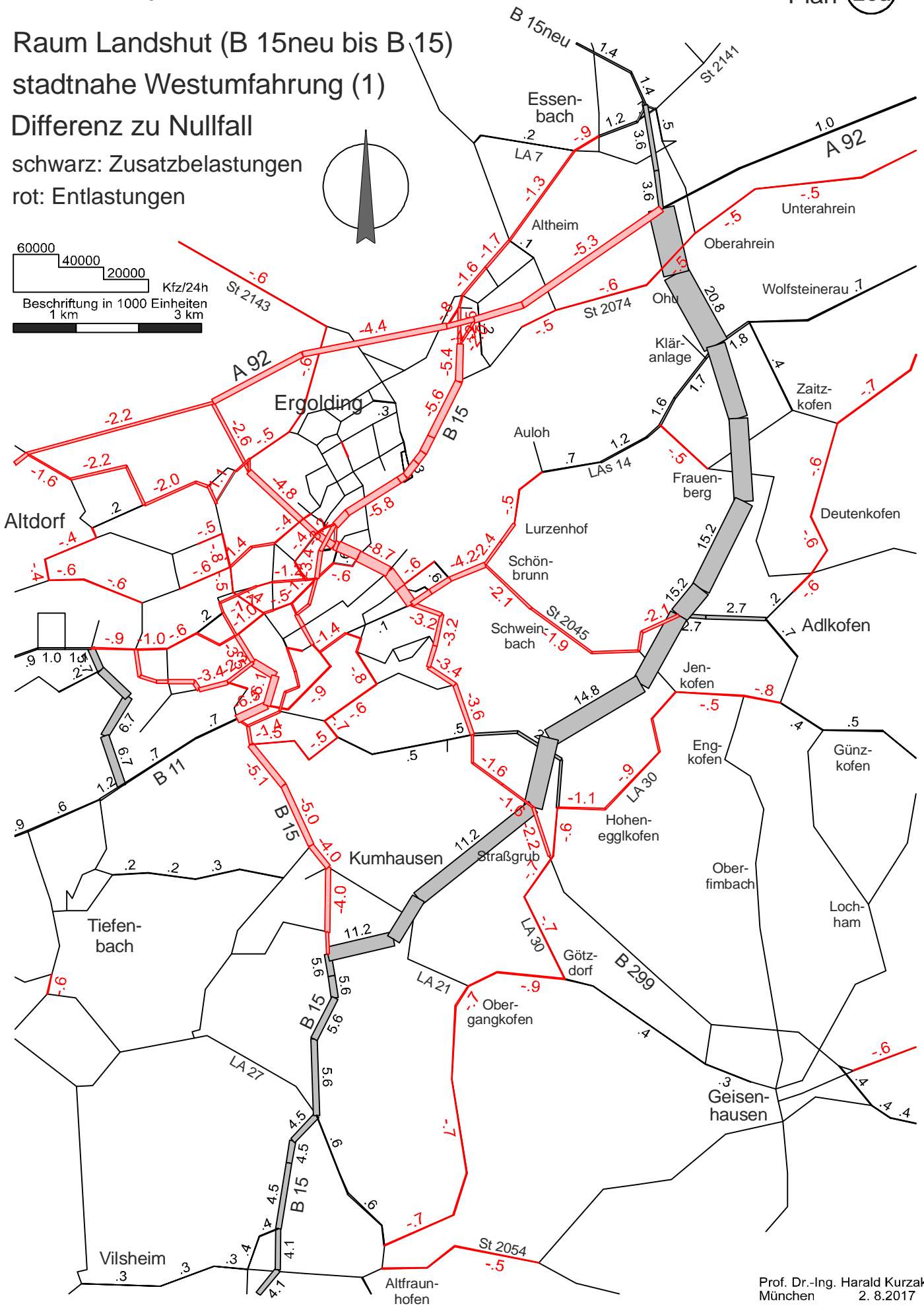
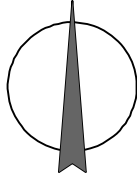
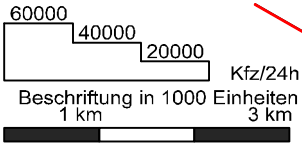


Raum Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung (1)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

