



Initiative PRO B15neu – Altstadt 392 – 84028 Landshut

Bayerische Staatskanzlei  
Ministerpräsident Horst Seehofer  
Franz-Josef-Strauß-Ring 1  
80539 München

Zur Kenntnis an: Bundesminister Alexander Dobrindt  
Staatsminister Joachim Herrmann  
Staatsminister Marcel Huber  
Staatsministerin Ulrike Scharf

Landshut, 27. Januar 2015

## Offener Brief

### **B15 neu: Appell für eine nachhaltige Verkehrspolitik in Südost-Bayern**

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Seehofer,

die Initiative Pro B15neu hat seit Jahren die politischen Mandatsträger unterstützt, um eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung von Regensburg bis Rosenheim zu realisieren. Über 30.000 Unterschriften von betroffenen Bürgern, die der Staatsregierung letzte Woche übergeben wurden, sprechen eine deutliche Sprache. Es gibt einen ausdrücklichen Wunsch nach einer B15 neu.

Herr Ministerpräsident, wir bitten Sie, die ursprüngliche Planung einer B15 neu im Bundesverkehrswegeplan 2015 zu belassen und sich für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf Plus einzusetzen.

Denn es ist zu befürchten, dass die Verkehrssituation in der betroffenen Region (besser den betroffenen Regionen) sich mittel- bis langfristig drastisch verschlechtern wird. Hierzu einige realistische Szenarien:



### **Szenario 1: Was geschieht, wenn das Teilstück bis zur B299 nicht in den vordringlichen Bedarf kommt?**

Es ist zu befürchten, dass das "kurze Teilstück" der B15 neu, zwischen Essenbach und der B299, nicht wie von Minister Joachim Herrmann versprochen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden könnte.

Im Jahr 2019 wird die B15 neu von Regensburg nach Landshut an der A92 ankommen, mit dramatischen Folgen für die Stadt Landshut, aber auch das übergeordnete Straßennetz. Der Verkehr in der Stadt wird kollabieren. Die Hauptdurchfahrt über die Konrad-Adenauer-Straße kann nicht für den Schwerlastverkehr gesperrt werden, da es keine alternative Route gibt. Ein weiteres erhebliches Problem entsteht an der A92. Der Verkehr auf der A92 wird im Raum Landshut so ansteigen, dass deren vier Spuren deutlich überlastet werden. Somit wäre ein sechs-streifiger Ausbau zwingend, der wiederum noch nicht im vordringlichen Bedarf und somit in weiter Ferne läge. Staus im Raum Landshut wären dann die Regel! Von einer weiteren Unfallhäufung, die in diesem Bereich bereits vorhanden ist, ganz zu schweigen.

Die Flughafentangente würde deutlich höher belastet – auch hier wäre vermutlich ein vier-streifiger Ausbau erforderlich.

Der auf der B15 neu ab 2019 (Anschluss Essenbach) anwachsende Verkehr würde nicht nur die Stadt Landshut / A92 und Flughafentangente überlasten, sondern auch zu einer Mehrbelastung auf der B15 alt und B299 im Süden führen. Speziell die Situation an den Ortsdurchfahrten (z.B. Kreisverkehr Vilsbiburg, Ortsdurchfahrten Taufkirchen und Dorfen usw.) würden überlastet, wodurch dort eine unzumutbare Situation entstünde.

### **Szenario 2: Was geschieht, wenn das Teilstück bis zur B299 in den vordringlichen Bedarf kommt und rasch realisiert wird?**

Für die Stadt Landshut würde sich die Verkehrssituation dadurch selbstverständlich entschärfen. Allerdings vergrößern und verlagern sich die Probleme dadurch erst richtig in das überregionale Straßennetz. Sobald der "Flaschenhals" Landshut, aber auch Rosenheim, durch die Fertigstellung der Westumgehung, beseitigt wird, wird die zusätzliche Nord-Süd-Verbindung für den Pendel-, Urlaubsreise- und vor allem Schwerverkehr erst richtig interessant. Eine Situation, in der für viele Jahre die Umgehung Landshut fertiggestellt wäre, aber die B15 alt / B299 nicht entsprechend baulich angepasst sind, ist völlig unvorstellbar. Taufkirchen, Dorfen, aber auch Ortschaften an der B299 würden Riesenprobleme bekommen. Alleine die Umgehung Vilsbiburg wäre baulich in keiner Weise für die zu erwartende Verkehrssteigerung ausreichend ausgebaut (Staus am Kreisverkehr im Norden, Staus an der Einmündung an die B388).



