



24.10.2016

Protokoll

zur 4. Sitzung am 24.10.2016 in Landshut

Anlage: - Präsentation der Projektgruppe
- Teilnehmerliste

TOP 1

Begrüßung und Einführung

- Herr LR Dreier begrüßt die Teilnehmer, die nahezu vollzählig der Einladung gefolgt sind, sowie im Speziellen Herrn Pöllinger vom Büro Dr. Schober und Herrn Professor Kurzak. Er lobt die Fortschritte, die aufgrund der vorherigen Dialogforen erreicht wurden.
- Herr OB Rampf betont, dass die Landshuter Verkehrsprobleme von Verkehrsteilnehmern aus Stadt und Land verursacht werden und die dadurch entstehenden Probleme nur gemeinsam lösbar sind. Die Lasten der Umfahrung müssten daher so gerecht wie möglich aufgeteilt werden und dort, wo es unvermeidliche Härten gebe, müssen geeignete technische Lösungen her.
- Herr LR Dreier hebt hervor, dass die B 15neu im Ortsbereich von Ohu als Einhausung gebaut werden soll, da dies im Vergleich zu den weiteren Baukosten verhältnismäßig geringe Zusatzkosten, für die Bevölkerung aber einen sehr hohen qualitativen Nutzen bedeuten würde.
- Herr MDirig Wiebel stellt klar, dass mit einer vorrangigen Einstufung (Vordringlicher Bedarf) der Umfahrung Landshut in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu rechnen ist. Der entsprechende Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages wird derzeit beraten. Die Fortsetzung der B 15neu in Richtung Rosenheim werde voraussichtlich nachrangig eingestuft.

TOP 2

Genehmigung der Niederschrift der letzten Sitzung

- Fr. Floegel (STOP B 15neu) möchte, dass auch der Flächenbedarf der Trassen untersucht werden soll und dies in der Niederschrift ergänzt werden soll. Hr. Manfred Dreier stellt klar, dass für die Raumordnungsunterlagen der Flächenbedarf bereits erhoben wurde.
- Es bestanden keine weiteren Einwendungen zur Niederschrift der letzten Sitzung.

LEITUNG

MDirig Karl Wiebel
LR Peter Dreier
OB Hans Rampf

GESCHÄFTSSTELLE

Staatliches Bauamt Landshut
Innere Regensburger Str. 7-8
84034 Landshut

KONTAKT

Telefon 0871/9254-133
Telefax 0871/9254-158
ou-landshut@stbala.bayern.de

TOP 3

Vorläufige Ergebnisse der vertieften Variantenuntersuchung hinsichtlich Umweltverträglichkeit und raumstruktureller Auswirkungen

- Hr. Manfred Dreier, Leiter der Projektgruppe, zeigt nochmals kurz die beim letzten Dialogforum verbliebenen Fälle auf. Nach der Vorstellung der Untersuchungsergebnisse soll entschieden werden, welche der Fälle mit in das Raumordnungsverfahren gehen sollen. Angesichts der geringen Unterschiede zwischen den drei Fallvarianten empfiehlt er, alle drei in einem Raumordnungsverfahren im Hinblick auf ihre Raumverträglichkeit überprüfen zu lassen.
- Hr. Manfred Dreier stellt Neuentwicklungen und neue Erkenntnisse in der Planung vor:
 - Gefahrguttransporte in Landshut:
Im Zeitraum vom 18. Juni bis 28. Juni wurden im Stadtbereich Landshut Gefahrguttransporte gezählt. Über die B 299 verkehrt eine höhere Anzahl an Gefahrguttransporten (max. 203 Fahrten pro Tag) als auf der B 15 (max. 20 Fahrten pro Tag). Nach Fertigstellung der B 15neu könnten diese das Stadtgebiet Landshut umfahren.
 - Untervariante Altfraunhofen:
Vorstellung des möglichen Trassenverlaufs durch die Baulücke zwischen dem Hauptort / der kleinen Vils und dem Ortsteil Moorloh.
 - Querung Isarhangleite:
Vorstellung einer Talbrücke als Alternative zum bislang vorgesehenen Straßendamm mit kleiner Brücke und anschließender Grünbrücke. Damit könnte der Talraum besser offengehalten werden und das FFH-Gebiet an der Isarhangleite am besten geschont werden.
 - Darstellung der Knotenpunkte B 15neu / B 299 für die Fälle 1a / b / c

