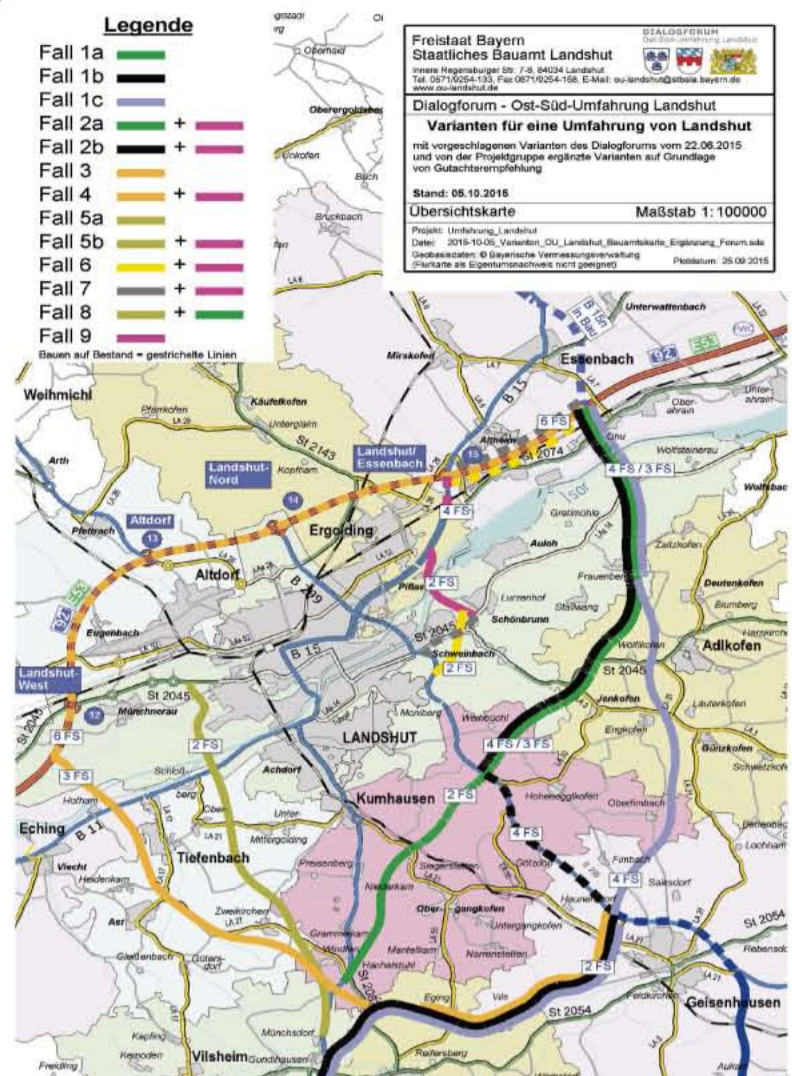




2. Sitzung des Dialogforums am 05.10.2015
Stand: 05.10.2015
Seite 1 von 1

Zusammenstellung
Bewertungsmatrix und Übersichtskarte

Fall	Beschreibung	Bewertungskriterium				Kosten Mio. €
		Entlastung Anwohner	Verkehrsnutzen	Umweltbelange	Kosteneffizienz	
1a	stadtferne Ost-OU, 4 Fahrstreifen (4FS), mit stadtnaher Süd-OU	Grün	Grün	Grün	Grün	261
1a	stadtferne Ost-OU, 3 Fahrstreifen (3FS), mit stadtnaher Süd-OU	Grün	Grün	Grün	Grün	231
1b	stadtferne Ost-OU mit Versatz über B 299 und stadtferne Süd-OU	Grün	Grün	Grün	Grün	305
1c	stadtferne Ost-OU auf RO-Korridor mit stadtferner Süd-OU	Grün	Grün	Grün	Grün	303
2a	stadtferne Ost-OU (4FS) mit stadtnaher Süd-OU sowie stadtnaher Osttangente	Grün	Grün	Grün	Grün	317
2b	stadtferne Ost-OU mit Versatz über B 299 und stadtferne Süd-OU sowie stadtnaher Osttangente	Grün	Grün	Grün	Grün	361
3	Versatz über A 92 mit stadtferner West-OU sowie stadtferner Süd-OU	Rot	Rot	Rot	Rot	500
4	Versatz über A 92 mit stadtferner West-OU sowie stadtferner Süd-OU und mit stadtnaher Osttangente	Rot	Rot	Rot	Rot	556
5a	stadtnahe Westtangente	Rot	Rot	Rot	Rot	124
5b	stadtnahe Westtangente mit stadtnaher Osttangente	Rot	Rot	Rot	Rot	187
6	stadtnahe Osttangente mit Verlängerung bis B 299 (AS Moniberg)	Grün	Grün	Grün	Grün	225
7	stadtnahe Osttangente mit Ausbau Niedermayerstraße und Kasernenknoten	Rot	Rot	Rot	Rot	237
8	stadtferne Ost-OU mit stadtnaher Süd-OU und stadtnaher Westtangente	Grün	Grün	Grün	Grün	384
9	stadtnahe Osttangente	Rot	Rot	Rot	Rot	63



Die Ergebnisse der Trassenuntersuchung im Ampelsystem: Grün steht für eine gute, Gelb für eine durchschnittliche und Rot für eine schlechte Bewertung.

