

Stellungnahme zum BVWP 2030 - insbesondere zum Gesamtprojekt B013-G090-BY „B13 AS Holzkirchen (A8) - Bad Tölz“ mit den 4 zugehörigen Teilprojekten

Stellungnahme zum BVWP 2030 -
insbesondere zum Gesamtprojekt B013-G090-BY „B13 AS Holzkirchen (A8)
- Bad Tölz“ mit den 4 zugehörigen Teilprojekten

Verfasser und Einreicher:
Torben Keck, Georg Sigl, Michael Konder
für die Bürgerinitiative "Stop Südumgehung"
Thanner Straße 141
83607 Holzkirchen

Vorbemerkung

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2013 sieht den Gesamtplan im Vordergrund. „Gegenstand des BVWP ist ausschließlich die Frage, ob für ein Projekt grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Projektbezogene Stellungnahmen sind daher nur relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan haben. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn sich Hinweise ergeben, die den Bedarfsnachweis der Projekte ernsthaft in Zweifel ziehen, z. B. also fehlerhafte Bewertungen vorliegen würden“ (BVWP 2030, Entwurf März 2016, S.47). Aus nachfolgend angeführten sachlichen und fachlichen Hinweisen und Anmerkungen lässt sich eine fehlerhafte Bewertung des Gesamtprojekts B013-G090-BY „B13 AS Holzkirchen (A8) - Bad Tölz“ mit den 4 zugehörigen Teilprojekten ableiten. **Der Bedarfsnachweis des Projektes wird ernsthaft in Frage gestellt.**

Zur Orientierung und Lesbarkeit

Zur Vereinfachung der Zuordnung der Anmerkungen wurde eine Strukturierung in Anlehnung an die Projektdossiers des BVWP gewählt. Die Stellungnahme ist, beginnend mit einer Einordnung im Bezug zum BVWP Gesamt (A), im Weiteren in das Gesamtprojekt (B) und die Teilprojekte (C-F) aufgeteilt. Innerhalb der Abschnitte (B-F) wird Bezug auf die Untergliederung in den Projektdossiers (z.B. 1.2 Grunddaten, 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall, usw.) genommen. Die Stellungnahme endet mit einer Schlussbemerkung (G). **Fett gedruckte Passagen** stellen zentrale Aussagen der einzelnen Abschnitte dar.

Zusammenfassung der wesentlichen Kernaussagen

- Der Bedarfsnachweis des Projektes wird ernsthaft in Frage gestellt.
- Eine zielgerichtete Allokation der Investitionen im Sinne der Gesamtziele des BVWP 2030 wird durch die Zuordnung des Projekts B013-G090-BY in den Vordringlichen Bedarf verfehlt.
- Für die Anmeldung des Gesamtprojekts im Verkehrsnetz Straße besteht keine begründete Notwendigkeit.
- Für das Gesamtprojekt wurde keine Alternative behandelt.
- Die Verkehrswirkungen sind im Planfall um ca. 55% zu hoch angesetzt.
- Die gesamte NKA fusst auf falschen Grundannahmen und damit Eingangsparametern. Der errechnete Gesamtnutzen des Projekts ist bei weitem nicht real erzielbar.
- Der errechnete Umweltbeitrag Teil 1 aus den monetarisierten Kriterien ist fehlerhaft und bei weitem nicht erzielbar.
- Die bewertete Trasse im Projekt durchschneidet einen unzerschnittenen verkehrswarmen Bereich von 50 - 100 qkm sowohl in der OU Großhartpenning, als auch in der OU Kurzenberg.
- Das zentrale Ergebnis der hohen städtebaulichen Bedeutung ist grundlegend in Frage gestellt. Die in der vorliegenden Beurteilung hinterlegten Aktivierungschancen von Straßenraumeffekten werden reell nicht erreicht.
- Die Verkehrsbelastung der B13 nördlich Holzkirchen bleibt annähernd gleich und wird keine Herabstufung zur Landesstraße rechtfertigen.
- Im Vergleich der Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall ergibt sich im Bereich der zentralen bis nördlichen OD Holzkirchen (Oskar-von-Miller-Platz bis nördlicher Ortsausgang Holzkirchen B13) sogar eine mäßige Belastungszunahme im Planfall.
- Eine Begründung für die Einstufung der Teilprojekte 1 und 2 in den Vordringlichen Bedarf ist aufgrund des offensichtlich fehlenden hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht gegeben.
- Die Einstufung der Dringlichkeit der Teilprojekte innerhalb des Gesamtprojekts B013-G090-BY erscheint willkürlich und widersprüchlich.
- Die angestrebte Entlastung der vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner wird in der OD Großhartpenning nicht gehoben und damit wird das NKV des Projekts weiter deutlich reduziert.
- Eine Umsetzung des Gesamtprojekts wird zu einer den Zielen des BVWP 2030 entgegengesetzten Wirkung führen: Die Attraktivität des Straßenverkehrs wird erhöht und damit die Nutzung des Schienenverkehrs in den Hintergrund gedrängt.