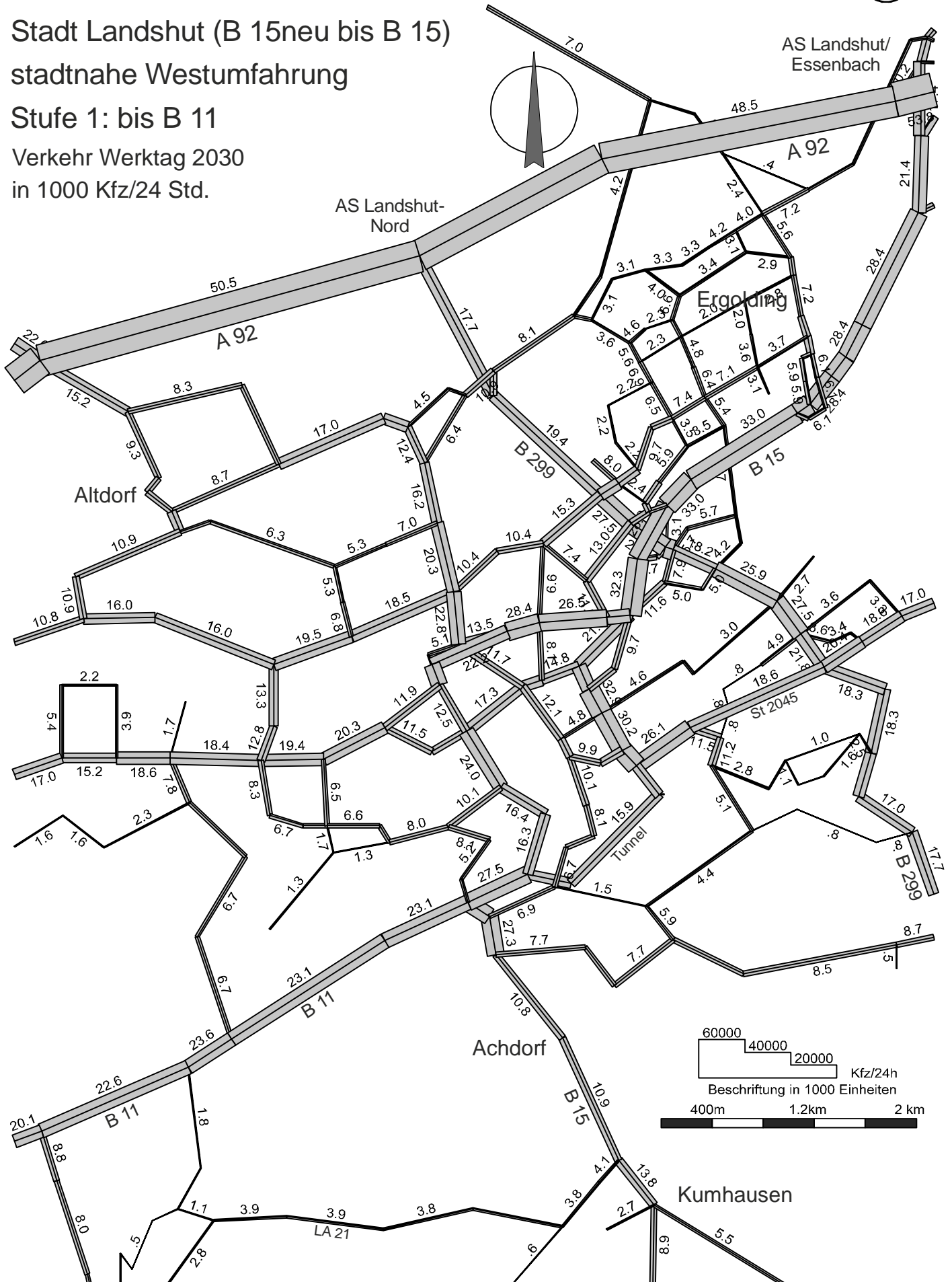
rot: Entlastungen



Stadt Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung

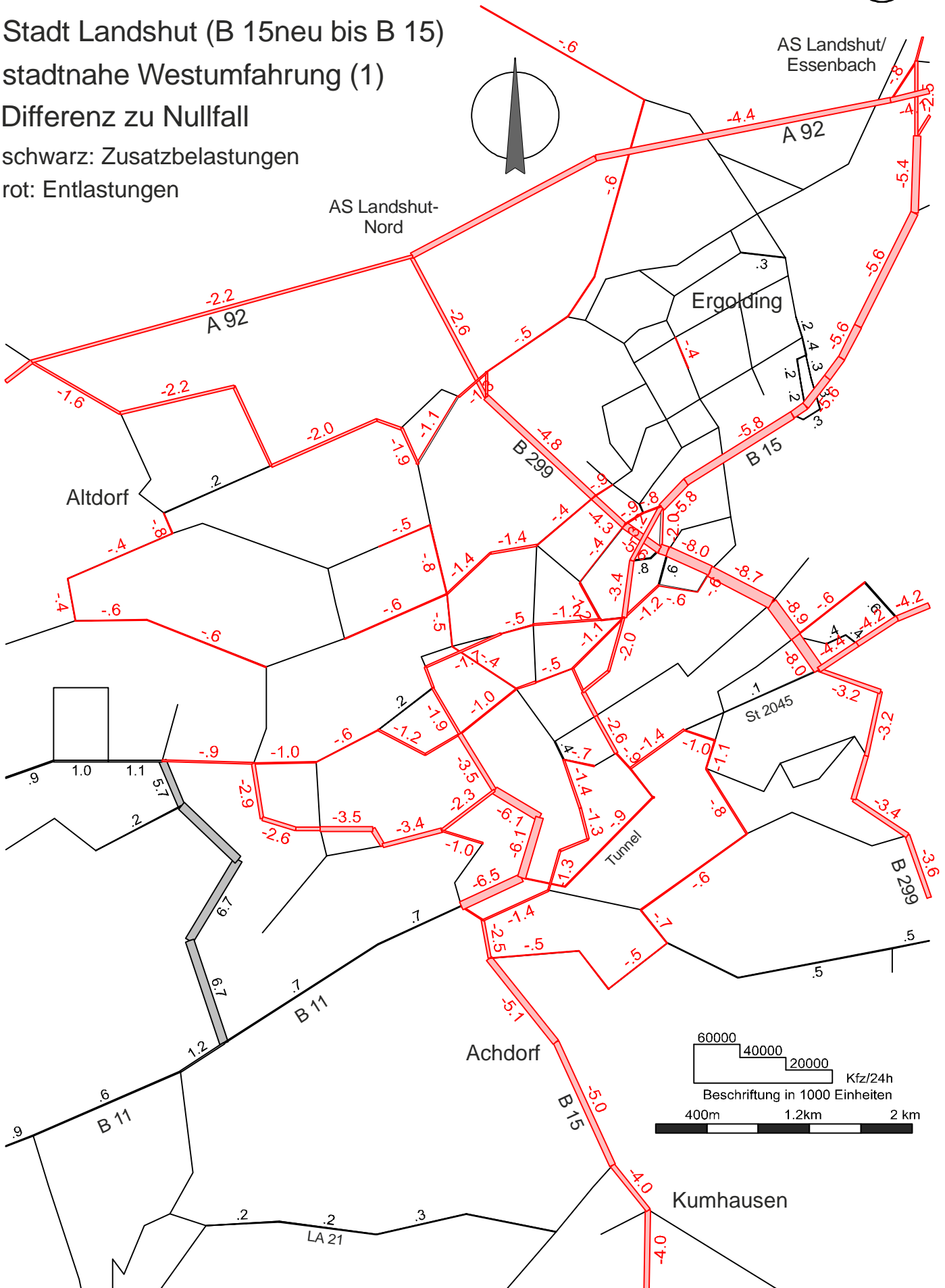
Stufe 1: bis B 11

Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