B15neu: Vierspurige Varianten liegen vorne

Ergebnisse der Trassenuntersuchungen im Dialogforum vorgestellt – Entscheidung offen

Auf der zweiten Sitzung des Dialogforums zur Süd-Ost-Umfahrung Landshuts sind am Montagmittag die Ergebnisse einer Variantenuntersuchung vorgestellt worden (siehe Grafik). 14 Planfälle wurden hinsichtlich Entlastung der Anwohner, Verkehrsnutzen, Umweltbelange und Kosteneffizienz bewertet. Eine Entscheidung, welche Trasse nun gebaut werden soll, fiel indes noch nicht.

„Anhand der Erkenntnisse zu den untersuchten Trassen wollen wir uns jetzt eine Meinung bilden, um eine Empfehlung für eine tragfähige Lösung der Verkehrsprobleme unserer Region zu erarbeiten“, sagten Landrat Peter Dreier und Oberbürgermeister Hans Rampf in einer gemeinsamen Erklärung. Zusätzlich soll vor dem dritten Dialogforum eine Infoveranstaltung stattfinden, bei der die Gutachter für Fragen zur Verfügung stehen.

Baudirektor Manfred Dreier vom Staatlichen Bauamt Landshut gab am Montag zunächst einen Überblick über die 14 untersuchten Planfälle. Den Teil „Verkehr“ stellte Prof. Dr. Harald Kurzak aus München, den Bereich „Umwelt“ der Freisinger Landschaftsarchitekt Dr. Hans-Michael Schober vor.

Die Variante 1a beginnt am Fernstraßenkreuz der B15neu mit der A92 bei Ohu, führt im Osten vierstreifig um Landshut herum und wird ab der Kreuzung mit der B299 zweistreifig bis zur B 15 alt südlich Hachelstuhl weitergeführt. Diese Variante bringt, so schreiben es die Gutachter, eine sehr hohe Entlastung der Anwohner, nachhaltige Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr und hohe Fahrzeiterparnis. Die Eingriffe in Natur und Landschaft lägen in der Gesamtbeurteilung aller Variante im Mittelfeld und seien rechtlich zu bewältigen. Die Kosten seien mit 260 Millionen Euro zwar hoch, aber in Relation zu der hohen Entlastung vergleichsweise günstig. Die Variante 1a wurde auch als dreistreifige Lösung (bis zu B 299) untersucht. Im Ergebnis rieten die Gutachter von dieser Lösung ab, weil sie nur um zwölf Prozent billiger ist. Im Gegenzug aber weniger verkehrswirksam ist und auch erhebliche betriebliche

und sicherheitstechnische Nachteile aufweist. So wären für den Tunnel ebenfalls zwei Röhren erforderlich. Die dreistreifige Verkehrsröhre wäre durch eine Rettungsröhre zu ergänzen. In der Verkehrsröhre käme es zum Begegnungsverkehr, was erhebliche Risiken mit sich bringen würde und unter Umständen zu einer Sperrung für Gefahrguttransporte führen würde.

Die Variante 1b unterscheidet sich von der Variante 1a dadurch, dass sie zwischen Hoheneggkofen und Geisenhausen auf einer vierstreifig auszubauenden B299 verläuft und die Querspange zur B15alt über das Vilstal führt. Diese Variante habe in den meisten Kriterien etwas schlechter abgeschnitten als die 1a und hat eine schlechtere Entlastungswirkung als diese. Auch die Variante 1c hat eine geringere Entlastungswirkung als die 1a und eine geringere Kosteneffizienz.

Die Varianten 2a und 2b entsprechen jeweils der 1a und der 1b, ergänzt um eine stadtnahe Osttangente. Das Ergebnis zeigt, dass die zusätzliche Osttangente mehr Entlastung bringt, weil diese Ziel- und Quellverkehr aufnimmt und die Anbindung des Stadtostens verbessert.

Die Variante 3 sieht eine dreistreifige stadtferne Umgehung im Westen von Landshut vor. Dazu müsste der Verkehr ab Ohu im Versatz über die A92 geführt und eine Anschlussstelle westlich Münchne- rau gebaut werden. Dies würde nach Angaben der Experten einen sechsstreifigen Ausbau der A92 auf 17 Kilometern erfordern, weil sich dort die Verkehrsmengen auf bis zu 66000 Fahrzeuge täglich erhöhen würden. Insbesondere in den Steigungsbereichen der A92 bei Altdorf würde der zusätzliche Verkehr in den Spitzenstunden regelmäßig zu einer nicht akzeptablen Überlastung der Autobahn führen. Die stadtferne Westumgehung sei wegen der zusätzlichen Kosten für den A92-Ausbau in der Summe viel teurer und wegen des Umweges über die A92 wenig verkehrswirksam und nicht kosteneffizient. Ferner sei die naturschutzrechtliche Durchsetzbarkeit aufgrund der Eingriffe in das FFH-Gebiet entlang der Isar fraglich. Und das Problem im Landshuter Osten bliebe ungelöst.