A) Bezug zum BVWP Gesamt

Das Projekt B013-G090-BY, bzw. die zwei zugeordneten Teilprojekte B013-G090-T01-BY und B013-G090-T02-BY, sind aufgrund des Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet. Für die NKA sind Verkehrsbelastungen im Planfall angesetzt, die nicht den Ergebnissen bzw. Erkenntnissen aktueller Verkehrsgutachten (Anlage 1: Integriertes Gesamtmobilitätskonzept Markt Holzkirchen, Bestandsanalyse, 15. Oktober 2015, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Dr.phil.Dipl.-Ing. Ralf Kaulen, im Auftrag des Markt Holzkirchen) entsprechen (weitere Detaillierung siehe unter B). Bei Ansatz der aktuellen Zahlen verschlechtert sich das Ergebnis der NKA deutlich - ggf. bis zur Wirtschaftlichkeitsgrenze. Dies sollte bei der Projektauswahl für den Vordringlichen Bedarf berücksichtigt werden, um anderen Projekten mit hohem NKV den Vorrang zu geben und somit die Ziele des BVWP zu erreichen.

Des Weiteren ist für das Projekt B013-G090-BY ein Erreichbarkeitsdefizit für Bad Tölz im Straßenpersonenverkehr benannt, welches jedoch für Bad Tölz nach den gültigen Kriterien nicht gegeben ist. Demgegenüber besteht heute ein deutliches Erreichbarkeitsdefizit für Bad Tölz im Schienenpersonenverkehr. Die defizitäre Schienenanbindung ist wesentlicher Grund für viele tägliche PKW-Fahrten von und nach Bad Tölz. Hier würde eine sehr hohe Notwendigkeit der Anbindungsverbesserung bestehen, um das oberste Ziel „Leistungsfähige Verkehrsnetze“ unter „... Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstrasse und eine damit verbundene Verlagerung der Verkehre von der Straße zu einer Senkung der Umweltbelastung im Straßenverkehr“ (BVWP 2030, Entwurf März 2016, Zusammenfassung, S.III) zu erreichen (weitere Detaillierung siehe unter B).

Eine zielgerichtete Allokation der Investitionen im Sinne der Gesamtziele des BVWP 2030 wird durch die Zuordnung des Projekts B013-G090-BY in den Vordringlichen Bedarf verfehlt.

B) Stellungnahme zum Gesamtprojekt B013-G090-BY „B13 AS Holzkirchen (A8) - Bad Tölz“

zu 1.2 Grunddaten, Punkt: Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit
Hier ist das Erreichbarkeitsdefizit des MZ Bad Tölz als wesentliches Kriterium genannt. Nach BVWP 2013 (Entwurf März 2016), S.67, werden als defizitäre PKW-Fahrzeiten genannt:

MZ - Autobahn: 30 min

MZ - OZ: 45 min

MZ - IC-Bahnhof: 45 min

MZ - Flughafen: 60 min

Nach Googlemaps Routenplaner liegen für das MZ Bad Tölz vor:

MZ - A95, AS Sindelsdorf: 21 min

MZ - A8, AS Holzkirchen: 22 min

MZ - A8, AS Irschenberg: 28 min

MZ - OZ Garmisch-Partenkirchen: 43 min

MZ - München (Stadtmitte!, Metropolzentrum): 43 min

MZ - Rosenheim, IC-Bahnhof: 43 min

MZ - München Ostbahnhof: 40 min

MZ - Flughafen München: 57 min

Ein Erreichbarkeitsdefizit im Straßenpersonenverkehr ist für Bad Tölz somit nicht gegeben, insbesondere auch für den in der Begründung aufgeführten Anschluss zur A8. **Für die Anmeldung des Gesamtprojekts im**

Verkehrsnetz Straße besteht somit keine begründete Notwendigkeit.

