

V o r l a g e

an den Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Landshut

TOP 6: B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut Raumordnungsverfahren Stellungnahme des Verbandes

Berichterstatter Bereichsleiter Abteilungsdirektor Dr. Jürgen Weber

Am 10.03.2017 hat die Regierung von Niederbayern ein Raumordnungsverfahren für die B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut, eingeleitet und den Planungsverband Landshut am Verfahren beteiligt. Der Verband hat die Möglichkeit, bis zum 16.05.2017 eine Stellungnahme abzugeben.

1. Vorgeschichte

- Die Geschichte des Raumordnungsverfahrens (ROV) für die B 15neu, die früher als BAB A 93 projektiert wurde, geht bis in die 1970er Jahre zurück.
- 1977 wurde das ROV für den niederbayerischen Raum abgeschlossen und mit Maßgaben positiv beurteilt. Der damals beurteilte Streckenverlauf wird heute noch als „Raumordnungskorridor“ bezeichnet. 1978 wurde hierfür das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG abgeschlossen.
- 1991 wurden Planfeststellungsbeschlüsse für die Teilstrecke „Geisenhausen – Haarbach“ und die Anschlussstelle B 388neu bei Haarbach (sog. „Vilstalspange“) erlassen. 2012 wurden diese wieder aufgehoben.
- Seither wurden verschiedene Überlegungen präsentiert. Wichtig ist insbesondere die „Variante Eisgrub“ durch die Autobahndirektion Südbayern mit einem „langen“ Tunnel durch die Isarleite im Jahr 2007. Der Vorentwurf für den Abschnitt „Essenbach – Geisenhausen“ („Variante Eisgrub“) wurde vom Bundesverkehrsministerium 2012 genehmigt.
- Im Jahr 2015 erfolgten die Anmeldung der Fortführung der B 15neu zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Ministerratsbeschluss) und die Gründung eines „Dialogforums“ zur Diskussion verschiedener Lösungsmöglichkeiten mit Mandatsträgern und Interessengruppen.
- Das Bundeskabinett beschloss am 03.08.2016 den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP); darin ist der Neubau der B 15neu (Ost-Süd-Umfahrung Landshut) im Abschnitt
 - von der A 92 bis zur B 299 als vierstreifige Bundesstraße
 - von der B 299 bis zur B 15alt als zweistreifige Bundesstraßein den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft.

2. Bisherige Behandlung im Planungsverband Landshut

- Resolution vom 20.09.2012
- Besprechung der Verbandsvorsitzenden mit der Obersten Baubehörde am 09.01.2007
- 8. Regionalkonferenz „Mobilität in der Region Landshut“ am 10.03.2006
- Resolution vom 03.06.2003
- 11.04.2002 Erneuerung der Resolution vom 27.09.1994
- Resolution vom 27.09.1994
- Antrag des Planungsausschusses vom 16.04.1985 zur Aufnahme der B 15neu in die Rangstufe I a des damals fortzuschreibenden Bedarfsplans für den Bundesfernstraßenbau 1986/1990
- Auftrag des Planungsausschusses am 09.10.1984 an den Verbandsvorsitzenden, die Forderung zum alsbaldigen Bau der B 15neu mit Nachdruck zu vertreten
- Beschluss der Verbandsversammlung am 20.02.1984 zum Regionalplan Landshut; Kapitel B X Verkehr mit B 15neu beschlossen
- Kapitel B X Verkehr, Beschluss Planungsausschuss 11.07.1983
- 25.04.1977 und 24.06.1975 Verbandsgremien sprechen sich eindeutig für Bau der B 15neu aus

3. Kurzbeschreibung des Projektes

Mit der schrittweisen Realisierung der B 15neu von der A 93 bei Saalhaupt bis nach Rosenheim werden in erster Linie überregionale, innerhalb der jeweiligen Realisierungsabschnitte aber auch regionale Ziele verfolgt. Die Notwendigkeit der Weiterführung der B 15neu südlich der Autobahn A 92 ist durch die Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 festgestellt. Dort ist die Ost-Süd-Umfahrung Landshut im „Vordringlichen Bedarf“ mit einem Realisierungsziel bis zum Jahr 2030 enthalten. Die Fortführung der B 15neu südlich der Umgehung Landshut bis nach Rosenheim ist ohne Festlegung auf einen Korridor im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten.

