



Informationsveranstaltung

B 15neu, Essenbach (A 92) - B 299
Neubau der Ost-Umfahrung Landshut
Bauabschnitt I von Essenbach (A 92) bis Dirnau (LAs 14)
am 30.01.2020



Visualisierung B 15n, Bauabschnitt I, Tunnel Ohu Südportal, Quelle Staatliches Bauamt Landshut

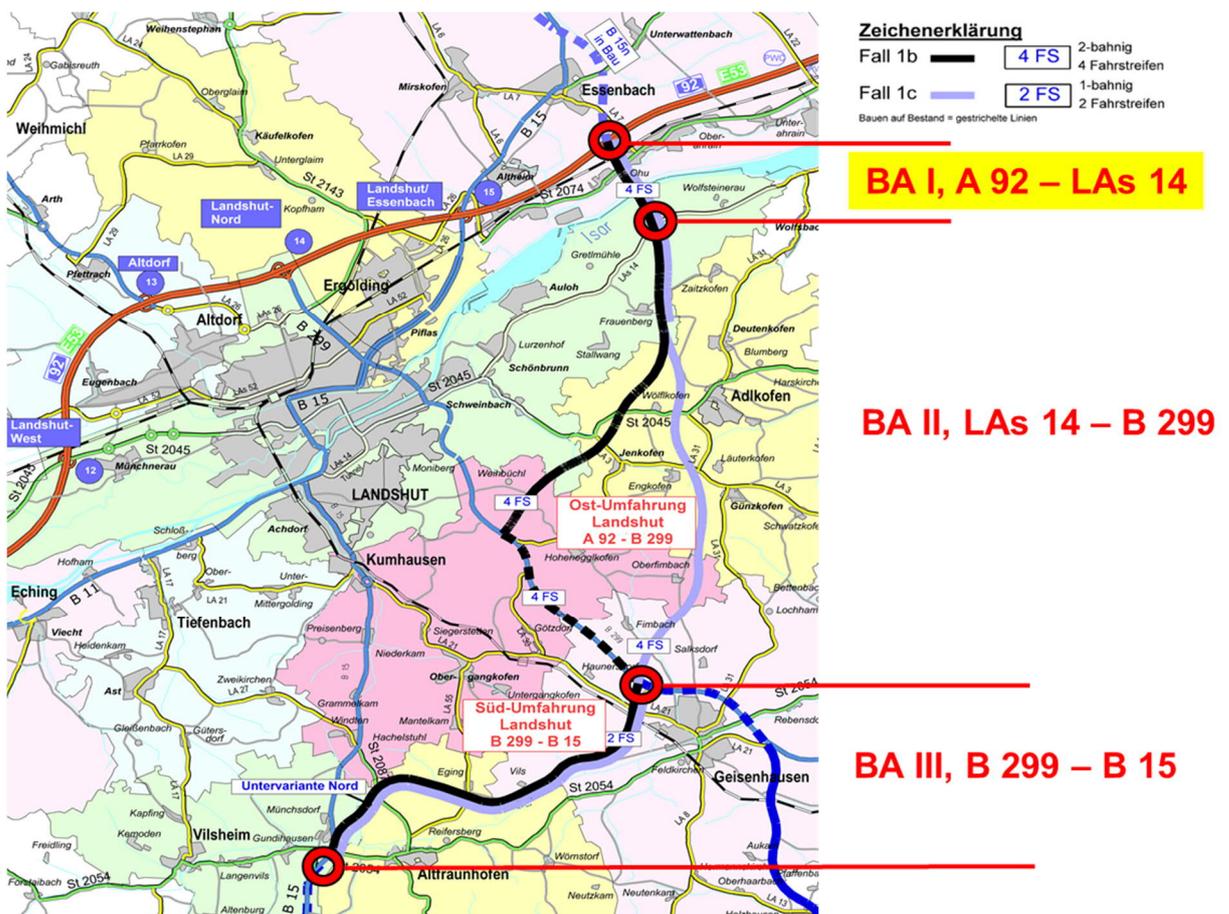
1. Einführung

Die Bundesstraße B 15 verbindet im Bundesfernstraßennetz die Oberzentren Regensburg, Landshut und Rosenheim und verknüpft als überregionale Nord-Süd-Verbindung die querlaufenden Bundesautobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8. Ihre Bestandsstrecke ist wegen der Vielzahl von Ortsdurchfahrten und wegen ihres geringen Ausbaustandards für diese Verkehrsfunktion völlig unzureichend.