Stadt Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung (1) Differenz zu Nullfall

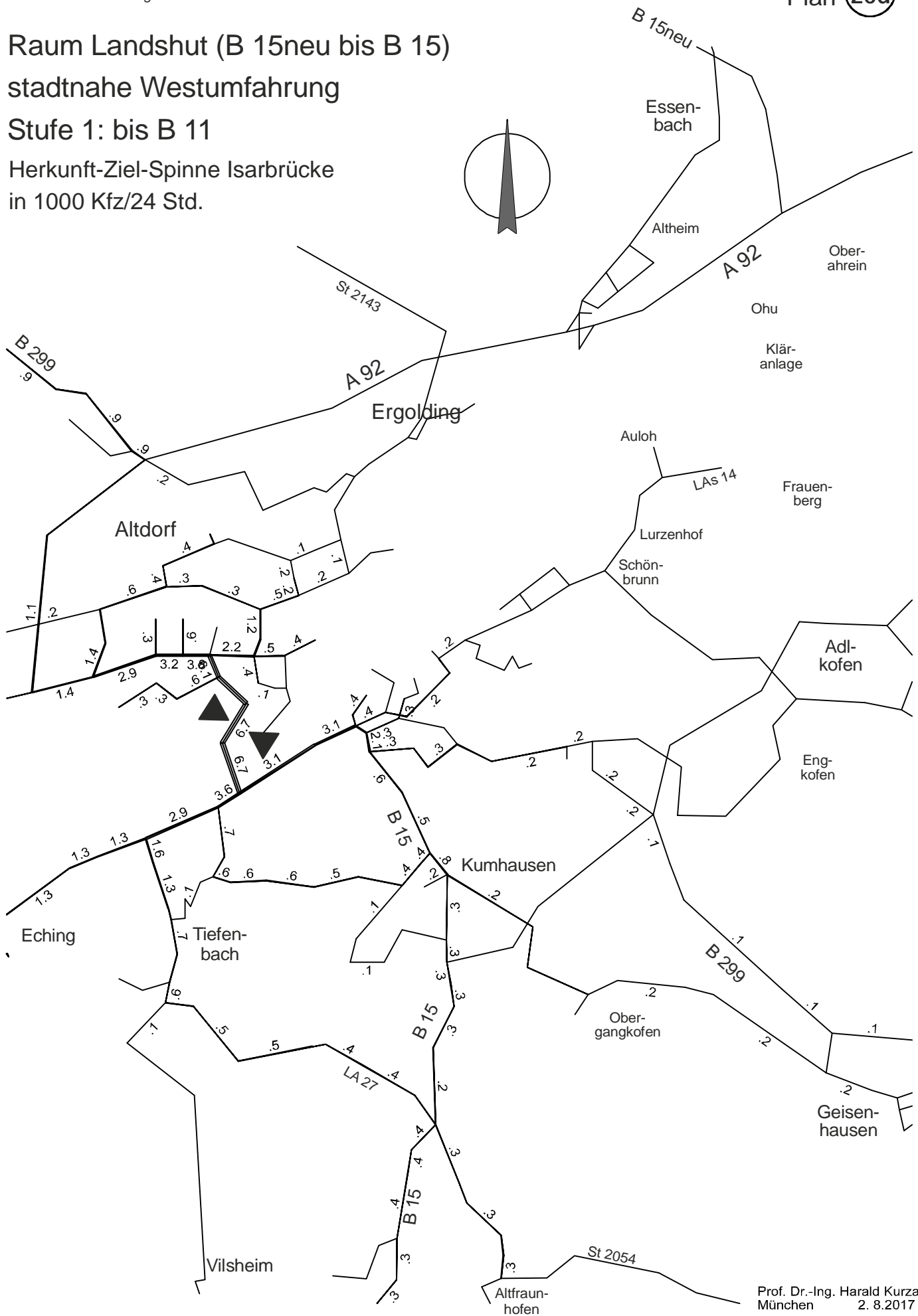
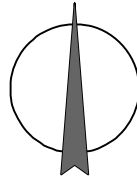
schwarz: Zusatzbelastungen
rot: Entlastungen