TOP 4

Auswirkungen der drei Varianten auf das nachgeordnete Straßennetz, auch unter Berücksichtigung der abschnittsweisen Realisierung

- Hr. Prof. Dr. Kurzak, Verkehrsgutachter, nimmt Stellung zu den wichtigsten Knotenpunkten und zu den Auswirkungen der Umfahrung auf das nachgeordnete Straßennetz. Hierfür hat er die Verkehrsbelastungen auf allen nachgeordneten Straßen prognostiziert, und zwar auch für alle Zwischenzustände, die sich bei abschnittsweiser Realisierung ergeben.
- Im Ergebnis kann Hr. Prof. Dr. Kurzak Entwarnung geben, da der Ausbau und die Netzergänzungen so geplant sind, dass es im nachgeordneten Straßennetz weitgehend nur zu geringen Verkehrszunahmen kommt. Es werden zum Teil sogar Entlastungen erreicht. Lediglich die B 299 zwischen Geisenhausen und Vilsbiburg sollte zusätzlich ertüchtigt werden. Denkbar wären hier Überholfahrstreifen und ein höhenfreier Ausbau des Knotens am westlichen Ortseingang von Vilsbiburg.

TOP 5

Vorläufige Ergebnisse der vertieften Variantenuntersuchung hinsichtlich Umweltverträglichkeit und raumstruktureller Auswirkungen

- Hr. Pöllinger, Landschaftsarchitekt vom Ingenieurbüro Dr. Schober, stellt die vorläufigen Ergebnisse einer umfangreichen Umweltverträglichkeitsstudie vor, in welcher alle drei Fälle nach 15 Hauptkriterien untersucht und bewertet wurden.
- Anhand von Säulendiagrammen zu jedem einzelnen Schutzgut sind die durchaus erheblichen Unterschiede bei einzelnen Kriterien erkennbar. Bei Betrachtung aller bewerteten Kriterien zeigt sich, dass die untersuchten Planfälle in Bezug auf die Anzahl der jeweiligen Vor- und Nachteile aber keine großen Unterschiede aufweisen und beim Gesamtergebnis nahe beieinander liegen.
- Hr. Pöllinger empfiehlt, die Variante 1b bevorzugt weiterzuverfolgen, da sie bei den untersuchten Schutzgütern der Umweltbelange die geringsten Beeinträchtigungen mit sich bringt.
- Für eine der beiden Untervarianten bei Altfraunhofen kann Hr. Pöllinger keine Empfehlung aussprechen. Hier obliegt es der Gemeinde Altfraunhofen, sich in der Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren entsprechend zu äußern.

TOP 6

Zusammenfassung und Überblick über die weiteren Verfahrensschritte

Hr. Manfred Dreier führt aus, dass in der Gesamtbetrachtung alle drei Fälle sehr ähnlich abschneiden. Er empfiehlt daher, alle drei Fälle in das Raumordnungsverfahren einzubringen.

TOP 7

Diskussion der Ergebnisse und Beratung über das weitere Vorgehen

Hr. MDirig Wiebel stellt zur Einleitung der Diskussionsrunde dar, dass in einem Raumordnungsverfahren alle drei jetzt im Detail untersuchten Fälle geprüft werden sollten. Für keine der Varianten gebe es ein Ausschlusskriterium und die Herausforderungen für das bestehende Straßennetz sind bei allen Trassenführungen lösbar.

Die anschließenden Diskussionsbeiträge werden nachfolgend stichpunktartig wiedergegeben:

Hr. Bgm. Reff (Gemeinde Geisenhausen)

Es ist nicht nachvollziehbar, warum Variante 1b und 1c so gut bewertet werden.

Variante 1c sollte vom ROV ausgeschlossen werden. Beim Bau der Variante 1b sollte dieser so schonend wie möglich und auf möglichst vielen schon vorhandenen Straßen stattfinden. Dies ist in dem vorliegenden Fall im Bereich des Vilstals nicht nachvollziehbar. Fall 1a weist die höchste Entlastung für Landshut und den geringsten Flächenverbrauch auf.

Hr. Kaltenegger (Bund Naturschutz)

Ablehnung aller vorgestellten Trassen.

