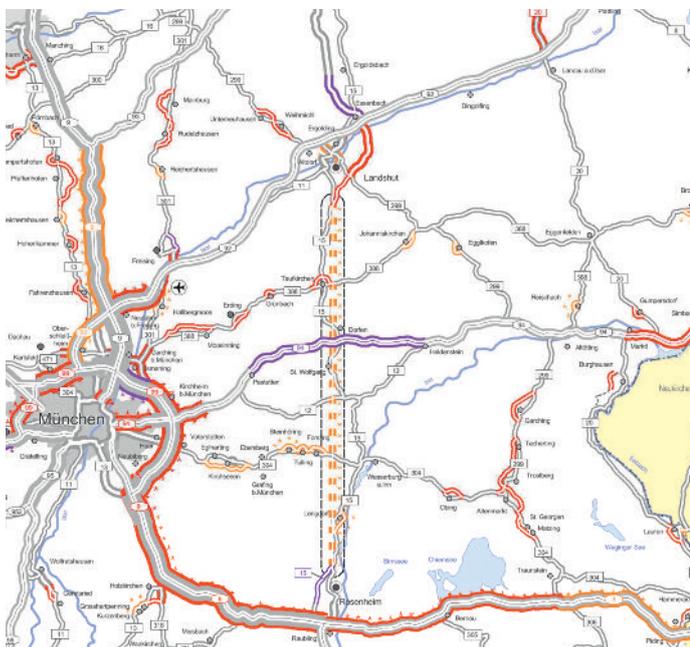


# B 15n Landshut–Rosenheim: Eine fiktive Autobahn zerschneidet wertvolle, bayerische Kulturlandschaft

Seit 1974 gibt es einen ungebrochenen Widerstand in der betroffenen Bevölkerung gegen dieses Projekt, teilweise sogar in der dritten Generation: Die Neubauplanung der B 15 zwischen Landshut und Rosenheim würde in der hügeligen und bisher unbelasteten niederbayerischen Region östlich von München rund 1.000 Hektar Kulturlandschaft sowie Biotope vernichten. Landwirtschaftliche Betriebe, fruchtbares Ackerland und Waldbestände würden durch die 132 Kilometer lange Trasse unwiederbringlich zerstört. Zu realen Kosten von über einer Milliarde Euro würden künftig 40.000 Kraftfahrzeuge pro Tag mit einem Schwerlastanteil von 20 Prozent über die neue Bundesstraße fahren. Mit viel zu niedrig angesetzten Kosten, in Geld bewerteten Zeitgewinnen und einer rein fiktiven Planung wurde das Vorhaben vom Bundestag in den BVWP 2030 aufgenommen.



### Kurzsteckbrief

Ursprünglich als Autobahnprojekt A 93 geplant, wurde das Vorhaben in Neubau B 15n umbenannt. Mit der Namensänderung erfolgen jedoch wenig Planänderungen: Der vierspurige Neubau mit Standstreifen und einer Breite von 28 Metern entspricht in weiten Teilen einer Autobahn. Die B 15n knüpft an die ebenfalls neu zu bauende Westumfahrung von Landshut (B 15) an. Der Ortsumfahrung wurde eine hohe Verbindungsfunktion zugewiesen, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h und somit die Ausweisung als Kraftfahrstraße und wahrscheinlich Vierspurigkeit voraussetzt. Offiziell gibt es für die Vorhaben noch keinen Planungsbeginn.

Länge: 132 km	Kosten (2014): 217 Mio. € Unabhängige Schätzung anhand detaillierter Pläne: 1.200 Mio. €	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB* NKV: 5,2
Neubau 2/4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Keine Angaben
Umweltbetroffenheit: Keine Angaben	Raumordn. Bedeutung: Keine Angaben	Städtebaul. Bedeutung: Keine Angaben

\*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“  
WB\* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Das Projekt darf planerische vorangetrieben werden.