Raum Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

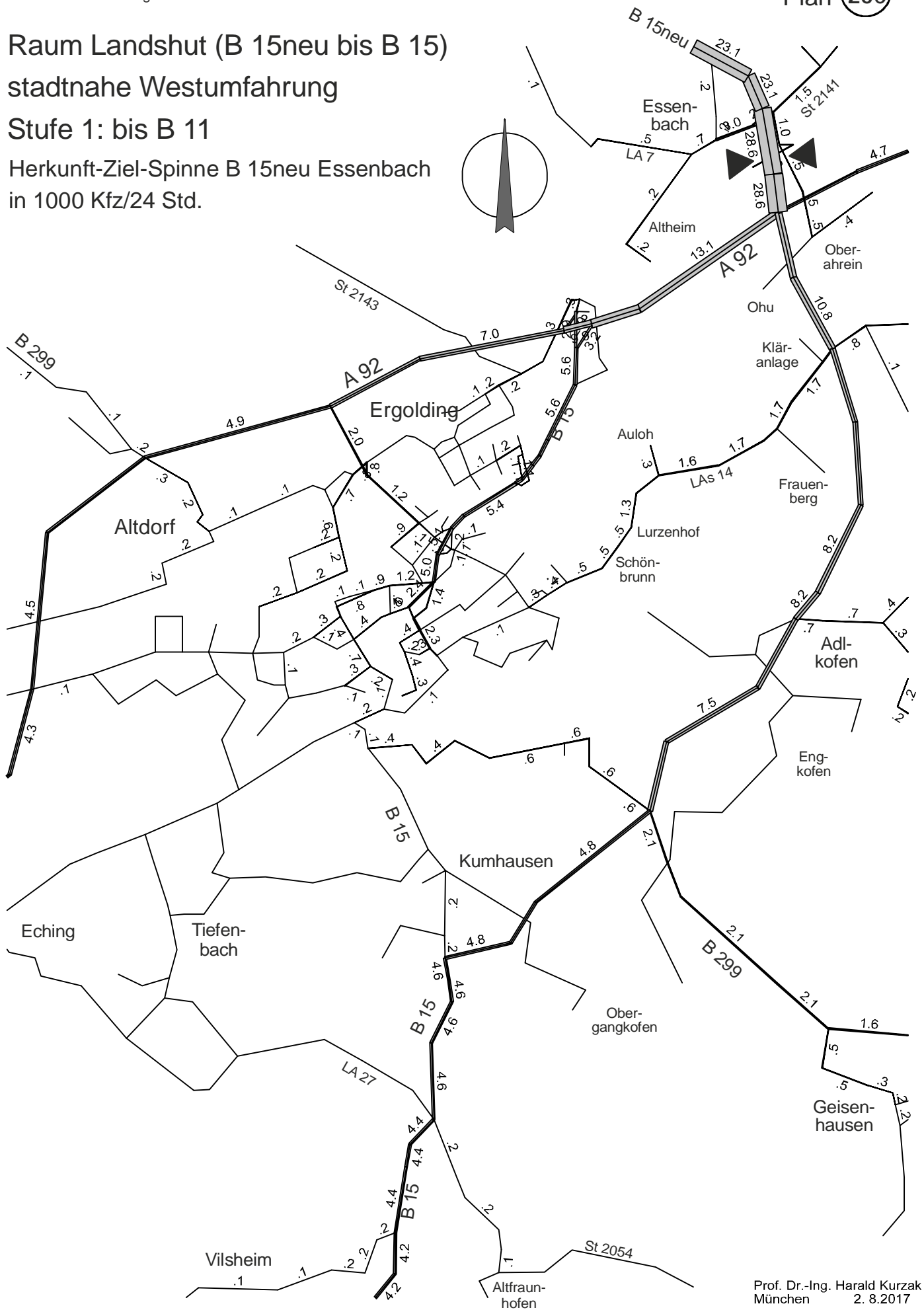
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

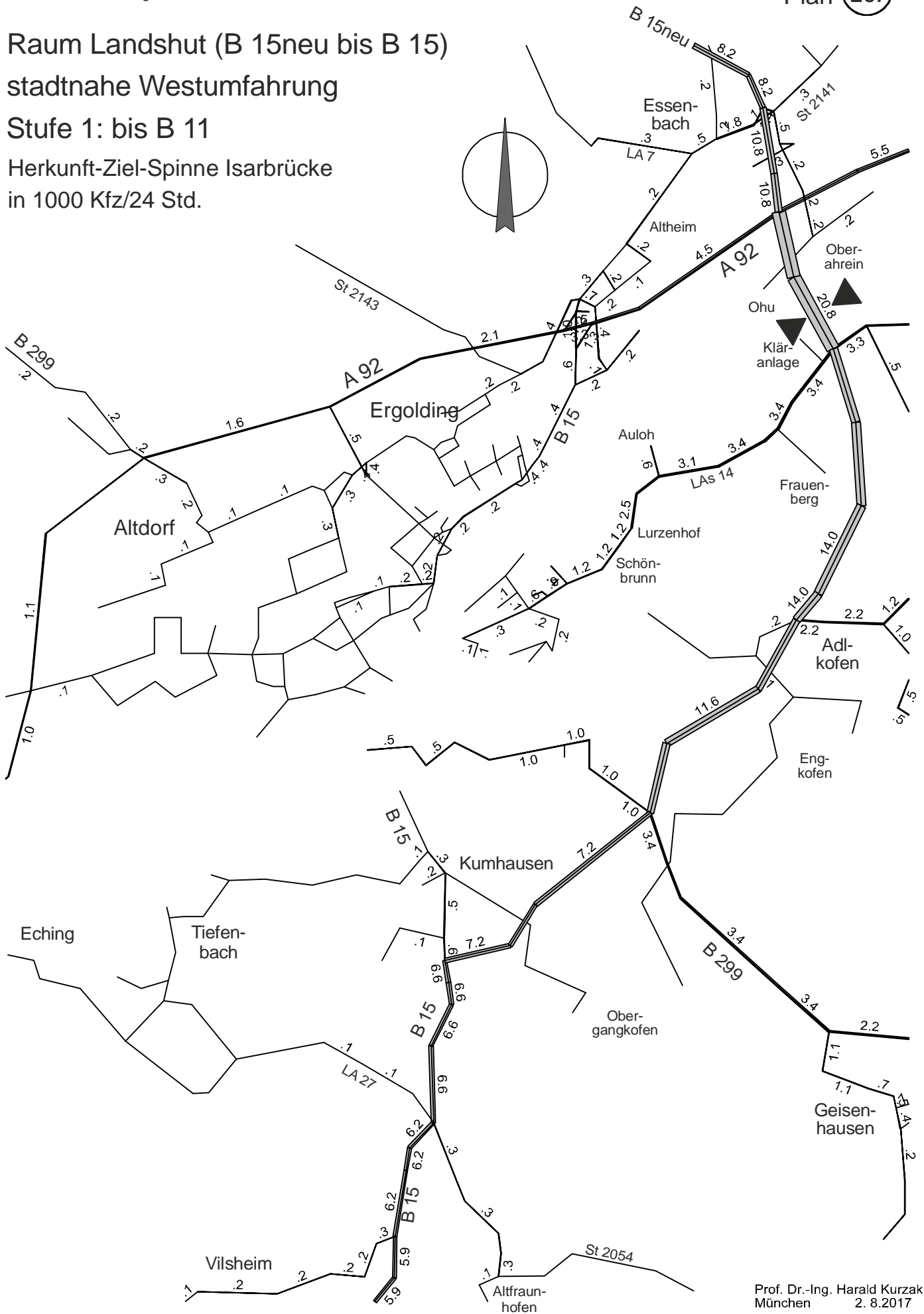
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu Essenbach
in 1000 Kfz/24 Std.