Die Notwendigkeit der Weiterführung der B 15neu südlich der Autobahn A 92 ist durch die Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 gesetzlich festgestellt. Dort ist die Ost-Süd-Umfahrung Landshut im Vordringlichen Bedarf (VB) mit einem Realisierungsziel bis zum Jahr 2030 enthalten.

Die geplante Ost-Süd-Umfahrung von Landshut im Zuge der geplanten Bundesfernstraße B 15neu Regensburg – Landshut – Rosenheim beginnt im Norden nach dem Knotenpunkt der B 15neu mit der A 92 und endet südlich von Landshut an der bestehenden B 15.

Insgesamt teilt sich das im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Projekt B 15neu in 3 Bauabschnitte (BA):



2. Technische Planung

Die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für den ersten Bauabschnitt von der A 92 bis zur Kreisstraße LAs 14 bei Dirnau ist mittlerweile abgeschlossen, so dass in Kürze das Planfeststellungsverfahren vom Staatlichen Bauamt Landshut bei der Regierung von Niederbayern beantragt werden kann.

Das Vorziehen dieses Abschnittes ist unabhängig von der laufenden Variantendiskussion möglich, da alle noch in Betracht kommenden Lösungen (Planfall 1b / 1c) in diesem Bereich in Lage und Höhe identisch sind. Zudem sind mit der geplanten Gradienten und dem gewählten Bauende bei Dirnau (Anschlussstelle LAs 14) alle Varianten zur Querung der „Isarhangleite“ möglich

Von Bauanfang bei Bau-km 48+110 bis Bau-km 48+156,5 verläuft die B 15neu auf einer Länge von 46,5 m in einer Trogstrecke unter Geländeoberkante. Im Bereich zwischen den Siedlungsteilen Ohu und Ohu-Siedlung verläuft die B 15neu anschließend auf einer Länge von 361 m in einem Tunnel. Der „Tunnel Ohu“ quert die Bahnlinie Landshut- Plattling und die Staatsstraße 2074 (St 2074). Die St 2074 muss dabei den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Der Tunnel Ohu erhält einen überschütteten Deckel, der zu einem Grünzug entwickelt wird und über den alle vorhandenen kreuzenden Verkehrswege und Versorgungsleitungen geführt werden.

Südlich der St 2074 folgt ab dem südlichen Tunnelportal eine 162 m lange Trogstrecke mit beidseits angeordneten Schutzwänden.

Zur Isar hin steigt die Gradienten der Straße allmählich an. Die geplante 396 m lange Isarbrücke verläuft in einer Höhe von 5 bis 10 m über dem Fluss und den angrenzenden Auebereichen. Auf der Isarbrücke werden Schutzwände aus Gründen des Immissions-schutzes (insbesondere Lärm- / Spritzwasserschutz), sowie des Irritations- und Kollisions-schutzes (Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse) errichtet.

Am Bauende schließt die B 15neu mittels Anschlussrampen an die bestehende Kreisstraße LAs 14 bei Dirnau an. Eine Anhebung des Straßenverlaufs der LAs 14 ist nicht geplant.

An der Anschlussstelle ist ein Mitfahrerparkplatz vorgesehen. Die Kreisstraße LAs 14 wird im Bereich der neuen Anschlussstelle zur Errichtung von Linksabbiegespuren verbreitert.

➔ **Weitere Informationen an der Themeninsel „Technische Planung“**

3. Natur und Umwelt

Der Bau von Straßen führt in unterschiedlicher Intensität zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Durch die Erstellung der umweltfachlichen Untersuchungen werden die Auswirkungen von Straßen auf die Umwelt umfassend ermittelt, bewertet und bei der Genehmigung berücksichtigt.

Es ist Aufgabe des Vorhabensträgers, die nachteiligen Auswirkungen von Straßen so weit wie möglich zu vermeiden, zu minimieren oder durch spezielle Maßnahmen zu kompensieren. Hierzu werden umfangreiche technische Maßnahmen (z.B. Tunnel bei Ohu, Brücke über die Isar mit großer lichter Weite) sowie landschaftspflegerische Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt.

