

N i e d e r s c h r i f t

über die Sitzung des Marktgemeinderats
am Dienstag, 17.01.2017, im großen Sitzungssaal des Landratsamtes Landshut.
Die Sitzung fand als gemeinsame Sitzung mit dem Gemeinderat Altfraunhofen statt.

A. Sämtliche Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Es sind erschienen: 1. Bgm. Reff, Vorsitzender, 2. Bgm. Kaschel, 3. Bgm. Wolfsecker und die Gemeinderäte Barth, Dachs, Ellwanger, Fedlmeier, Garach, Holzner, Kittel, Kletzmeier, Oberloher, Obner, Püschel, Rauchensteiner-Holzner, Sellmeier, Staudinger, Weindl, und Zehetbauer.

Entschuldigt fehlen die GR Graf und Wohanka.

Außerdem anwesend: Baudirektor Manfred Dreier – Staatl. Bauamt Landshut, Verkehrsgutachter Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus München, Landschaftsarchitekt Andreas Pöllinger – IB Dr. Schober aus Freising.

Schriftführer: Geschäftsleiter Rötzer.

B. Der Vorsitzende stellt die ordnungsgemäße Ladung fest. Die Beschlussfähigkeit ist bei allen folgenden Abstimmungen gegeben. Einwendungen gegen die Tagesordnung werden nicht erhoben.

C. Öffentliche Sitzung

Vorstellung der Planung einer Ortsumfahrung Landshut durch das Staatliche Bauamt Landshut – Information und Beschlussfassung

Die Sitzung wurde anberaumt, um die Gemeinderäte Altfraunhofen und Geisenhausen aus erster Hand über den Planungsstand einer Ortsumfahrung Landshut zu informieren.

Zunächst erläutert Baudirektor Dreier den Stand, der sich nach den Sitzungen des Dialogforums zur Ortsumfahrung Landshut und dem Bundesverkehrswegeplan derzeit ergibt. Im Dialogforum wurden zunächst insgesamt 14 Varianten einer Umfahrung von Landshut bewertet, von denen sich nach weiterer Prüfung die aktuell diskutierten Varianten 1a, 1b und 1c in Form einer Ost-Süd-Umfahrung als die am besten bewerteten herausstellten. Bezüglich dieser drei Varianten wird in Kürze das Raumordnungsverfahren durch die Regierung von Niederbayern eingeleitet, in dessen Rahmen die Unterlagen auch bei den Gemeinden ausgelegt werden und sowohl die Gemeinderäte, als auch die Bürger Stellungnahmen abgeben können. Die Planung der Geisenhausen am stärksten tangierenden Variante 1b sieht einen vierspurigen Ausbau der B 299 bis Geisenhausen vor. Die Verbindung von der B 299 zur B 15 alt über Altfraunhofen erfolge zweispurig. Knotenpunkte sind höhengleich geplant. Bei der Beurteilung der Raumverträglichkeit schnitten alle drei Varianten annähernd gleich ab, mit einem kleinen Vorteil für Variante 1b. Die Variante 1a erfordere aufgrund der unregelmäßigen Topographie mit vielen Hügeln und Tälern die größten Erdbewegungen und die meisten Brückenbauwerke.

Ferner informiert Herr Dreier über die Planungsphasen eines derartigen Straßenbauprojektes sowie die Mitwirkungsmöglichkeiten der Kommunen und der Betroffenen. Das anstehende Raumordnungsverfahren stelle kein Genehmigungsverfahren dar, sondern biete lediglich die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben, die dann in ein Gutachten zur Raumverträglichkeit einfließen. Rechtsmittel können im Raumordnungsverfahren noch nicht ein-

gelegt werden, dies steht erst im Planfeststellungsverfahren offen. Der Flächenbedarf der Ost-Südumfahrung Landshut betrage ca. 150 ha, davon ca. 120 ha Acker- und Waldfläche.

Anschließend erläutert Herr Pöllinger den durchgeführten Variantenvergleich zu Umweltaspekten. Dazu zeigt er anhand einer Bewertungsmatrix bezüglich 18 ausgewählten Kriterien auf, wie die Varianten 1a bis 1c dabei beurteilt wurden und gibt entsprechende Erläuterungen.