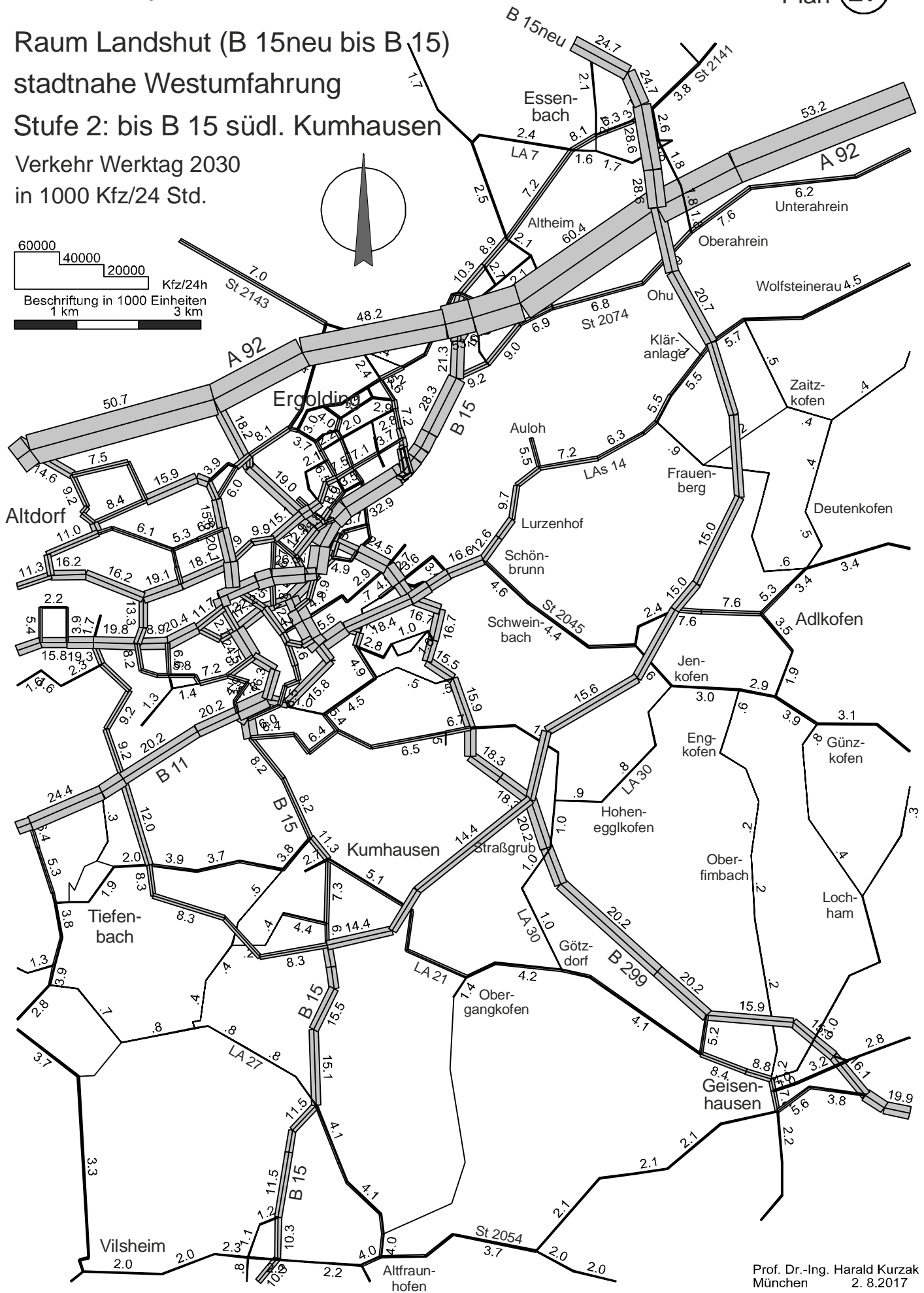
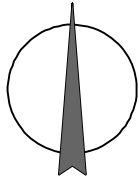
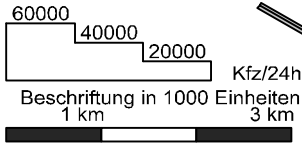
Raum Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 1: bis B 11

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



Raum Landshut (B 15neu bis B 15)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.