Keine der Varianten bringt so viel Entlastung für Landshut, dass der ortsfernen Umgehung vorbehaltlos zugestimmt werden könnte. Alle Varianten bedeuten einen großen Eingriff in die Landschaft (v.a. Isarhangleite) und Erhöhung der Lärmbelastung für die Anwohner (v.a. Ohu). Bezüglich des Ausbaus der B 299 sind keine unüberwindbaren Hindernisse erkennbar und wäre aus Sicht des BUND machbar.

Frau Steinberger (MdL)

Alle Varianten werden abgelehnt.

Die B 15neu als Bundesfernstraße wird aufgrund ihrer Stadtferne nicht die Aufgabe einer Ortsumfahrung erfüllen können. Der Flächenverbrauch durch den Ausbau mit 4 FS ist zu hoch. Die unzureichenden Auf-/Abfahrmöglichkeiten auf die B 15neu sowie die hohen Belastungen für die Anwohner werden kritisch gesehen.

Fr. Floegel (Stop B15 neu)

Ablehnung aller Varianten.

Die Lärmproblematik in Ohu wird innerhalb der Ergebnispräsentation zu wenig beachtet. Zielvorgaben sind zu konträr: Zum einen soll eine hohe Entlastung von Landshut erfolgen, zum anderen die Fernbeziehung R-LA-RO verbessert werden. Bemängelt werden die sehr hohen Belastungen, die für den Landkreis entstehen, bei einer sehr geringen Entlastung von Landshut.

Im Falle einer Realisierung der OU Landshut steigt die Wahrscheinlichkeit des Weiterbaus weiter im Süden, was von der dortigen Bevölkerung strikt abgelehnt wird.

Fr. Müller (MdL)

Forderung einer Einhausung bei Ohu.

Variante 1b wird als Beste angesehen, da eine Verteilung der Lasten auf verschiedene Gemeinden erfolgt. Stadtnahe Westtangente und Osttangente sind eine Angelegenheit der Stadt Landshut sowie der Umlandgemeinden und sind unabhängig von der Ost-Süd-Umfahrung zu betrachten.

Fr. Rottenwallner (Gemeinde Altfraunhofen)

Die Untervariante im Bereich Moorloh wird rundum abgelehnt, weil der Ort dadurch komplett zerschnitten wird. Kein Verständnis, dass nun plötzlich eine Untervariante entwickelt wurde. Fall 1a wird favorisiert, da kürzeste Streckenlänge und beste Entlastung für Landshut. Die Gemeinden, die eine Verkehrsentslastung anstreben, müssen auch die Umgehung auf ihrem Gebiet akzeptieren.

Fr. Bgm. Gatz (Gemeinde Tiefenbach)

Variante 1b und 1c bringen zu geringe Entlastung für Landshut und Begehrlichkeiten nach einer stadtfernen Westtangente wären die Folge.

Positiv ist, dass alle drei Fälle weiter untersucht werden.

Hr. Bgm. Huber (Gemeinde Kumhausen)

Variante 1a und 1b wurden vom Gemeinderat abgelehnt. Fall 1b wird wegen Versatzlösung über die B 299 als kritisch betrachtet, da durch die Reduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen Stauungen entstehen würden. Bei der Variante 1b wären auch einige Einzelanwesen massiv betroffen. Variante 1c ist wird seitens der Gemeinde bevorzugt, Hier könnte man auch auf bestehende Planungen zurückgreifen. Variante 1a wird abgelehnt, aufgrund der extremen Durchschneidung des Gemeindegebietes Kumhausen.

Hr. Oßner (MdB)

Variante 1b ist die attraktivste, da sowohl Landshut entlastet, als auch der Streckenzug der B 299 ertüchtigt wird und damit die Verkehrserschließung des südlichen Landkreises nachhaltig verbessert wird. Für die Ortschaft Ohu soll eine vernünftige Lösung in Form einer Einhausung angestrebt werden. Die stadtferne Westtangente kann nicht über Bundesmittel finanziert werden und ist somit unabhängig von der Ost-Süd-Umfahrung zu betrachten.