Als naturschutzrechtlicher Ausgleich wird ein Auenlebensraumkomplex auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen geschaffen. Auch die ehemalige Standortschießanlage bei Dirnau und Flächen entlang des verlegten Längenmühlbaches werden in das Ausgleichskonzept miteinbezogen.

➔ **Weitere Informationen an der Themeninsel „Natur & Umwelt“**

4. Immissionen / Lärm

Lärmschutz an Bundesstraßen spielt eine immer bedeutendere Rolle bei der Straßenplanung und beim Straßenbau. Straßenlärm setzt sich grundsätzlich aus zwei Geräuschquellen zusammen, dem Antriebs- und dem Reifen- Fahrbahn-Geräusch. Ab ca. 30 - 40km/h ist das Abrollgeräusch (Reifen-Fahrbahn-Geräusch) lauter als das Motorengeräusch.

Für Lärmschutz beim Neubau von Straßen bestehen gesetzliche Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten und in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten sind. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Nachfolgender Tabelle können Sie die Grenzwerte nach den jeweiligen Gebietskategorien entnehmen:

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB (A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Quelle: 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung)

Abb.: 1 - Lärmvorsorge; Quelle: BMVI

Für den Neubau der B 15neu im ersten Bauabschnitt werden unter Berücksichtigung der geplanten Schutzeinrichtungen keine Immissionsgrenzwerte überschritten.

Die Anhebung der St 2074 als Folge der Neubaumaßnahme führt zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der Lärmvorsorge.

Generell ist festzustellen, dass die abgesenkten Grenzwerte der Lärmsanierung entlang der LAs 14 nicht überschritten werden.

➔ **Weitere Informationen an der Themeninsel „Technische Planung“**

5. Verkehr

Die Stadt Landshut weist entlang der bestehenden B 15 eine der höchsten verkehrlichen Belastungen auf. Als bedeutsamste Ursache gilt die vergleichsweise geringe Anzahl von Isarübergängen im Landkreis Landshut. Der regionale Nord-Süd-Verkehr fließt überwiegend über die 5 Isar-Übergänge im Stadtgebiet Landshut. Die nächsten Isarübergänge liegen 14 km (Niederaichbach) bzw. 17 km (Volkmannsdorferau im Lkr. Freising) entfernt. Dieser Sachstand führt zu einer enormen Verkehrsverdichtung im Stadtgebiet. Zusätzlich hat sich die Verkehrssituation durch den generellen Zuzug in den Raum Landshut und die Etablierung zahlreicher zentraler Einrichtungen im gesamten Stadtgebiet verschärft.

Das Verkehrsgutachten mit Ermittlung des werktäglichen Verkehrs für die B 15neu basiert auf dem Landesverkehrsmodell - Bayern (LVM - BY). Dieses landesweite Verkehrsmodell schafft eine einheitliche Datengrundlage für alle Straßenplanungen. Im LVM-BY werden auch regionale und lokale Strukturdaten der Stadt Landshut sowie die absehbare Bauleitplanung berücksichtigt.

Das Gutachten zeigt, dass der erste Bauabschnitt nach Fertigstellung eine Verkehrsbelastung von 13.200 Kfz/Tag ergibt.

Die Konrad-Adenauer-Straße wird durch den Bau des ersten Bauabschnitts um 3.200 Kfz/Tag entlastet und weist im Jahr 2035 eine Verkehrsbelastung von 26.100 Kfz/Tag auf. Im Bereich der Niedermayerstraße westlich des Kasernenecks fahren im Prognosenullfall (ohne Bau der B 15neu) 36.200 Kfz/Tag. Nach Realisierung des ersten Bauabschnittes reduziert sich die Verkehrsbelastung um 5.000 Kfz/Tag.

Die Kreisstraße LAs 14 erfährt durch den ersten Bauabschnitt östlich von Auloh eine Zunahme von 3.000 Kfz/Tag. In Richtung Landshut auf Höhe der Schulzentren wird die LAs 14 jedoch um 2.500 Kfz/Tag entlastet. Dies liegt daran, dass mit der B 15neu eine attraktive und schnellere Route für den Quell-Ziel-Verkehr von Auloh, Frauenberg und Adlkofen aus Richtung Regensburg entstanden ist.