Dies spiegelt sich auch in der raumordnerischen Bedeutung des Projekts als „nicht bewertungsrelevant“ wider. Die Anmeldung des Projektes ist somit in sich widersprüchlich.

Demgegenüber besteht ein deutliches Erreichbarkeitsdefizit (in allen drei Kriterien: OZ, IC-Bahnhof und Flughafen) für Bad Tölz im

Schienenpersonenverkehr (siehe auch BVWP 2030, Entwurf März 2016, S. 67, Abb.17). Die defizitäre Schienenanbindung ist wesentlicher Punkt für

viele PKW-Fahrten (insbesondere im täglichen Pendlerverkehr und im Ausflugsverkehr) von und nach Bad Tölz. Hier besteht eine sehr hohe

Notwendigkeit der Anbindungsverbesserung, um das oberste Ziel

„Leistungsfähige Verkehrsnetze“ unter „... Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße und eine damit verbundene

Verlagerung der Verkehre von der Straße zu einer Senkung der

Umweltbelastung im Straßenverkehr“ (BVWP 2030, Entwurf März 2016,

Zusammenfassung, S.III) zu erreichen (weitere Detaillierung siehe unter 1.4).

zu 1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Hier wird im Projektdossier auf die Teilprojekte verwiesen, die jedoch in ihren engen Grenzen nur Alternativen zur Trassenführung, zu Korridoren oder zu Ausbaualternativen behandeln. **Für das Gesamtprojekt wurde keine Alternative behandelt.**

Unter Berücksichtigung der fehlenden begründeten Notwendigkeit des Gesamtprojekts im Verkehrsnetz Straße und unter Berücksichtigung der defizitären Schienenanbindung drängt sich eine Alternativenprüfung mit Ziel der Leistungssteigerung im Verkehrsnetz Schiene unbedingt auf. Eine solche Alternative kann dem Anspruch gerecht werden, dass sich der BVWP auf Vorhaben konzentriert „... die großräumig wirksam sind sowie eine wesentliche kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten“ (BVWP 2030, Entwurf März 2016, Zusammenfassung, S.III). Hier gibt es mit relativ geringem Aufwand umzusetzende Vorschläge der beschleunigten Anbindung, z.B. über Expresszüge (Anlage 2: Verkehr in Holzkirchen und im Oberland, Diskussionsbeitrag der Bürgerinitiative Stop Südumgehung zur Verbesserung der Verkehrssituation in Holzkirchen und Umgebung, S.21, Übergeben an 1.Bürgermeister und Gemeinderat Holzkirchen am 16.04.2014). Auch ein Ausweiten des MVV-Tarifverbundes in Richtung Bad Tölz würde wesentliche Effekte erzielen, ohne zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur zu bedingen. „Gleichzeitig mindert auch die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die emissionsärmeren Verkehrsträger Schiene ... die Umweltbelastungen“ (BVWP 2030, Entwurf März 2016, S.23). Auch ein geringfügiger Ausbau des zugehörigen, gering ausgelasteten Schienennetzes (z.B. eine Überhol- bzw. Vorbeifahrtstelle) würde nur einen geringen Flächenbedarf erfordern und damit ein weiteres Ziel des BVWP 2030 unterstützen. Des Weiteren würde der gewünschte Nutzen des BVWP 2030, ein umweltverträglicher Personenverkehr erreicht.

zu 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

In der NKA ist eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Holzkirchen um 11 DTVw, das entspricht 85%, angesetzt (Planfall 2DTVw zu Bezugsfall 13DTVw, Summe Kfz- und Lkw-Belastungen). Dieser Ansatz berücksichtigt nicht die realen Verkehrsströme in Holzkirchen. Die folgenden Grundlagen zu den realen Verkehrsströmen beziehen sich auf das in Anlage 1 dargestellte aktuelle Verkehrsgutachten „Integriertes Gesamtmobilitätskonzept Markt Holzkirchen, Bestandsanalyse, 15.Oktober 2015, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Dr.phil.Dipl.-Ing. Ralf Kaulen, im Auftrag des Markt Holzkirchen“:

- Der Durchgangsverkehr in Holzkirchen hat lediglich 21% Anteil am Gesamtverkehr, Quell- und Zielverkehr haben zusammen 57% Anteil, der Binnenverkehr 23% (Anlage 1, S.19).

