

Von: **Name**  
**Adresse**  
**84048 Mainburg**

**Mainburg, 25.04.2016**

An: **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**  
**Referat G12**  
**Invalidenstr. 44**  
**D - 10115 Berlin**  
**Stichwort "BVWP 2030"**

Betreff: **Stellungnahme zu BVWP\_B\_301, Teilprojekt OU\_Mainburg (Referentenentwurf)**

Sehr geehrte Damen und Herren im Bundesministerium,  
zu oben genanntem Betreff wird wie folgt Stellung genommen.

### **Zusammenfassung**

Eine OU Mainburg nach Westen existiert faktisch schon und ist deshalb überflüssig.  
Eine weitere OU Mainburg hat definitiv nur Nachteile durch eine Mehrbelastung der Bürgerschaft mit Verkehr, einem enormen Verbrauch und einer Zerschneidung von Landschaft, sowie negative Auswirkungen auf andere Umweltgüter und die Natur.

Die schon vorhandene OU Mainburg ist: Im Süden wird vor der Stadt von der B301 über die St2049 nach Westen auf die Autobahn A93/Mainburg gefahren bzw. im Norden von der B301 über die KEH 30 auf die A93/Aiglsbach-Mainburg Nord (dies wurde 2015 über Monate so praktiziert, weil die B301 innerorts wegen einem Kanalbau gesperrt war).

Notwendige Ergänzungen und Korrekturen bei den Bewertungsfaktoren führen zudem zu einer massiven Reduzierung des Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A) von 5,3 (siehe Details, z.B. deutliche Verlängerung der Fahrstrecke bei bewegter Tektur, Wasserschutzgebiete, Tiefbrunnen).

Andere verkehrspolitische Veränderungen im Bestand bzw. bundespolitisch bringen deutlich mehr Entlastung für Bürger und Umwelt, ohne in die für die Zukunft sehr wichtige Ressource „freie Landschaft (Landwirtschaft/Ernährung, Schutz der Lebensgrundlagen wie Luft/Wasser, Erholungsfunktion, Naturschutz, etc.)“ einzugreifen.

Dies wären z.B. ein örtliches LKW-Management für den (über-) regionalen Verkehr bzw. die Minimierung des lokalen PKW-Verkehrs z.B. im Schulumfeld (siehe Details).

Auch Sie kommen zu dem Ergebnis, dass

- die OU Mainburg hinsichtlich der Raumordnerischen Beurteilung (Modul C) nicht bewertungsrelevant ist.
- die Städtebauliche Beurteilung (Modul D) im Gesamtergebnis keine städtebauliche Bedeutung besitzt.

Dieses Ergebnis wird auch so gesehen.

In Ihrer Begründung der Dringlichkeitseinstufen ergibt sich WB (Weiterer Bedarf).

Aufgrund der dargelegten Fakten wird eine Entnahme des Projekts aus dem Referentenentwurf hergeleitet und gefordert.

### **Details zu 5 (B301, Teilprojekt 4 OU Mainburg)**

**Grunddaten:** Die Länge der Trassierung wird mit 7,5 km angegeben. Der aktuelle Abschnitt der B301 beträgt 5 km. Neben der um 50 % längeren Strecke führt auch die bewegte Struktur zu einem deutlichen Kraftstoffmehrverbrauch und weit höheren Abgasemissionen gegenüber dem Bestand und ist in den Unterlagen entsprechend zu korrigieren.

Auch die daraus resultierenden längeren Fahrzeiten sind bei den Betriebsführungskosten (Personal) stark zu korrigieren.

Anstatt positiv mit 38,7 Mio Euro/a ist hier ein negativer Wert anzusetzen.

Ähnliches gilt für den Personenverkehr.

Der jährliche Gesamtnutzen ist auf „0“ zu korrigieren.

**Künftige Verkehrsbelastungen Bezugs-/Planfall:** Die Herleitung der hinterlegten Daten ist aus den Unterlagen nicht belastbar nachvollziehbar (u.a. Spitzen Arbeits-/Schulbeginn und –ende; Potential örtliches Kfz- und LKW-Management).