Das derzeitig zur Beurteilung anstehende Vorhaben umfasst drei Varianten (1a ca. 16,9 km, 1b ca. 23,8 km, 1c ca. 22,3 km) von der A 92 bis zur B 15alt. Darüber hinaus sind zwei Untervarianten bei Altfraunhofen und zwei Ausführungsvarianten im Bereich der Isarleite bei Eisgrub ins ROV eingebacht.

- Im Bereich zwischen der A 92 und der Isarleite verlaufen die drei Planungsalternativen im gleichen Trassenkorridor.
 - Für die Querung der Isarleite sieht Planungsvariante A eine Dammböschung vor, um den Höhenunterschied bis Eisgrub zu überwinden. Der sensible Bereich des Natura-2000-Gebietes soll bei der Planungsvariante A mit einer kurzen Brücke und einer anschließenden Grünbrücke überbrückt werden.
 - Die Planungsvariante B schlägt hingegen eine größere Talbrücke mit einer kompletten Überspannung des FFH-Gebietes vor.

Anschließend soll die B 15neu bei Eisgrub in Tunnelbauten übergehen und nach Frauenberg wieder oberirdisch verlaufen. Bei der Planungsvariante A sind zwei Tunnelabschnitte erforderlich; die Planungsvariante B sieht einen Tunnelabschnitt vor.

- Der Planungsfall 1a schwenkt etwa 1 km nördlich von Adlkofen in südwestlicher Richtung ab und trifft bei Eck a.d. Straß auf die B 299. Dort verläuft diese Alternative relativ stadtnah weiter nach Südwesten und erreicht bei Hachelstuhl die B 15.
- Der Planungsfall 1 b ist zunächst bis zur B 299 identisch mit dem Planungsfall 1 a und nutzt ab Eck a.d. Straß den Verlauf der B 299. Kurz vor Geisenhausen schwenkt die geplante Trasse in Richtung Vilstal ab.
- Die Trasse des Planungsfalls 1c führt ab Frauenberg westlich an Adlkofen vorbei in südlicher Richtung direkt nach Geisenhausen bis zur B 299.
- Ab dem Kreuzungspunkt mit der B 299 erfolgt eine gemeinsame Trassenführung der Planungsfälle 1b und 1c entlang der „Vilstaltrasse“ Richtung Westen zur B 15. Bei Altfraunhofen gibt es zwei Untervarianten:
 - die Untervariante Nord umgeht den Ortsteil Holzhäuseln im Norden und
 - die Untervariante Süd verläuft zwischen dem nördlich der kleinen Vils gelegenen Gewerbegebiet und südlich des Ortsteils Holzhäuseln.
 Nach der Umgehung von Holzhäuseln verläuft der Trassenkorridor weiter Richtung Münchsdorf, um dort an die B 15alt anzubinden.
- Entsprechend den Festlegungen des BVWP's 2030 soll die B 15neu zweibahnig (vierstreifig) ausgeführt werden (im Planfall 1a bis Eck a. d. Straß, im Planfall 1b und 1c bis Geisenhausen). Ab dort sollen sämtliche Planfälle einbahnig (zweistreifig) bis zur B 15 weitergeführt werden.

Zeichenerklärung

Fall 1a		4 FS	2-bahnig 4 Fahrstreifen
Fall 1b		2 FS	1-bahnig 2 Fahrstreifen
Fall 1c		2 FS	2 Fahrstreifen

Bauen auf Bestand = gestrichelte Linien

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern
aufgestellt:
Staatliches Bauamt Landshut