- Der Quell- und Zielverkehr hat 45% Anteil am Gesamtverkehr am Ortseingang Tölzer Straße, der Durchgangsverkehr hat 55% Anteil (Anlage 1, S.19). Dieser Durchgangsverkehr wiederum teilt sich im Marktgemeindezentrum am Knoten Tölzer Straße / Miesbacher Straße / Münchner Straße in 31% (2.700 von 8.700) weiter auf B13 Richtung München / Otterfing, die restlichen 69% weiter in Richtung B318 / Autobahn (Anlage 1, S.23).

Eine Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Holzkirchen stellt sich nur für den abgeleiteten Anteil des Durchgangsverkehrs ein. Der Binnenverkehr wird erhalten bleiben, ebenso der Quell- und Zielverkehr. Der durch das Projekt abgeleitete Durchgangsverkehr (Ableitung in Richtung B318 / Autobahn) kann somit im Planfall lediglich 38% (69% von 55%) des Gesamtverkehrs am Ortseingang Holzkirchen, Tölzer Straße betragen. Dies sind bezogen auf den im Projekt gewählten Bezugsfall (13 DTVw) lediglich 4,94 DTVw.

Dies berücksichtigt, sind die Verkehrswirkungen im Planfall um ca. 55% zu hoch angesetzt. Die gesamte NKA fusst somit auf falschen Grundannahmen und damit Eingangsparametern. Der errechnete Gesamtnutzen des Projekts ist bei weitem nicht real erzielbar.

zu 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen und 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)

Ohne die Einzelausführungen unter „zu 1.5“ im Detail zu wiederholen lässt sich die zentrale Aussage zusammenfassen:

Die Verkehrswirkungen im Planfall sind um ca. 55% zu hoch angesetzt. Die gesamte NKA fusst auf falschen Grundannahmen und damit Eingangsparametern. Der Gesamtnutzen des Projekts ist somit bei weitem nicht erzielbar. Ob das Projekt unter reellen Grundannahmen der Verkehrsbelastung im Planfall die Wirtschaftlichkeit erreicht, kann in Frage gestellt werden.

zu 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die falschen Grundannahmen der Verkehrswirkungen im Planfall, und damit auch falschen Eingangsparameter in die monetisierten Umweltkriterien, führen im Ergebnis zu einer falschen Bewertung der Umweltauswirkungen. Ohne die Einzelausführungen unter „zu 1.5“ im Detail zu wiederholen lässt sich annehmen, dass der Umweltnutzen wesentlich geringer ausfällt, als in der NKA errechnet. Zusätzlich wurde in den Berechnungen bei den Werten der Verkehrsbelastungen der Binnenverkehr in Holzkirchen nicht berücksichtigt, welcher jedoch einen nicht unwesentlichen Anteil in der Grundbelastung von Verkehrslärm bedeutet. Der zentrale Nutzen, die Entlastung der vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner, ist somit in der Realität nur zu weniger als der Hälfte erreichbar.

Des Weiteren wurde in der Beurteilung angenommen, dass Null Einwohner durch die Realisierung des Projekts neu belastet oder stärker betroffen werden. Die Annahme ist nicht richtig. Durch die verstärkte Belastung der B318 im Bereich der Ortsdurch- bzw. unmittelbaren -vorbeifahrten Lochham und Marschall erleben mindestens 100 bis 200 Einwohner eine stärkere Belastung von Verkehrslärm. Dies wird in der vorliegenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht berücksichtigt.

Der errechnete Umweltbeitrag Teil 1 aus den monetarisierten Kriterien ist somit fehlerhaft und bei weitem nicht erzielbar.