Hr. Graf (IHK)

Variante 1b wird bevorzugt. Angeregt wird jedoch eine Trassenführung der Südumgehung auf der südlichen Talseite des Vilstales unter Einbeziehung der Staatsstraße. Ferner sei eine Weiterführung der B 15n bis zur B 388 zu erwägen, weil dann die Südumgehung über das Kleine Vilstal entfallen könne. Die Verbindung zwischen B299 und B 15alt würde in diesem Fall durch die vorhandene B 388 hergestellt.

Fr. Widmann (MdL)

Insgesamt werden für den Ziel- und Quellverkehr in der Wachstumsregion Landshut mehr Isarquerungen benötigt. Variante 1c wird bevorzugt, da sie planungsrechtlich am weitesten vorangeschritten ist. Variante 1b wäre ein Kompromiss, wenn die entsprechenden Argumente dafür vorliegen. Für den Bereich Ohu muss eine Lösung gefunden werden, die den Menschen gerecht wird und städtebaulich verträglich ist.

Hr. Bgm. Neubauer (Markt Essenbach)

Gibt keinen Favoriten an. Die Weiterführung der B 15neu darf die Gemeinde Ohu nicht negativ beeinflussen. Es werden die maximalen Schutzmaßnahmen (v.a. gegen Lärm) gefordert, weshalb die B 15neu in Ohu eine Einhausung erhalten sollte. Aber auch gegen den rückstrahlenden Lärm von dem Bauwerk an der Isarhangleite wird ein Schallschutz gefordert. Daher soll die Gradienten möglichst flach im Bereich der Isarhangleite geführt werden.

Hr. Bgm. Strauß (Markt Ergolding)

Gibt keinen Favoriten an. Fordert den Bau der B 15neu, da der Marktrat die stadtnahe Osttangente nicht in seinen Flächennutzungsplan mit aufgenommen hat und somit ein Bau nicht realisierbar ist.

Hr. Bgm. Maier (Gemeinde Altdorf)

Gibt keine Präferenz für eine Variante an.

Hr. Bgm. Spornraft-Penker (Gemeinde Vilsheim)

Fall 1c ist die schlechteste Fallvariante, da am längsten, bei weniger Entlastung im Bereich Landshut als die übrigen Fallvarianten.

Hr. Bgm. Held (Gemeinde Eching)

Fall 1a wird mit gleichzeitigem Ausbau der B 299 favorisiert. Fall 1c sollte nicht weiterverfolgt werden. Ansonsten ist die Gemeinde von den Fallvarianten nicht betroffen. Beim Bau einer stadtfernen Westumgehung wäre die Gemeinde betroffen.

Fr. Graf (Vertretung MdL Huber)

Variante 1b wird favorisiert. Der Ausbau der B 299, der Wegfall des Linkseinbiegers an der Einmündung der LA 21, sowie die Entlastungswirkung für Landshut werden sehr positiv gesehen. Der Ausbau der B 299 über Geisenhausen hinaus bis Vilsbiburg ist ebenso zwingend notwendig.

Hr. Nickel (Pro B 15neu)

Alle drei Varianten werden als gut empfunden, die Variante 1b wird favorisiert. Wichtig ist die leistungsstarke Verbindung zwischen Regensburg und Rosenheim

Fr. Bgm. Maurer (Gemeinde Adlkofen)

Der Gemeinderat ist mehrheitlich, aber nicht einstimmig, gegen die B 15neu.

Fall 1c ist inakzeptabel, da hier die Entlastungswirkung für die Stadt Landshut am geringsten ist. Wenn eine Variante gebaut werden sollte, dann eher 1b als 1a.

Das Schutzgut Mensch muss oberste Priorität haben.

Hr. Haider (Gemeinde Vilsbiburg)

Vor allem der Ausbau der B 299 ist wichtig.

Zusätzlich muss aber auch der Kreisverkehr in Vilsbiburg durch einen Ausbau ertüchtigt werden.

Hr. Schweiger (Bayerischer Bauernverband)

Favorisiert keine der Varianten.

Landwirte werden sich rechtlich aufstellen, um ihre Rechte zu wahren und ihr Eigentum zu schützen. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Landshut ist richtig und wichtig und wird vom BBV auch anerkannt. Der Flächenverlust muss möglichst durch Ersatzland ausgeglichen werden.