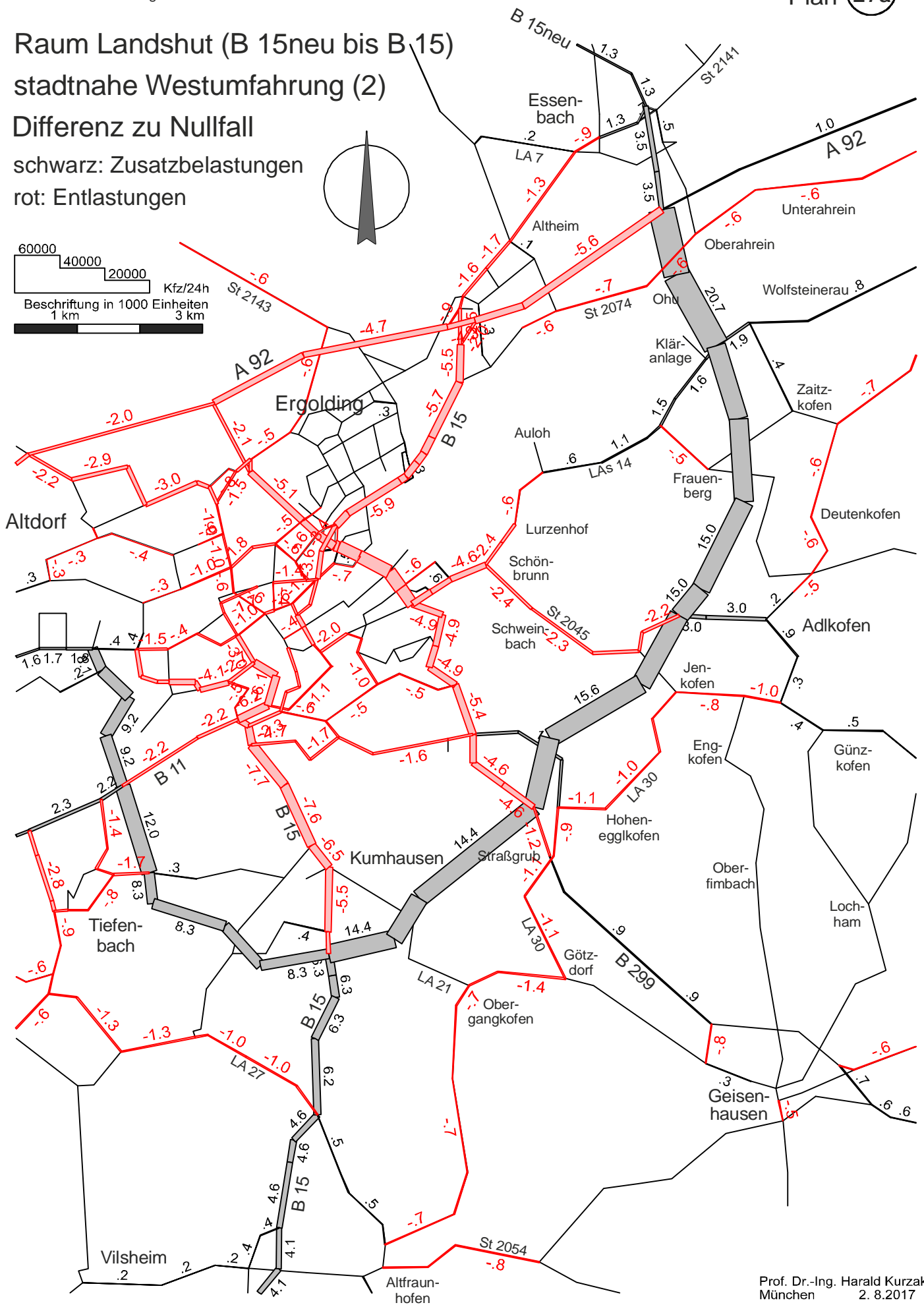
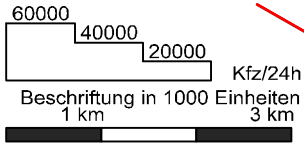
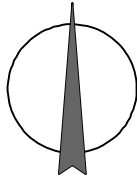


Raum Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung (2)