Selbst wenn die B15 alt, wie diskutiert, mit Ortsumgehungen und Überholstreifen ausgebaut würde, bleibt die Problematik, dass sich in Zukunft 20.000-30.000 Fahrzeuge mehr, mit hohem Schwerlastverkehrsanteil, auf mehrere Straßenverbindungen aufteilen würden. Vermutlich wird sogar die B299 einen größeren Anteil aufnehmen müssen, als die B15 alt – NIEMAND spricht bisher davon, dass auch diese Straße ausgebaut werden müsste.

Herr Ministerpräsident, die Auswirkungen der Entscheidung über eine B15 neu hat nicht nur Auswirkungen auf die unmittelbare Umgebung der geplanten Trasse, sondern auf alle Strecken, die die zu erwartende Verkehrslast aufnehmen müssen: B15 alt (auch im Ausbauzustand), B299, B20, Flughafentangente, A92 (zwischen Landshut und Erding) und die B388.

#### **Fazit:**

Der Schnellschuss der Bayerischen Staatsregierung schafft mehr Probleme, als dadurch gelöst würden. Hauptfehler scheint eine zu eindimensionale Sichtweise auf die B15 neu südlich von Landshut zu sein. Diese dient mitnichten einem Ersatz der B15 alt, sondern ist eine überregionale Verkehrsader, die das gesamte Straßennetz entlasten soll. Mit Fertigstellung der Umgehung Landshut wird dieses den deutlich ansteigenden Verkehr nicht mehr aufnehmen können. Es ist zu befürchten, dass der weitere Ausbau entweder gar nicht oder viele Jahre später erfolgen wird, was unzumutbare Zustände für Anwohner und Verkehrsteilnehmer nach sich ziehen wird.

Von der weiteren Erschließung von Wirtschaftsräumen mit Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region südlich von Landshut, die bei der ursprünglichen Trassenplanung (im Landkreis Mühldorf) auch eine Rolle gespielt hat, hätte man sich sowieso damit völlig verabschiedet.

#### **Unsere Bitte:**

Herr Ministerpräsident, mit großer Weitsicht wurde der erste Teilabschnitt der B15 neu von Regensburg nach Landshut geplant und gebaut. Die Anrainer an diese Straße berichten alle, was für eine Steigerung der Lebensqualität in den Ortschaften und auch bei der Fahrt in die Oberzentren Regensburg und Landshut dies mit sich gebracht hat.

In dem von Ihnen verfassten Bayernplan 2013 – 2018 heißt es:

"Bayern soll seinen Menschen auch in Zukunft modernste Infrastruktur mit bestens ausgebauten Verkehrswegen bieten. (...) Modern ausgebaute Verkehrswege sind ein wichtiger Standortvorteil für Bayern. Zugleich sind sie Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land."



Die Konsequenzen der Entscheidung gegen die B15 neu sind aus unserer Sicht massiv und betreffen Gesellschaft und Wirtschaft gleichermaßen. Die wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Region wird auf Jahre hin behindert. Gleichzeitig ist eine noch massivere Verkehrskonzentration auf den Großraum München vorprogrammiert.

Anstatt die Mobilität in der ganzen Region zu erhöhen, wird also ein bestehender Engpass lediglich weiter nach Süden verschoben. Das kann nicht Sinn und Zweck einer langfristigen Verkehrspolitik sein. Wir kommen deshalb zum eindeutigen Schluss, dass der vermeintliche „Kompromiss“ vom 19. Januar 2015 dem tatsächlichen Bedarf in keiner Weise Rechnung trägt.

Stattdessen wird der Weg des geringsten Widerstands beschritten – zu Lasten aller Bürgerinnen und Bürger, die sich von der Bayerischen Staatsregierung endlich die Lösung des Verkehrsproblems in ihrer Heimat erhofft haben.

Es ist Aufgabe der Politik, die Infrastruktur für einen zukunftssicheren Standort Südost-Bayern zu schaffen.

Deshalb, Herr Ministerpräsident Seehofer, unsere Bitte an Sie: Unsere Region verdient eine nachhaltige Verkehrspolitik – lassen Sie uns gemeinsam die Voraussetzungen dafür schaffen!

Die Initiative PRO B15neu