Unterlage / Blatt-Nr.: 2 / 1
Übersichtskarte

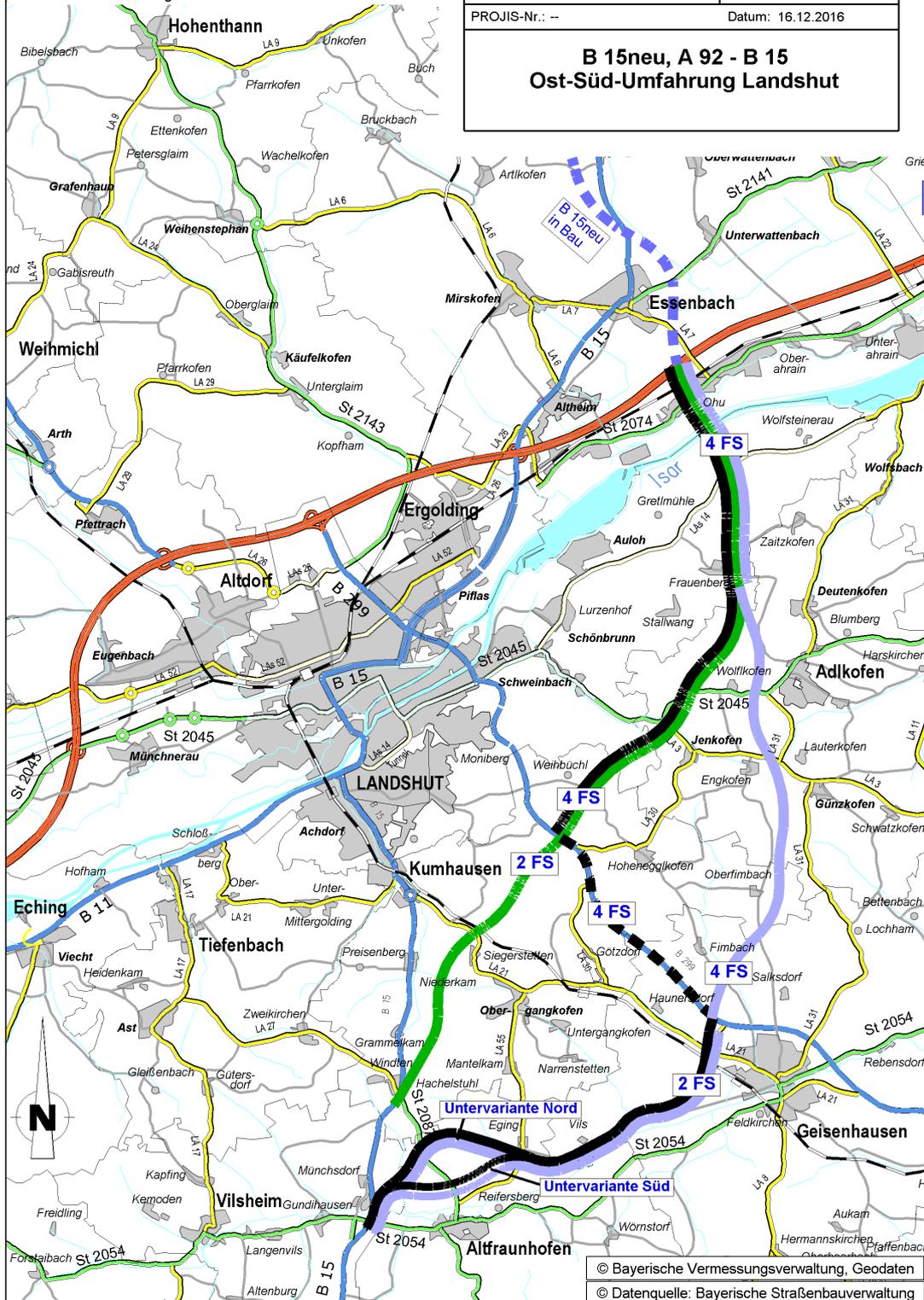
Dreier, Baudirektor
Straße / Abschnittsnummer / Station:

Maßstab: 1 : 100000

PROJIS-Nr.: --

Datum: 16.12.2016

B 15neu, A 92 - B 15 Ost-Süd-Umfahrung Landshut



© Bayerische Vermessungsverwaltung, Geodaten

© Datenquelle: Bayerische Straßenbauverwaltung

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss stimmt der in der Anlage beigefügten Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren für die B 15neu zu.

Entwurf der Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes Landshut zum Raumordnungsverfahren für die B 15neu (Ost-Süd-Umfahrung Landshut)

Die B 15neu ist in ihrem gesamten Verlauf für die Region Landshut von herausragender Bedeutung. Sie stellt eine wichtige Ergänzung des Straßennetzes in Nord-Süd-Richtung dar und verbessert die Erreichbarkeit und die Anbindung an das Autobahnnetz der Region Landshut insgesamt. Neben dieser überregionalen Komponente kann die im Verfahren befindlich Ost-Süd-Umfahrung Landshut zu einer Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr beitragen.

Das Vorhaben berührt insbesondere folgende regionalplanerischen Zielkomplexe des RP 13:

1. Raumstruktur und Verkehr
2. Natur und Landschaft
3. Wohnumfeld und Erholung
4. Bodenschätze

Es ist angezeigt, die unterschiedlichen Varianten hinsichtlich dieser Zielkomplexe zu beleuchten.