➔ **Weitere Informationen an der Themeninsel „Technische Planung“**

6. Ablauf Planfeststellungsverfahren

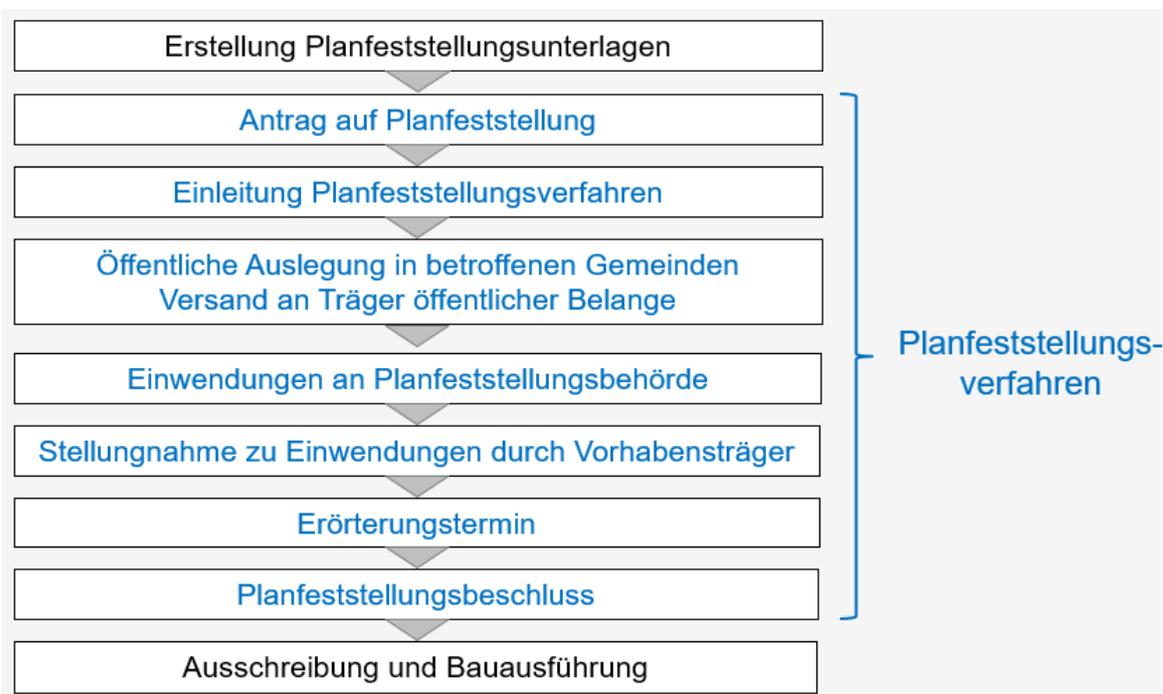
Geregelt ist das Planfeststellungsverfahren im jeweiligen Fachrecht – hier im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Das Planfeststellungsverfahren wird von der Regierung von Niederbayern als Planfeststellungsbehörde durchgeführt.

Das Verfahren beginnt mit dem Antrag des Staatlichen Bauamts Landshut als Vorhabensträger des Projekts.

Als nächster Schritt folgt das Anhörungsverfahren, bei dem die Pläne in den betroffenen Gemeinden ausgelegt und an die Träger öffentlicher Belange versandt (TöB) werden. Fachstellen und Bürger können zum Projekt Einwendungen erheben. Alle Einwendungen werden dem Vorhabensträger zur Prüfung und zur Stellungnahme übergeben. Sobald die Stellungnahmen der Regierung von Niederbayern als Anhörungsbehörde vorliegen, werden diese zusammen mit den Einwendungen in einem Erörterungstermin behandelt. Die Erkenntnisse zu Belangen und Betroffenheiten aus dem Erörterungstermin werden von der Regierung von Niederbayern abgewogen. Am Ende des Verfahrens ergeht ein Planfeststellungsbeschluss, der Baurecht schafft. Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann Klage erhoben werden.

Nachfolgende Grafik zeigt den Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens:



* Träger öffentlicher Belange (z. B. Wasserwirtschaftsamt, Naturschutzbehörde, etc.)

Weitere Informationen zur Ost-Umfahrung Landshut sowie dem Dialogforum zur „Ost-Süd-Umfahrung Landshut“ finden Sie auf der Projekthomepage www.ou-landshut.de.