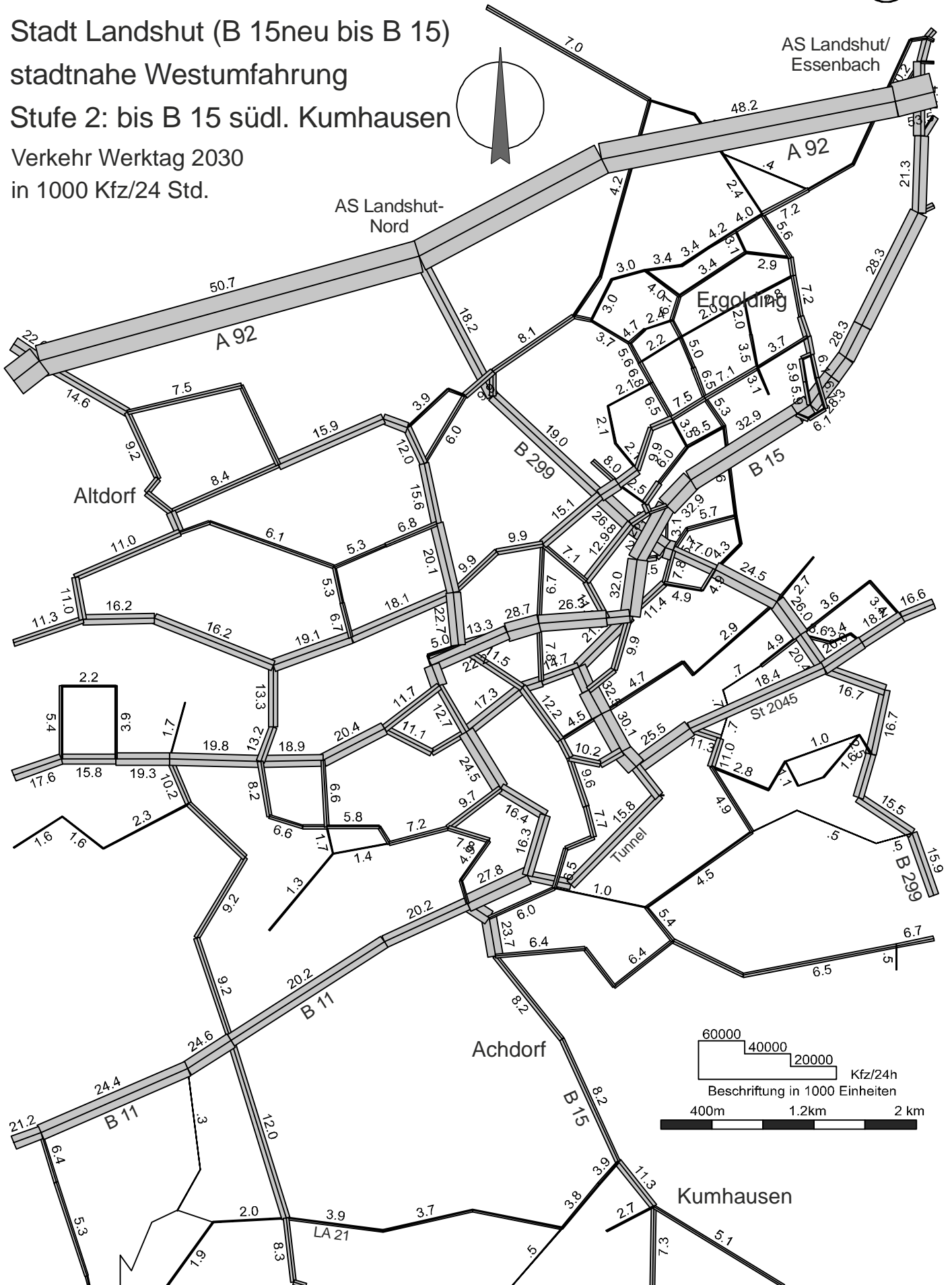
Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

rot: Entlastungen



Stadt Landshut (B 15neu bis B 15)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Verkehr Werktag 2030
in 1000 Kfz/24 Std.



Stadt Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung (2)

Differenz zu Nullfall

schwarz: Zusatzbelastungen

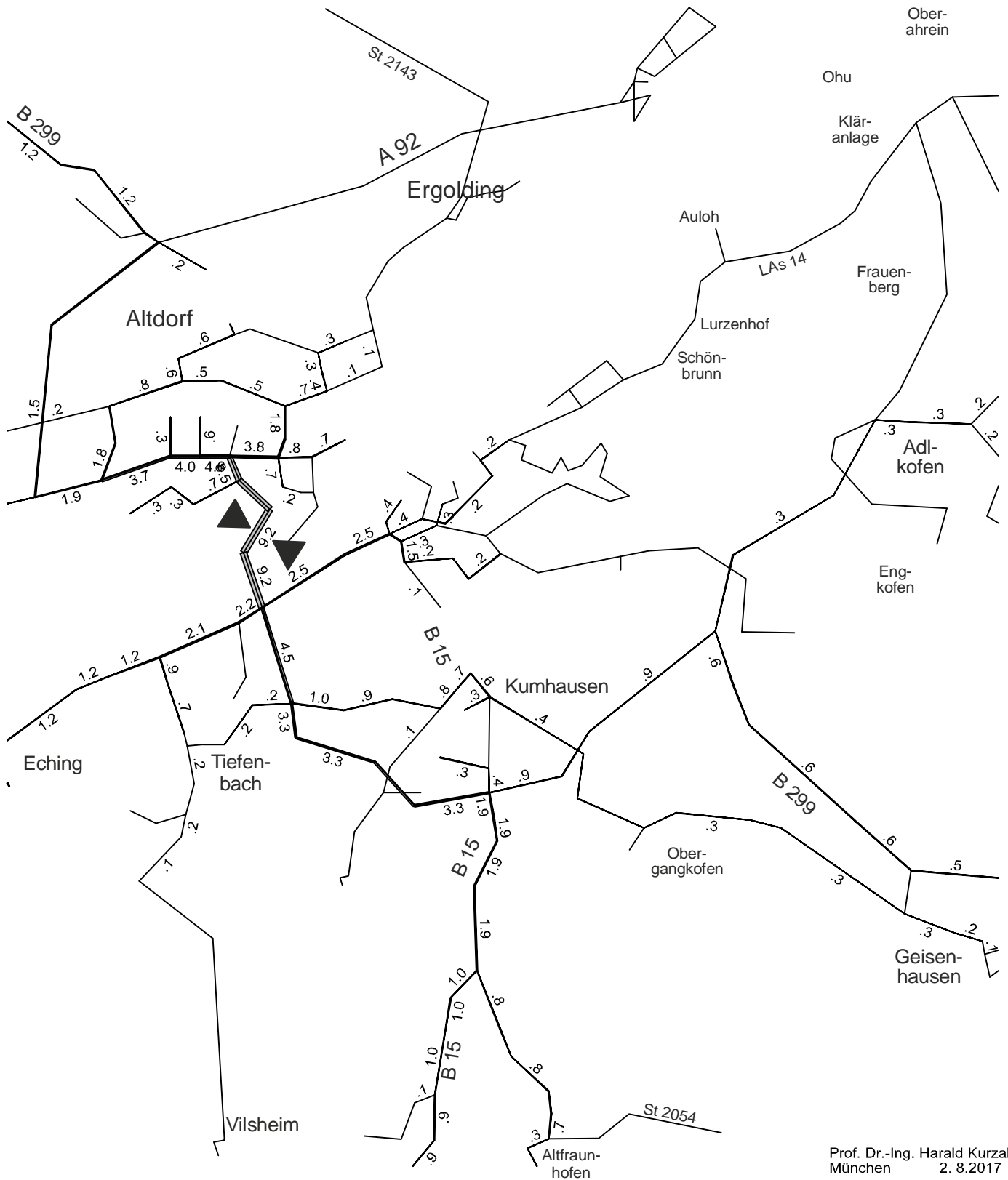
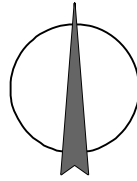
rot: Entlastungen