Zu 1 Raumstruktur und Verkehr

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die in der Region Landshut lebenden Menschen und die hier angesiedelten Unternehmen von herausragender Bedeutung. Die Weiterführung der B 15neu ist daher von vitalem Interesse des Planungsverbandes Landshut.

Der Regionalplan Landshut sieht nach A I 2 vor, die Region als eigenständigen, gesunden Lebensraum und leistungsfähigen Wirtschaftsstandort zu sichern und weiter zu entwickeln. Der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen, vor allem auch im öffentlichen Bereich, kommt in der Region besondere Bedeutung zu. Zur Erreichung dieses Ziels ist die Schließung noch bestehender Lücken bei der Verkehrsinfrastruktur eine wichtige Grundvoraussetzung.

In unserer Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft ist Mobilität eine Grundvoraussetzung für eine positive wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Region Landshut. Deshalb sieht der Regionalplan nach A I 5 auch vor, dass die für die wirtschaftliche Entwicklung notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend und effizient zu gewährleisten sind. Insbesondere Verkehrsadern sind Lebensadern für die regionale Entwicklung. Um Wettbewerbsnachteile gegenüber den wirtschaftlichen Zentren auszugleichen, gilt es vor allem für den ländlichen Raum, dem wachsenden Bedürfnis nach Mobilität Rechnung zu tragen. Dabei ist die Verkehrsinfrastruktur diesen Bedürfnissen und den wachsenden Verkehren anzupassen. Allerdings hat die Gewährleistung der notwendigen Mobilität - dem Postulat einer nachhaltigen Raumentwicklung entsprechend - so umweltschonend wie möglich zu erfolgen.

Im Regionalplan ist der Ausbau der B 15neu als Teil des überregionalen Straßenverkehrsnetzes zur großräumigen Anbindung der Region und ihrer Teilräume explizit angesprochen (vgl. B VIII 3.1). Sie stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar, die die Region und insbesondere den Raum Landshut besser an die Wirtschaftsräume sowie an das Fernverkehrsnetz nach Süd- und Südosteuropa anbindet. Sie bildet zudem eine für Bayern dringend erforderliche dritte Nord-Süd-Achse zur Bewältigung des Ferien- und Transitverkehrs. Für die Stadt Landshut ist die B 15 neu derzeit die einzige realistische Möglichkeit einer notwendigen Umfahrung in Nord-Süd-Richtung. Auch für die übrigen, stark vom Durchgangsverkehr belasteten Gemeinden entlang der B 15 ist so eine Verbesserung zu erreichen. Damit die B 15neu ihre Erschließungs-, Entlastungs- und Vernetzungsfunktion im Verkehrssystem voll entfalten kann, muss sie jedoch mittelfristig bis zur A 8 ausgebaut werden.

Zwischenbewertung

Aus raumstruktureller Sicht leisten alle drei Trassenvarianten einen ähnlich großen Beitrag zur Anbindung der Region an das Bundesfernstraßennetz und damit für die verkehrliche Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes. Eine Präferenz für eine Trassenführung ist aus raumstruktureller Sicht für die Region Landshut kaum auszumachen.

Zu 2 Natur und Landschaft

Die Planungen zur B 15neu berühren wertvolle Naturräume, charakteristische Landschaftsteile und Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Hier sind insbesondere der Auwald der Isar, die Isarleite mit dem Natura-2000-Gebiet, die Wälder sowie die topographisch bewegten Teile des tertiären Hügellandes und der Talraum der Kleinen Vils zu nennen. Weite Teile dieser Landschaftsbereiche sind im Regionalplan Landshut als „landschaftliches Vorbehaltsgebiet“ und/oder als „regionaler Grünzug“ dargestellt.

Der Regionalplan Landshut gibt vor, dass raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen von regionaler und überregionaler Bedeutung auf eine nachhaltige Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes abzustimmen sind (B I 1.1). Darüber hinaus ist festgelegt, dass die charakteristischen Landschaften der Region zu bewahren und weiterzuentwickeln sind (B I 1.2). Diese Grundsätze sind auch bei den Planungen zur B 15neu zu berücksichtigen. Es geht daher darum, Varianten ausfindig zu machen, die diesen Grundsätzen am ehesten gerecht werden und so schonend wie möglich in die Landschaft eingebunden werden können. Darüber hinaus sind nach A I 3 die Sicherung der naturräumlichen Vielfalt und landschaftlichen Attraktivität sowie die Bewahrung des reichen Kulturerbes der Region anzustreben.