Beispielhaft werden im Rahmen dieser Niederschrift folgende Teilbereiche wiedergegeben:

Schutzgut	Schlechteste Einstufung	Mittlere Einstufung	Beste Einstufung
Mensch-Lärm	1c	1a, 1b	
Mensch-Erholung	1a	1b	1c
Tiere und Pflanzen	1a	1c	1b
Verlust von Boden	1c	1b	1a
Verlust von sensiblen, insbes. grundwasserbeeinflussten Böden	1b	1c	1a
Wasser	alle drei Varianten ähnlich		
Landschaft	1a	1b	1c
Kulturgüter (Bodendenkmäler)	1a	1b	1c
Sachgüter (Bentonitabbau)	1a	1b, 1c	
Verlust landwirtsch. Nutzflächen	1b	1c	1a
Verlust Waldflächen	1a	1b, 1c	

In der Summe der Bewertungskriterien schneidet laut Herrn Pöllinger Variante 1b etwas besser ab als die Varianten 1a und 1c.

Prof. Dr.-Ing. Kurzak führt aus, dass durch die B 15neu der Gesamtverkehr auf der B 299 bei Geisenhausen um 20 % und der Schwerverkehr um 70 % (+ 1.000 LKW/24 Std.) im Vergleich zu 2001 zugenommen habe. Nach Anbindung der B 15neu an die B 299 prognostiziert er eine weitere Zunahme um 4.200 Fahrzeuge auf der B 299 Richtung Geisenhausen und 1.300 Fahrzeuge auf der St 2054 in Richtung Altfraunhofen. Auf Nachfrage erklärt der Referent, dass Variante 1b die B 15 bei Kumhausen und die Veldener Straße wesentlich weniger entlasten würde als Variante 1a. Für die Stadt Landshut sei die Entlastungswirkung um insgesamt 16 % geringer zu erwarten.

Es schließen sich Informationen zu den Themen Grunderwerb und Lärmschutz an.

Auf entsprechende Fragen und Anmerkungen aus den beiden Gremien erklären die Referenten, dass:

- die Variantenbewertung die Strecke vom Anschluss der B 15 neu an die A 92 bei Essenbach beginnend bis zur B 15 alt betrachtet,
- bei der ersten Variantenbewertung die Variante 1b schlecht und die Variante 1a sehr gut abgeschnitten hätte, weil anfangs nur drei Kriterien beurteilt wurden, inzwischen aber 18 Kriterien mit einer anderen Untersuchungstiefe ("Raumordnungsniveau") untersucht wurden,
- Art und die Anzahl der Untersuchungskriterien auf Erfahrungen und Notwendigkeiten aus anderen Vorhaben und einer Vorabstimmung mit der Raumordnungsbehörde basiert,
- bislang zwischen den 18 bewerteten Kriterien keine Gewichtung stattgefunden hat,

- das im Regionalplan im Bereich von Trasse 1a festgesetzte Bentonitabbaugebiet nur ein Kriterium von 18 darstellt, das in den ausgewählten Kernkriterien gar nicht enthalten und auch kein K.O. – Kriterium für diese Realisierung dieser Variante sei,
- dem Ergebnis im Bewertungskriterium "Naherholung" keine empirische Erhebung zugrunde liege, sondern die Bewertung auf Grundlage des Regionalplans, von Festsetzungen über Erholungsbereiche in Flächennutzungsplänen und landschaftlichen Erhebungen erfolgt sei,
- die Kostenschätzung für Variante 1a bei ca. 260 Mio. €, für 1b und 1c bei ca. 300 Mio. € liegt und sämtliche Kosten vom Bund getragen werden,
- das Raumordnungsverfahren voraussichtlich im Februar 2017 eingeleitet werde und ca. ein $\frac{3}{4}$ Jahr dauere,
- die Raumordnungsunterlagen den Gemeinden voraussichtlich im März 2017 zugehen,
- bei optimalem Verlauf frühestens im Jahr 2025 mit dem Anschluss der B 15neu an die B 299 zu rechnen sei,
- bei Variante 1b der vierstreifige Ausbau der B 299 bis Geisenhausen in einem eigenen Bauabschnitt erst nach dem Anschluss der B 15neu zwischen Berggrub und Hoheneggkofen stattfinden würde und der Weiterbau bis zur B 15 alt ebenfalls ein eigener Bauabschnitt sei,
- bei jeder der drei Varianten der spätere Weiterbau der B 15 neu in Richtung Rosenheim sowohl auf dem sog. Ostkorridor wie auch auf dem sog. Westkorridor möglich sei.

Nachdem alle Fragen beantwortet wurden, stellt der Vorsitzende ohne Einwände aus dem Gremium fest, dass der Marktgemeinderat Geisenhausen erst im Rahmen des Raumordnungsverfahrens einen Beschluss fassen wird.

Rötzer
Schriftführer

Reff
1. Bürgermeister