Hr. OB. Rampf (Stadt Landshut)

Bevorzugung der Variante 1b. Variante 1a bringt zwar die größte Entlastung für Landshut, bei der Variante 1b ist die Entlastung aber nicht signifikant geringer, aber zusätzlich wird das „Nadelöhr“ B 299 ertüchtigt. Variante 1c bringt am wenigsten für Landshut, da nur wenig Landshuter diese Straße nutzen werden. Eine stadtnahe Osttangente ist aufgrund des beschlossenen Flächennutzungsplans des Marktes Ergolding derzeit nicht machbar. Zu einer Westtangente wird wohl erneut ein Bürgerbegehren abgehalten werden.

Stellungnahme Hr. Manfred Dreier (StBaLa)

- Für Ohu ist eine Einhausung nicht nur aus lärmschutztechnischen Gründen, sondern auch aus städtebaulichen Gründen anzustreben. Bei der Entlastung von Landshut sind alle Varianten zielkonform, da die Entlastungswerte nicht allzu stark differieren.
- Der Forderung des weiteren 3-streifigen Ausbaus bis Vilsbiburg mit gleichzeitiger Ertüchtigung der Knotenpunkte wird nachgegangen.
- Der Versatz über die B 299 bei Fall 1b ist kein verkehrliches Problem, da die vorgesehenen Knotenpunkte darauf ausgelegt sind und sich an anderer Stelle bewährt haben.
- Die Entlastung der B 299 in Landshut beträgt ca. 7.000 Kfz/Tag. Schon eine Entlastung von 10 % kann ausschlaggebend für die Funktion eines Knotenpunktes sein, ob weiterer Stau entsteht oder nicht. Im Vilstal war es nicht durchwegs möglich, die neue Straße entlang der Gemeindeverbindungsstraße zu planen, da diese dann im Überflutungsraum der Vils liegen würde und viele Höfe an die Straße angebunden sind.
- Der Abstand zwischen Isarhangleite und Ohu beträgt ca. 2 km. Verkehrslärm im Bereich der Isarhangleite wird aller Voraussicht nach im Bereich Ohu als rechtlich nicht relevant eingestuft werden.
- Bei der Untervariante 1b-nord oder -süd wird eindeutig die Nordvariante favorisiert

TOP 8

Fazit der Leitungsgruppe und Ausblick auf das nächste Dialogforum

Hr. LR Dreier (Landkreis Landshut)

Sobald die B 15neu von Norden an die A 92 anschließt, werden im Raum Landshut Straßen benötigt, die den Verkehr aufnehmen können. Daher ist eine Weiterführung der B 15neu über die Isar und weiter bis zur B 299 und B 15 sehr wichtig.

Da jede Variante eine Betroffenheit bei einzelnen Gemeinden auslöst, aber dennoch im Interesse der gesamten Region eine tragfähige und möglichst schonende Lösung gefunden werden muss, sollte die Trasse favorisiert werden, welche die meisten Handlungsoptionen zulässt.

In Ohu soll es eine Einhausung geben, um größtmöglichen Lärmschutz zu schaffen.

Besonders die Variante 1b bringt mehrere Vorteile. Durch die teilweise Trassenbündelung mit der bestehenden B 299 würden die Eingriffe und Zerschneidungen minimiert werden. Durch den vierstreifigen Ausbau der B 299 bis Geisenhausen und einen 3-streifigen Ausbau der B 299 bis Vilsbiburg würden Pendler und Wirtschaft erheblich profitieren und die Wirtschaftsorte Vilsbiburg und Geisenhausen deutlich aufgewertet.

Die Gemeinden Geisenhausen und Altfraunhofen können sich in das Raumordnungsverfahren mit Vorschlägen zu einer alternativen Trassenführung entlang der St 2045, anstatt der GVS im kleinen Vilstal, einbringen, so dass im Dialogforum diese Trassenvorschläge vorgestellt und diskutiert werden können.

Der Fall 1b macht, nach aktuellem Stand, Kompromisse für alle Teilnehmer des Dialogforums möglich.

Insgesamt sollen alle drei Varianten in das ROV einfließen.

Nächste Veranstaltung

Der Zeitpunkt für die 5. Sitzung des Dialogforums ist nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens voraussichtlich Mitte 2017.

gez.
Karl Wiebel
Leiter der Bayerischen
Straßenbauverwaltung

gez.
Peter Dreier
Landrat

gez.
Hans Rampf
Oberbürgermeister