Nach den Planunterlagen sind die Querung der Isar und die Weiterführung der Trasse bis zur Isarleite alternativlos. Hier gibt es aus regionaler Sicht keine Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Linienführung oder der technischen Ausgestaltung. Die Überwindung der Isarleite kann aber unterschiedlich ausgeführt werden. Auch wenn ein technisches Bauwerk wie die lange Talbrücke eine Veränderung des Landschaftsbildes im Talraum mit sich bringen wird, bietet diese Variante gegenüber einer Dammschüttung Vorteile. Der Talraum bliebe damit visuell offener und würde eine geringere Überprägung als mit einem Damm erfahren. Eine offene Talbrücke brächte auch Vorteile hinsichtlich des Erhalts des Natura-2000-Gebiets der Isarleite mit sich, das Kernbereich einer regionalen Biotopverbundachse ist (vgl. B I 1.4).

Der Regionalplan weist auch dem Schutz des Waldes ein hohes Gewicht zu (vgl. B I 1.3). Der Wald besitzt für den Menschen und den Naturhaushalt eine einzigartige Bedeutung. Er kann seine Biotop-, Ausgleichs- und Erholungsfunktionen aber nur dann erfüllen, wenn er in seiner Fläche und möglichst zusammenhängend erhalten bleibt. Stadt und Landkreis Landshut zählen zu den waldärmsten Bereichen der Region. Diesbezüglich spricht einiges für diejenigen Varianten, die mit den geringsten Eingriffen in die Waldsubstanz einhergehen. Insbesondere der Erhaltung der größeren Waldkomplexe kommt in diesem waldarmen Raum eine besondere Bedeutung zu. Dort wo es möglich ist, sollte daher eine zerschneidende Wirkung durch die Trassenführung der B 15neu vermieden werden.

Wie schon erwähnt, verlaufen die Trassenvarianten auch durch landschaftliche Vorbehaltsgebiete (vgl. B I 2.1.1.1). Hier sind insbesondere betroffen:

- Vorbehaltsgebiet 18 Isar, Isaraue, Niedermoorgürtel, Niederterrassen und Wiesenbrütgebiete im nördlichen Isartal: alle Varianten
- Vorbehaltsgebiet 19 Südliche Isarleite: alle Varianten
- Vorbehaltsgebiet 20 Stadtnahes Hügelland: Variante 1a

In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zu. Diese Aspekte sind in der Gesamtbewertung daher entsprechend zu berücksichtigen. Die im Regionalplan formulierten Erhaltungs- und

Entwicklungsziele für die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete stehen dem Bau der B 15neu nicht diametral entgegen, werden aber zum Teil erheblich negativ berührt. Insbesondere die Zerschneidungseffekte und Flächenverluste in naturschutzfachlich sensiblen Gebieten sind hier zu nennen (Gebiet 18 und 19); diese sind folglich möglichst gering zu halten. Im Gebiet 20 ist auch die Sicherung der hervorragenden Bedeutung für die ruhige, stadtnahe Erholung als regionalplanerische Zielrichtung formuliert, die ebenfalls in erheblichem Maß negativ berührt wäre.

Auch regionale Grünzüge des Regionalplans Landshut sind von der Planung betroffen:

- Grünzug 6 Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten: alle Varianten
- Grünzug 4 Salzdorfer Tal und angrenzendes Hügelland: Variante 1a

Ziel der regionalen Grünzüge ist es vorrangig, die zusammenhängenden Teile der freien Landschaft zu sichern. Insbesondere sollen die ökologischen Freiraumfunktionen, die klimatischen Funktionen, die Erholungseignung, das Landschaftsbild mit seinen charakteristischen Landschaftsbestandteilen und die wasserwirtschaftlichen Funktionen erhalten und entwickelt werden (vgl. B I 2.1.2.1). Den Grünzügen sind jeweils Freiraumfunktionen zugeordnet, denen gegenüber anderen raumbedeutsamen, mit den jeweiligen Freiraumfunktionen nicht zu vereinbarenden, Nutzungen Priorität einzuräumen ist. Der Grünzug 6 dient der Gliederung der Siedlungsräume, der Verbesserung des Bioklimas und der Erholungsvorsorge. Der Grünzug 4 ist zur Gliederung der Siedlungsräume und zur Erholungsvorsorge vorgesehen. Durch die geplante Verkehrsstrasse ist insbesondere eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion gegeben, was dem Planungsverband bei der Darstellung der Grünzüge aber bereits bewusst war.