**Gesamtprojektkosten:** Die Herleitung der hinterlegten Daten ist aus den Unterlagen nicht belastbar nachvollziehbar (u.a. Größe/Anzahl Bauten von Brücken und Querungshilfen; Geländetektur).

**Begründung der Dringlichkeitseinstufung:** Die hinterlegte Einstufung in WB lässt sich nach den vorliegenden Gegebenheiten nicht herleiten.

Aufgrund der dargelegten Fakten wird eine Entnahme des Projekts aus dem Referententwurf hergeleitet und gefordert.

**Textliche Begründung (5.2):** In der textlichen Begründung wird die Verbindung des Mittelzentrums Mainburg zum Oberzentrum Freising in den Vordergrund gestellt, wobei hier eine OU Mainburg nicht begründet werden kann, da diese Verbindung im Süden von Mainburg endet.

Im Süden kann vor der Stadt über die St2049 als OU Mainburg auf die Autobahn A93/Mainburg gefahren werden bzw. im Norden auf der KEH 30 auf die A93/Aiglsbach/Mainburg Nord (dies wurde 2015 über Monate so praktiziert, weil die B301 innerorts wegen einem Kanalbau gesperrt war).

Eine Trasse für eine OU Mainburg existiert also schon!

Durch eine Verbesserung des örtlichen Verkehrsmanagements kann hier ab sofort eine Optimierung erfolgen.

**Minimierung von Knotenpunkten:** Da die B301 in Mainburg Vorfahrtsstraße ist, ergeben sich nur 2 „Knotenpunkte“ (Bahnhofskreuzung mit Ampelanlage, Kreisverkehr mit der KEH 31), die geringfügig entlastet werden würden.

Bei der geplanten Trasse ergeben sich aber 2 neue Knotenpunkte mit der St 2049 als Autobahnzubringer (äußerst kritisch; aktuelle Situation unkritisch, da über Brückenbauwerk gelöst) und der KEH31. Es ergeben sich zusätzlich Nachteile, weil neue Knoten außerorts – noch dazu mit höheren Geschwindigkeiten – hinzukommen und die geringfügige innerörtliche Entlastung überkompensieren. Der Einfluss auf die Bewertung ist hier richtig zu stellen.

**Schwerlastverkehr:** Es wird ein Schwerlastverkehrsanteil von 7 % zu Grunde gelegt, der durch einen Neubau erheblich verringert werden soll. Zu einer Bewertung fehlt der überörtliche Anteil, da ja nur dieser umgeleitet werden kann. Ferner fehlt eine Einstufung von „erheblich“.

Wichtig erscheint:

Die örtlichen Betriebe im Süden mit Schwerlastverkehr können über die St 2049 zum Autobahnanschluss „Mainburg“ auf die A93.

Die örtlichen Betriebe im Norden mit Schwerlastverkehr können über die KEH 30 zum Autobahnanschluss „Aiglsbach/Mainburg Nord“ auf die A93.

Abkürzung der Fahrstrecke durch eine Nutzung der B301 innerorts können schon heute vermieden werden, d.h. der Schwerlastverkehr kann über entsprechende Regelungen erheblich minimiert werden.

**Kapazitive Engpässe:** Für den überregionalen Verkehr kann es nur zeitweise zu Engpässen kommen (Schulbeginn/-ende; Arbeitsbeginn/-ende). Während dieser Phasen ist der Anteil an überregionalem Verkehr sehr gering. Eine Herleitung von „Kapazitiven Engpässen“ konnte aus den Planungsunterlagen nicht belastbar nachvollzogen werden (z.B. Wann treten diese auf?).

**Umleitungsstrecke für BAB A93:** Laut 5.2. dient die OU Mainburg der B301 als Umleitungsstrecke für die BAB A 93 „AD Holledau – A 3 Regensburg“.

Dieser Fall tritt nur äußerst selten ein, wenn es zu einer Totsperrung zwischen den Abschnitten „Mainburg“ und „Aiglsbach/Mainburg Nord“ kommt.