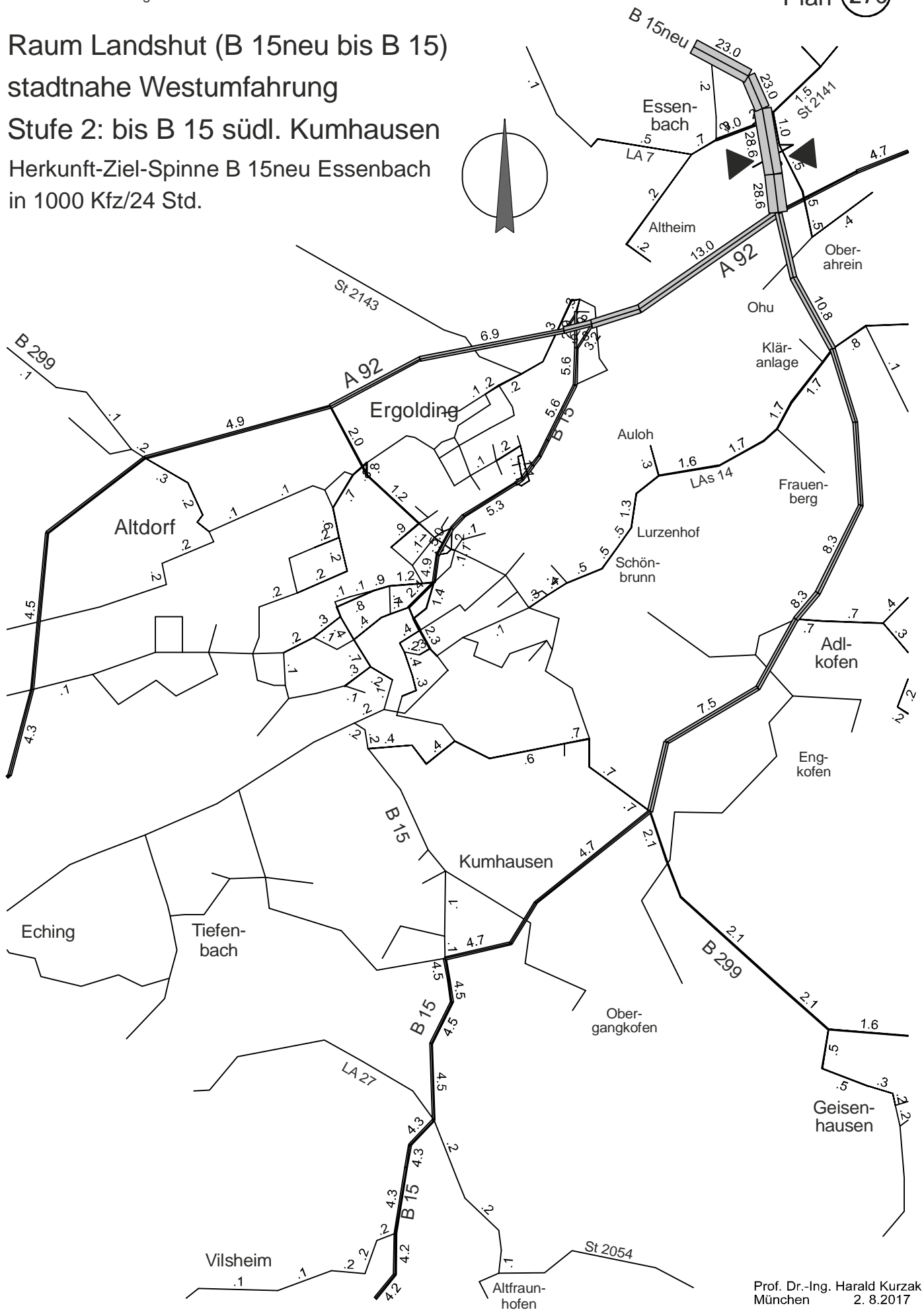
Raum Landshut (B 15neu bis B 15) stadtnahe Westumfahrung

Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen

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



Raum Landshut (B 15neu bis B 15)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Herkunft-Ziel-Spinne B 15neu Essenbach
in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Landshut (B 15neu bis B 15)
stadtnahe Westumfahrung
Stufe 2: bis B 15 südl. Kumhausen
Herkunft-Ziel-Spinne Isarbrücke
in 1000 Kfz/24 Std.