Zwischenbewertung

Hinsichtlich der Aspekte von Natur und Landschaft haben die Varianten verschiedene Vor- und Nachteile. Die Varianten 1b und 1c verlaufen in größeren Abschnitten in weniger empfindlichen Landschaftsbereichen und sind diesbezüglich etwas günstiger zu bewerten.

Zu 3 Wohnumfeld und Erholung

Einer der Zwecke der Ost-Süd-Umfahrung ist es, durch eine Verlagerung von Verkehren aus den verdichteten Wohnbereichen insbesondere der Stadt Landshut, der Gemeinde Kumhausen und des Marktes Essenbach eine Entlastung der dort lebenden Bürger zu erreichen. Gleichzeitig werden aber andere Räume entlang der geplanten Trassen mit einem höheren Verkehrsaufkommen und damit auch mit Emissionen zu rechnen haben. Aus regionalplanerischer Sicht kommt dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm und die Reinhaltung der Luft eine herausragende Rolle zu (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 9).

Aus den Planunterlagen ergibt sich, dass hierbei beispielsweise bei der Trassenführung schon versucht wurde, Korridore ausfindig zu machen, die – trotz der ausgeprägten Streusiedlungsstruktur im Plangebiet – möglichst weit entfernt von Siedlungen liegen. Dieser Versuch wird anerkannt, reicht aber aus Sicht des Planungsverbandes nicht aus. Es müssen bei der konkreten Ausführungsplanung bei allen Varianten noch weitere Optimierungsmaßnahmen ergriffen werden, die eine möglichst geringe Lärmbelastung der Bevölkerung zum Ziel hat. Hier kommen beispielsweise eine Trassenführung in Geländemulden oder Einschnittsböschungen, der Bau von Lärmschutzwänden aber auch die Nutzung von lärmindernden Fahrbahnbelägen in Frage.

Insbesondere im Bereich von Ohu und Altfraunhofen (Variante Süd) hätte der Bau der B 15neu erheblich negative Auswirkungen auf die dort lebenden Menschen. Hier würden Ortsteile voneinander getrennt. Im Bereich von Ohu ist die Trassenführung nach den Planunterlagen alternativlos. Es ist daher durch entsprechende technische Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmwerte eingehalten und möglichst deutlich

unterschritten werden. Im Bereich von Altfraunhofen würde die Variante Süd ebenfalls in einem sehr engen Korridor zwischen Siedlungen verlaufen. Hier erscheint die Variante Nord hinsichtlich des Lärmschutzes deutlich günstiger zu sein.

Wie bereits erwähnt, wird der Bau der B 15neu auch Räume, die für die Erholung der hier lebenden Menschen wichtig sind, berühren. Dies sind insbesondere die Isarau, die Leitenwälder, die Wälder rund um Berndorf und nicht zuletzt das Tal der kleinen Vils. Aus regionalplanerischer Sicht ist auf die Erholungsansprüche der Bevölkerung bei der Planung der B 15neu Rücksicht zu nehmen. Vor diesem Hintergrund erscheint die Trassenführung der Variante 1a diejenige mit den größten negativen Wirkungen auf die Erholungsräume im Plangebiet zu sein. Insbesondere die Durchschneidung der Wälder bei Berndorf ist kritisch zu bewerten. Hinzu kommt, dass eine Trassenführung hier in Relation die größten topographischen Herausforderungen mit sich bringen würde.

Darüber hinaus ist bei der Feinplanung auch darauf zu achten, dass „konkurrierende Verkehre“ berücksichtigt und – wo immer möglich – entkoppelt werden. So ist beispielsweise die Gemeindeverbindungsstraße im Vilstal insbesondere am Wochenende eine beliebte Ausflugsstrecke für Radfahrer. Die Linienführung der Varianten 1b und 1c muss dies berücksichtigen und eine attraktive Fahrradverbindung zwischen Altfraunhofen und Geisenhausen erhalten bzw. geschaffen werden. Es könnte aber auch ein Beitrag zur Konfliktbewältigung sein, wenn noch weitere Trassen südlich des Vilstales geprüft würden.