In den nicht-monetarisierten Kriterien ist mit Bezug zum Punkt 2.8 unter den zusätzlich bewertungsrelevanten Sachverhalten bei Punkt 4 „Sonstiges“ auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen.

Holzkirchen grenzt im Südwesten an einen der wenigen unzerschnittenen Verkehrsarmen Räume (UZVR) mit einer Größe von 50 - 100 qkm im südlichen Münchner Umland an, Großhartpenning und Kurzenberg sogar unmittelbar (Darstellung und Analyse der Landschaftszerschneidung in Bayern, Endbericht, Dez.2004, überarbeitet 2006, Heide Esswein und Hans-Georg Schwarz-v. Raumer, Institut für Landschaftsplanung und Ökologie, Universität Stuttgart, im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt).

Die bewertete Trasse im Projekt durchschneidet diesen unzerschnittenen verkehrsarmen Bereich sowohl in der OU

Großhartpenning, als auch in der OU Kurzenberg. Das „Ziel der Bundesregierung ... den bestehenden Anteil unzerschnittener Räume zu erhalten (BVWP 2030, Entwurf März 2016, S.24) wird durch das Projekt nicht unterstützt. Das harte Kriterium der UZVR > 100 qkm wird damit zwar nicht erreicht, jedoch erfolgt bei Umsetzung des Projekts ein tiefgreifender Einschnitt in einen wesentlichen Naherholungsraum der 16.000 Holzkirchner Bürger. Insbesondere wird der unzerschnittene Raum (im Sinne von durchschnitten von Straßen mit einer Verkehrsstärke > 1.000 Kfz/Tag) südlich Holzkirchens zerstört, der heute von tausenden Holzkirchner Bürgern z.B. zum Spaziergehen, Radfahren oder Ausreiten genutzt wird. Die Folge wird ein verstärkter KfZ-Verkehr aus Holzkirchen heraus sein, hin zu anderen Erholungsgebieten, die jedoch nur mit dem Kfz zu erreichen sind.

zu 1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Die falschen Grundannahmen der entlastenden Verkehrswirkungen im Planfall und damit auch falschen Eingangsparameter in die städtebauliche Beurteilung führen zu einer im Ergebnis falschen Bewertung der Auswirkungen auf den Städtebau. Zusätzlich wurde in den Berechnungen bei den Werten der Verkehrsbelastungen der Binnenverkehr in Holzkirchen nicht berücksichtigt, welcher einen nicht unwesentlichen Anteil in der

Grundbelastung im Sinne der Wirkung auf den Straßenraum bedeutet. Ohne die Einzelausführungen unter „zu 1.5“ im Detail zu wiederholen lässt sich annehmen, dass die Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung (Straßenraumeffekte) wesentlich geringer ausfällt, als in der vorliegenden Beurteilung ermittelt, da die Aktivierungschancen von Straßenraumeffekten wesentlich von der absoluten Anzahl von Pkw-Einheiten/Tag beeinflusst werden (BVWP 2030, Methodenhandbuch, S.321, Abbildung 46). Die in der vorliegenden Beurteilung hinterlegten Aktivierungschancen werden real nicht erreicht. **Das zentrale Ergebnis der hohen städtebaulichen Bedeutung ist somit grundlegend in Frage gestellt.**

C) Stellungnahme zum Teilprojekt B013-G090-T01-BY „B13 AS Holzkirchen (A8) - OU Holzkirchen“

Die Ausführungen zum Gesamtprojekt gelten sinngemäß auch für das Teilprojekt und werden aus Gründen der Vereinfachung nicht wiederholt. Es sind nur weitergehende Anmerkungen angeführt.

zu 2.2 Grunddaten, Punkt: Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit
Wie oben ausgeführt ist die zugrundegelegte Notwendigkeit für das Gesamtprojekt nicht gegeben. Die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 1 ist in Abhängigkeit der Realisierung von Teilprojekt 2 gesetzt. Dies scheint nicht gegeben (Detaillierung siehe unter D), **somit entfällt die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 1.**

