



Argumentationshilfe im Gespräch mit Befürwortern der B15 neu

Pro B15 neu	Stop B15 neu
Kürzere Wege nach Norden und Süden Die Fahrt nach Rosenheim wird um 60 Kilometer kürzer.	Die Bundesstraße B15 verbindet Landshut und Rosenheim auf direktem Wege und stellt damit die kürzeste Verbindung dar. Daher benötigt man keine B15 neu.
Besser für die Umwelt Mehr Mobilität, weniger Stop-and-Go, weniger Treibstoffverbrauch, weniger CO ₂ -Ausstoß. Das CO ₂ -Einsparungspotential bei Lastkraftwagen beträgt bis zu 39 Prozent.	Würden lokale städtische Probleme durch angepasste Ortsumgehungen gelöst werden, gäbe es kaum Stop-and-Go auf der bestehenden B15. Vermehrte Fahrten auf einer Autobahn mit höheren Geschwindigkeiten erhöhen den CO ₂ -Ausstoß um ein Vielfaches gegenüber einem geregelten Verkehr auf der B15.
Entlastung für die Gemeinden Der Bau der B15 neu gemeinsam mit einer Durchfahrtsperre für den Schwerlastverkehr beseitigt alle Anreize, weiterhin über die B15 oder den Umweg über die Autobahn zu fahren.	Durch das lange Warten auf die B15 neu werden seit Jahrzehnten viele lokale Maßnahmen blockiert. Eine in 7-20 km entfernt verlaufende B15 neu hat keine Bedeutung für bestehenden Quell- und Zielverkehr in den Ortschaften entlang der B15 und zusätzlicher Mautfluchtverkehr wird erzeugt.
Flughafentangente Ost ist keine Lösung Auch wenn diese vierstreifig ausgebaut wird, kann sie die zusätzlichen Verkehre der B15 nicht aufnehmen! Diese Straße hat eine vollkommen andere Funktion als die B15 neu.	Die Flughafentangente Ost (FTO) ist eine kreuzungsfreie Verbindung von der A92 zur A94. Laut Planfeststellungsbeschluss hat sie u.a. die Aufgabe, „eine leistungsfähige Verkehrsachse zwischen den Bundesautobahnen A94 und A92 herzustellen“. Der vierspurige Ausbau der FTO ist also in Vorbereitung und ermöglicht zukünftig die Aufnahme weiterer Verkehrsmengen.
Ausbau der B15 ist keine Lösung Um die erwarteten Verkehrszahlen zu bewältigen, müsste die Straße kreuzungsfrei sein.	Die erwarteten Verkehrszahlen würden durch neu angezogenen Transitverkehr entstehen. Die bisherigen Zählungen des bestehenden B15-Verkehrs inklusive der Hochrechnungen der kommenden Jahre sind kein hinreichender Grund für den Bau der B15 neu.
Landshut löst seine Verkehrsprobleme Mit der B15 neu bis zur A94 werden die wichtigsten städtischen Straßen um bis zu 10.000 Fahrzeuge entlastet. Allein 2013 ist der Verkehr auf der B15 neu in Schierling um 63 Prozent gestiegen. Dieser Verkehr wird ohne Weiterführung der B15 neu direkt nach	Die Verkehrsprobleme der Stadt Landshut werden durch eine stadtferne Umfahrung nicht gelöst. Das Problem ist der Ziel- und Quellverkehr der Stadt Landshut und nicht der Fernverkehr von Regensburg bis Rosenheim! Die Stadt Landshut kann ihre Probleme lösen



Pro B15 neu	Stop B15 neu
Landshut fließen.	durch Verbreiterung der Isarbrücken von bisher zwei auf vier Fahrspuren und durch den Neubau einer städtischen Verbindungsstraße mit Isarüberquerung (Osttangente).
Verkehrsentwicklung der Zukunft Von 2007 bis 2025 wird der Individualverkehr um 10,9 und der Güterverkehr um 30,8 Prozent zunehmen.	Lt. Bundesanstalt für Straßenwesen hat sich die Gesamtfahrleistung von 2000 bis 2012 um 4,7 Prozent erhöht. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird die Verkehrsentwicklung zukünftig stagnieren. Allein der Anteil 18-jähriger an der Bevölkerung wird bis 2025 um 15 Prozent zurückgehen.
B15 stößt an Kapazitätsgrenze Zwischen 2005 und 2013 hat der Verkehr in Ergoldsbach um 21 Prozent auf 10.676 Fahrzeuge zugenommen! Zu Spitzenzeiten sind bis zu 18.000 Fahrzeuge auf der B15.	Die B15 ist in der Nord-Süd-Verbindung mit unter 10.000 Fahrzeugen belastet. Damit ist man weit von dem Bedarf einer Autobahn entfernt, die sich erst mit mehr als 35.000 Fahrzeugen rechnet. Sollte es irgendwo lokale Spitzen geben, wie etwa bei Ergoldsbach, so sollte man sich dort lokale Lösungen überlegen.
Mehr Lebensqualität für über viele Menschen 200.000 Menschen wohnen direkt an der bestehenden B15 und anderen überlasteten regionalen Verkehrswegen. Mit der B15 neu erhalten sie langfristige Entlastung.	Kann das die Begründung sein, um bisher unbelastete Gebiete und Menschen zu belasten und deren Lebensqualität zu mindern? Lösungen vor Ort sind zu bevorzugen, bevor 1000 ha Kulturlandschaft zubetoniert werden und verloren gehen.