Zwischenbewertung

Alle Varianten bringen eine Entlastungswirkung für die Bürger in den verdichteten Siedlungsbereichen im Verlauf der bestehenden Bundesstraßen B 15 und B 299 mit sich, wobei die Variante 1a wohl die größten Vorteile mit sich bringt. Allerdings ist dies genau die Variante, die hinsichtlich der Beeinträchtigung von Erholungsräumen die größten Nachteile hat. Insofern sind hier die „stadtfernen Lösungen“ etwas günstiger zu bewerten.

Zu 4 Bodenschätze

Der Regionalplan Landshut stellt im Bereich östlich von Kumhausen mehrere Vorranggebiete für die Gewinnung und Sicherung von Bodenschätzen dar. Hierbei handelt es sich um den in Bayern sehr seltenen Bodenschatz Bentonit. Die einzigen in der Bundesrepublik Deutschland für den Abbau interessanten Vorräte befinden sich im Gebiet zwischen Mainburg, Landshut und Moosburg a.d. Isar (Region München), sowie bei Malgersdorf. Bentonit ist also kein Massenrohstoff. Die vorhandenen Lagerstätten sind auf wenige Standorte begrenzt und haben eine besondere wirtschaftliche Bedeutung. Nach dem Bayerischen Wirtschaftsministerium entstammen 100% der deutschen Bentonitgewinnung dem Gebiet um Landshut-Mainburg (Rohstoffe in Bayern, 2002). Die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den Abbau von Bentonit dient der notwendigen Sicherung dieser Rohstoffbasis sowie dem weiteren Fortbestand der damit verbundenen Verarbeitungsbetriebe und ihrer Arbeitsplätze. Bentonit gehört zu den Bodenschätzen, die nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 „bedarfsunabhängig“ zu sichern sind.

Die Variante 1a würde die im Regionalplan dargestellten Vorranggebiete BE 48 Niederkam-Ost und BE 50 Walpersdorf durchschneiden. Da in diesen Gebieten der Gewinnung von Bentonit Vorrang gegenüber anderen Nutzungsansprüchen eingeräumt werden soll, wäre die Realisierung dieser Trasse gegenläufig zu der regionalplanerischen Zielsetzung (vgl. B IV 4.1.1). Die Bodenschätze in den Vorranggebieten sind zum allergrößten Teil noch nicht gewonnen. Im nördlichen Teil des Gebietes BE 48 wurde erst kürzlich ein Abbau genehmigt. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der Regionalplan für diese Gebiete als Folgefunktion „Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Biotopentwicklung“ vorsieht (vgl. B IV 4.3.1).

Zwischenbewertung

Die Realisierung der Variante 1a würde der Zielstellung des Regionalplans hinsichtlich der Rohstoffsicherung entgegenlaufen. Die anderen Varianten berühren keine Festlegungen des Regionalplans zur Rohstoffsicherung.

Zusammenfassung

Die B 15neu ist in ihrem gesamten Verlauf für die Region Landshut von herausragender Bedeutung. Sie stellt eine wichtige Ergänzung des Straßennetzes in Nord-Süd-Richtung dar und verbessert die Erreichbarkeit und die Anbindung an das Autobahnnetz der Region Landshut insgesamt und wird daher vom Regionalen Planungsverband Landshut grundsätzlich unterstützt.

Die ins ROV eingebrachten Varianten haben hinsichtlich der regionalplanerischen Belange unterschiedliche Vor- und Nachteile:

Die Variante 1a bringt die größten Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrten mit sich, ist aber auch diejenige mit den größten negativen Wirkungen auf die Wohlfahrtsfunktionen des Waldes, die Sicherungsziele von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten (insb. Nr. 20), die Raumfunktionen von regionalen Grünzügen (insb. Nr. 4) und die Sicherung und Gewinnung von Bodenschätzen (Vorranggebiete BE 48 und 50).

Die Varianten 1b und 1c unterscheiden sich aus regionaler Sicht kaum, wobei die Variante 1b bis zur B 299 in topographisch schwierigerem Gelände verläuft. Die Variante 1c verläuft bis Geisenhausen in weiten Teilen auf der „alten Raumordnungstrasse“.

Bei der Weiterentwicklung der Planung ist daher darauf zu achten, dass das Wohnumfeld der bestehenden Siedlungen möglichst wenig beeinträchtigt wird und die Erholungsräume möglichst wenig gestört werden.