zu 2.2 Grunddaten, Punkt: Begründung der Dringlichkeitseinstufung
Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung des Teilprojekt 1 in den Vordringlichen Bedarf ist das angeführte hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtprojekts. Wie oben unter B), insbesondere zu 1.5 und 1.6 detailliert und umfangreich dargestellt, sind die Verkehrswirkungen im Planfall um ca. 55% zu hoch angesetzt. Die gesamte NKA fusst auf falschen Grundannahmen und damit Eingangsparametern. **Der Nutzen des Projekts ist bei weitem nicht erzielbar.** Ob das Projekt unter realen Grundannahmen der Verkehrsbelastung im Planfall die Wirtschaftlichkeit erreicht, kann in Frage gestellt werden. **Eine Begründung für die Einstufung des Teilprojekts 1 in den Vordringlichen Bedarf ist aufgrund des offensichtlich fehlenden hohen NKV nicht gegeben.**

D) Stellungnahme zum Teilprojekt B013-G090-T02-BY „B13 OU Holzkirchen“

Die Ausführungen zum Gesamtprojekt gelten sinngemäß auch für das Teilprojekt und werden aus Gründen der Vereinfachung nicht wiederholt. Es sind nur weitergehende Anmerkungen angeführt.

zu 3.2 Grunddaten, Punkt: Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit
Wie oben ausgeführt ist die zugrundegelegte Notwendigkeit für das Gesamtprojekt nicht gegeben. Die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 2 hebt (a) im wesentlichen auf die Entlastung der OD Holzkirchen und (b) auf die Entlastung der B13 nördlich von Holzkirchen ab.

Zu (a): Wie detailliert und umfangreich unter B), insbesondere zu 1.5 dargestellt, wird die angenommene Entlastungswirkung der OD Holzkirchen bei weitem nicht erreicht. **Im Vergleich der Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall ergibt sich im Bereich der zentralen bis nördlichen OD Holzkirchen (Oskar-von-Miller-Platz bis nördlicher Ortsausgang Holzkirchen B13) sogar eine mäßige Belastungszunahme im Planfall.**

Zu (b): Im Vergleich der Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall ergibt sich nur eine marginale, bis kaum wahrnehmbare Entlastung der B13 nördlich Holzkirchen und somit der OD Otterfing und Sauerlach. **Die Verkehrsbelastung der B13 nördlich Holzkirchen bleibt annähernd gleich und wird keine Herabstufung zur Landesstraße rechtfertigen.**
Unter Berücksichtigung der Anmerkungen zu (a) und (b) entfällt die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 2.

zu 3.2 Grunddaten, Punkt: Begründung der Dringlichkeitseinstufung
Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung des Teilprojekt 2 in den Vordringlichen Bedarf ist das angeführte hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtprojekts. Wie oben unter B), insbesondere zu 1.5 und 1.6 detailliert und umfangreich dargestellt, sind die Verkehrswirkungen im Planfall um ca. 55% zu hoch angesetzt. Die gesamte NKA fusst auf falschen Grundannahmen und damit Eingangsparametern. **Der Nutzen des Projekts ist bei weitem nicht erzielbar.** Ob das Projekt unter realen Grundannahmen der Verkehrsbelastung im Planfall die Wirtschaftlichkeit erreicht, kann in Frage gestellt werden. **Eine Begründung für die Einstufung des Teilprojekts 2 in den Vordringlichen Bedarf ist aufgrund des offensichtlich fehlenden hohen NKV nicht gegeben.**

zu 3.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Es ist insbesondere nochmals aufzugreifen, dass die falschen Grundannahmen der entlastenden Verkehrswirkungen im Planfall und damit

auch falschen Eingangsparemeter in die städtebauliche Beurteilung zu einer falschen Bewertung der Auswirkungen auf den Städtebau in Holzkirchen führen. Zusätzlich wurde in den Berechnungen bei den Werten der Verkehrsbelastungen der Binnenverkehr in Holzkirchen nicht berücksichtigt, welcher einen nicht unwesentlichen Anteil in der Grundbelastung im Sinne der Wirkung auf den Straßenraum bedeutet. Ohne die oben aufgeführten Einzelausführungen zu wiederholen lässt sich annehmen, dass die Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung (Straßenraumeffekte) wesentlich geringer ausfällt, als in der vorliegenden Beurteilung ermittelt. **Die in der vorliegenden Beurteilung hinterlegten Aktivierungschancen von Straßenraumeffekten werden real nicht erreicht.**