Alternative: Ortsnahe Umfahrung für Landshut, Ortsumfahrungen auf B15 (alt), Ausbau bzw. Ertüchtigung der Bahnstrecke Regensburg–Landshut–Rosenheim (Zulaufstrecke Brennerbasistunnel)

### **Fakten schaffen ohne Öffentlichkeitsbeteiligung**

Noch zu Anfang des Jahres 2015 erklärte der Bayerische Staatsminister des Inneren, für Bau und Verkehr das Aus für die Bundesstraße zwischen Landshut und Rosenheim. Nur wenige Tage später jedoch meldete der Freistaat Bayern das Projekt für den BVWP an, ohne dies frühzeitig und transparent zu kommunizieren. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung war deshalb nicht möglich. Eine Planung lag bei der Anmeldung ebenfalls nicht vor. In den Unterlagen des Bundesverkehrsministeriums wurde nur eine „Platzhaltertrasse“ dargestellt, als schnurgerader Strich auf der Landkarte. Eingestuft wurde das Projekt in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Das heißt, es kann weitergeplant werden. Falls die Planung schnell vorankommt kann das Projekt noch vor 2030 realisiert werden. Das offizielle Ziel des Projektes ist die Entlastung des Münchener Autobahnringes (A 99). Inoffiziell ist die B 15n jedoch Teil einer innereuropäischen Nord-Süd-Tangente aus den baltischen Staaten über den Brenner Richtung Italien.

### **Das Projekt in der Praxis: Ein Wurmfortsatz**

Nordöstlich von Landshut, beim Anschluss der B 15 an die A 92, hatten 2018 Planungsfehler die Situation an der Baustelle dramatisch zugespitzt: Lange vorhergesagte Schwierigkeiten an der Grundwasserwanne waren zutage getreten, es kam zu einer Firmenpleite, zu gerichtlichen Klagen wegen Mehrkosten in mehrstelliger Millionenhöhe und schlussendlich zu einem vorübergehenden Baustopp. Bis voraussichtlich 2023 wird der Verkehr nun über eine provisorische Auffahrt auf die A 92 geführt. Die exakte Trassenführung der B 15n im Streckenabschnitt der Landshuter Umfahrung und bis zur Grenze des südlich angrenzenden Landkreises Mühldorf stehen noch nicht fest, es gibt lediglich Varianten und einen Planungskorridor. Der Landkreis Mühldorf hat sich jedoch gegen den Weiterbau der B 15n auf seiner Flur ausgesprochen. Weiter südlich ab Haag wurde die B 15n rechtskräftig aus dem Regionalplan Südostoberbayern gestrichen. Die Bundesstraße müsste also an der Grenze des Landkreises Landshut enden.

### **Umweltschaden**

In einer detaillierten Aufstellung wird der elf Kilometer langen Strecke der B 15n zwischen der A 92 und der B 299 ein insgesamt negativer „Umweltnutzen“ bescheinigt. Der Umweltschaden ist mit einem Wert von 36,4 Millionen Euro beziffert. Er begründet sich einerseits durch einen hohen Flächenverbrauch, andererseits durch die Durchschneidung eines Naturschutzgebietes.

Gegen den restlichen Verlauf der B 15n besteht seit 1974 in der Bevölkerung der fünf betroffenen bayerischen Landkreise ein ungebrochener Widerstand, teilweise bereits in der dritten Generation. Zusammengefasst würde die B 15n rund 1.000 Hektar Kulturlandschaft und Biotope vernichten, Pachtpreise würden durch Flächenversiegelung weiter steigen, landwirtschaftliche Betriebe zerstört, fruchtbares Ackerland und Waldbestände gingen unwiederbringlich verloren.

### **Alternative**

Für die sogenannte Landshuter Umfahrung das Bayerische Verkehrsministerium 2015 ein „Dialogforum Ost-Süd-Umfahrung Landshut im Zuge der B 15n“ auch mit Kritiker\*innen ein. Dort wurden 13 alternative Trassenführungen zur Verkehrsberuhigung von Landshut ausgearbeitet. Die Variante 9 mit einem neuen, innerörtlichem Isarübergang von nur 3,6 Kilometern Länge wäre eine relativ wenig umweltbelastende Alternative mit großem Nutzen für Landshut. Auch im Rahmen der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung wäre diese Alternative zu berücksichtigen gewesen

### **Kontaktperson**

Reinhold König, AK Verkehr BUND Naturschutz in Bayern, Mail: [Koenig.Reinhold@t-online.de](mailto:Koenig.Reinhold@t-online.de)