Die Verkehrsprobleme im Landshuter Osten könnten allenfalls durch eine Kombination aus stadtferner Westumgehung mit einer stadtnahen Osttangente (Variante 4) gelöst werden. Dennoch bleibe auch diese Kombination hinsichtlich Verkehrs-entlastung, Zeitersparnis und Umwelt deutlich hinter den übrigen Varianten zurück.

Die stadtnahe Westtangente (Variante 5a) bringe zwar eine bessere Anbindung der Quartiere im Landshuter Westen, jedoch kaum Verbesserungen für den weiträumigen B15-Verkehr. Für diesen sei die Streckenführung unattraktiv: Der von Regensburg kommende Verkehr müsse zunächst auf die A92 wechseln, dann auf die Staatsstraße 2045 abfahren, um über die Westtangente wieder zur B15 zu gelangen. Die geringe Akzeptanz spiegle sich in der Verkehrsprognose wieder. Der Stadtosten werde kaum entlastet.

Mit einer Ergänzung der stadtnahen Westtangente um eine stadtnahe Osttangente (Variante 5b) könnte zwar auch die Verkehrssituation im Landshuter Osten verbessert werden. Allerdings wären die Verkehrs-entlastung und der Reisezeitgewinn deutlich geringer als bei den übrigen Umgehungen. Aufgrund der fehlenden weiträumigen Verkehrswirksamkeit könnten beide Straßen nur in kommunaler Baulast, also auf Kosten von Stadt und Landkreis, realisiert werden.

Die stadtnahe Osttangente mit Weiterführung im Tunnel bis zur B299, Anschlussstelle Moniberg (Variante 6), sei mit Kosten von 225 Millionen Euro nur unwesentlich billiger als die stadtferne Ost-Süd-Umgehung, weil zusätzlich der Abschnitt der A92 von Ohu bis Altheim sechsstreifig sowie ein Abschnitt der B15 vierstreifig ausgebaut werden müsste. Gleichzeitig bringe sie jedoch viel weniger Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr. Dieser gelange bei der Anschlussstelle Moniberg auf die B299 und müsse sich im Steigungsbereich mit dem schon jetzt vorhandenen Verkehr der B299 verflechten, was im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sehr ungünstig sei. Eine Querspange zur B15alt ist auch hier nicht gegeben. Ferner sei diese – vom Grünen-Bundestagsabgeord-

neten Dr. Thomas Gambke ins Gespräch gebrachte – Variante aus naturschutzrechtlicher Sicht die risikoreichste, weil im Bereich Schönbrunn besonders hochwertige Waldlebensraumtypen sowie Quellen zerstört würden.

Die Variante 7 sieht einen Ausbau der Niedermayerstraße und des Kasernenknotens im Anschluss an die innere Osttangente vor (grau). Der Fall 7 bringe nur halb so viel Verkehrs-entlastung wie die stadtfernen Ostumgehungen, eine geringe Zeitersparnis und eine geringe Verbesserung für den weiträumigen Verkehr. Aufgrund der umfangreichen Ingenieurbauwerke und bautechnischer Risiken ergeben sich Gesamtkosten von 237 Millionen Euro. Ein Hauptziel, die dicht bebauten Stadtbereiche vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird nicht erreicht.

Die Variante 8 ist eine Kombination des Falles 1a mit einer stadtnahen Westtangente und würde zusammen mit der A92 einen kompletten Ring um Landshut ergeben. Diese Lösung schneide bei den verkehrlichen Kriterien am besten ab. Auch in diesem Fall müsste die Westtangente aber als kommunale Straße gebaut werden.

Wird nur die stadtnahe Osttangente (Variante 9) von der B11/B15 bis zur Kreisstraße LA 14 gebaut, erhielte sie einen prognostizierten Verkehr von 11900 Fahrzeugen pro Tag. Sie entlaste insbesondere die Konrad-Adenauer-Straße erheblich und verbessere die Anbindung des Landshuter Ostens nachhaltig. Sie bringe jedoch keine ausreichenden Verbesserungen für den weiträumigen Verkehr. Dieser müsse zunächst auf die A92, dann auf die B15alt und schließlich auf die Osttangente fahren, um dann über die Niedermayerstraße und das Kasernenack auf die B299 zu gelangen. Eine Verbindung zur B15alt südlich von Landshut fehlt. Diese umwegige und wenig attraktive Streckenführung stelle keine Umgehung dar, die als Ersatz für die B15alt aus Bundesmitteln realisiert werden kann, heißt es in der Untersuchung. Gleichwohl sei die innere Osttangente gemessen an ihren Kosten für den lokalen Verkehr äußerst verkehrswirksam.