Dazu sind aus den letzten Jahren keine Fälle bekannt.

Im Grundsatz ist der Verkehr auf Straßen der VFS 0 und VFS I zu bündeln.

Ein Ausbau der Straßeninfrastruktur für sehr seltene Ereignisse ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll.

Die Trassenführung im Bereich der Querung der St 2049 legt wiederum nahe, dass es sich planerisch nicht um eine Umleitungsstrecke der BAB handelt, sondern um eine reine OU Mainburg parallel in 2-3 km Abstand zur schon vorhandenen OU über den Autobahnabschnitt „Mainburg/Aiglsbach“.

#### **Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativprüfungen**

**Tiefbrunnen/Wasserschutzgebiete:** Im „500 m Bereich“ der geplanten Trasse südlich der St 2049 befindet sich westlich ein Wasserschutzgebiet samt 2 Tiefbrunnen.

Dies ist in den Unterlagen nicht dokumentiert.

Die Aussage unter 5.4 ist damit falsch.

Eine Alternativprüfung hat zumindest im Bereich südlich der St 2049 zu erfolgen.

**Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall:** siehe Grunddaten.

**Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen:** siehe Grunddaten.

**Kosten-Nutzen-Analyse (Modul A):** siehe Grunddaten.

#### **Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B):**

**Geländetektur:** In den Planungsunterlagen wird von „leicht hügeliger Landschaft“ gesprochen.

Der Höhenunterschied bei den zu querenden Bachtälern ist 30 – 40 m bei ca. 0,5 km Länge.

Zur ausreichenden Freihaltung der Talbereiche erscheinen hier 2 Brückenbauwerke von > 100 Überspannung notwendig (Wambach, Öchslhofer Bach).

Es ist nicht erkennbar, inwieweit dies in die Kostenkalkulation integriert ist.

**Betroffenheit Gesetzlicher Schutzgebiete:** Im Trassenbereich sind lt. Landschaftsplan 2 Kerngebiete des Biotopverbundkonzeptes der Stadt Mainburg (Wambachtal und Öchslhofer Bachtal) betroffen, die auch bei möglichen Veränderungen des Trassenverlaufs durchschnitten werden.

Ferner sind im Bereich der „500 m Zone“ lt. Genehmigtem Landschaftsplan ca. 50 kartierte Biotope entlang des Trassenverlaufs eingetragen.

Dies widerspricht der Aussage: Gesetzliche Schutzgebiete sind nicht betroffen.

**Neubelastung bzw. Entlastung der Einwohner:** Die Entlastung von 1 449 und die Belastung von 0 Einwohnern ist nicht nachvollziehbar.

Innerorts ist keine messbare Entlastung zu erwarten und außerorts wird neben den betroffenen Ortsteilen vor allem der Mainburger Westen deutlich belastet (Lärm, Erholungsfunktion).

Eine Verkehrsverlagerung an den Ortsrand mit dann höheren Geschwindigkeiten und Zerschneidung der Landschaft ist als Nachteil nicht ausreichend bewertet.

Zu bedenken ist zusätzlich: Wer innerorts gebaut hat oder wohnt, hat das mit den Vorteilen eines zentrumnahen Wohnens verbunden und mit gewissen Nachteilen bewusst entschieden.

Gleiches gilt für Entscheidungen für ein Wohnen am Ortsrand.

**Bündelungsmöglichkeiten:** Auf die schon vorhandene OU Mainburg (Aufzählung von Süden nach Norden: B301 Süd auf St2049 nach Westen bis zur A93/MAinburg, dann bis zur A93/Aiglsbach, Abfahrt auf die KEH 31 nach Osten bis zur B301) ist schon eingegangen worden.

Zusätzlich wird darauf verwiesen, dass der Trassenverlauf südlich der St2049 parallel zur bestehenden, gut ausgebauten B301 völlig überflüssig ist. Die Querung erfolgt schon heute mit Brücke.

Mit Bitte um eine positive Aufnahme der Argumentation und freundlichen Grüßen

Name