E) Stellungnahme zum Teilprojekt B013-G090-T03-BY „B13 OU Großhartpenning“

Die Ausführungen zum Gesamtprojekt gelten sinngemäß auch für das Teilprojekt und werden aus Gründen der Vereinfachung nicht wiederholt. Es sind nur weitergehende Anmerkungen angeführt.

zu 4.2 Grunddaten, Punkt: Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit
Wie oben ausgeführt ist die zugrundegelegte Notwendigkeit für das Gesamtprojekt nicht gegeben. Die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 3 ist in Abhängigkeit der Realisierung von Teilprojekt 2 gesetzt. Dies scheint nicht gegeben (Detaillierung siehe unter D), **somit entfällt die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 3.**

zu 4.2 Grunddaten, Punkt: Begründung der Dringlichkeitseinstufung
Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung des Teilprojekt 3 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht ist die angeführte Wirtschaftlichkeit. Dies ist insoweit nicht zu verstehen, als dass Teilprojekt 1 und Teilprojekt 2 aufgrund der gleichen NKA (diese ist einheitlich für das Gesamtprojekt) mit einem hohen NKV bewertet sind und dem Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 zugeordnet wurden. **Die Einstufung der Teilprojekte innerhalb des Gesamtprojekts B013-G090-BY erscheint willkürlich und widersprüchlich.** Unabhängig davon fusst die gesamte NKA auf falschen Grundannahmen und damit Eingangsparemetern. **Der Nutzen des Projekts ist bei weitem nicht erzielbar.**

zu 4.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Einstufung des Teilprojektes 3 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht beeinflusst bei einer ggf. erfolgenden Umsetzung von TP01 und TP02 den Umweltbeitrag Teil 1, und damit auch die für das Projekt zu Grunde gelegte NKA erheblich. **Der Nutzen, die Entlastung der vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner, wird in der OD Großhartpenning nicht gehoben und damit wird das NKV des Projekts weiter deutlich reduziert.**

F) Stellungnahme zum Teilprojekt B013-G090-T04-BY „B13 OU Kurzenberg“

Die Ausführungen zum Gesamtprojekt gelten sinngemäß auch für das Teilprojekt und werden aus Gründen der Vereinfachung nicht wiederholt. Es sind nur weitergehende Anmerkungen angeführt.

zu 5.2 Grunddaten, Punkt: Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Wie oben ausgeführt ist die zugrundegelegte Notwendigkeit für das Gesamtprojekt nicht gegeben. Die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 4 ist in Abhängigkeit der Realisierung von Teilprojekt 2 gesetzt. Dies scheint nicht gegeben (Detaillierung siehe unter D), **somit entfällt die zugrundegelegte Notwendigkeit für Teilprojekt 4.**

zu 5.2 Grunddaten, Punkt: Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung des Teilprojekt 4 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht ist die angeführte Wirtschaftlichkeit. Dies ist insoweit nicht zu verstehen, als dass Teilprojekt 1 und Teilprojekt 2 aufgrund der gleichen NKA (diese ist einheitlich für das Gesamtprojekt) mit einem hohen NKV bewertet sind und dem Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 zugeordnet wurden. **Die Einstufung der Teilprojekte innerhalb des Gesamtprojekts B013-G090-BY erscheint willkürlich und widersprüchlich.** Unabhängig davon fusst die gesamte NKA auf falschen Grundannahmen und damit Eingangsparametern. **Der Nutzen des Projekts ist bei weitem nicht erzielbar.**

G) Schlussbemerkung

Das Gesamtprojekt hat eine nicht zu vernachlässigende Wirkung auf die Region Holzkirchen. Bei Berücksichtigung aktueller und detaillierter Bestandsanalysen des Verkehrs in Holzkirchen wird jedoch sichtbar, dass die vorliegende NKA zum Gesamtprojekt die Realität nicht abbildet. Vielmehr wird die im Gesamtprojekt unterstellte Lenkungswirkung nicht erreicht. Alternativen sind für das Gesamtprojekt nicht geprüft worden, obwohl sie in

der Vergangenheit und auch aktuell immer wieder gefordert und andiskutiert werden. Eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten einer verbesserten Nutzung des Schienenverkehrs südlich von Holzkirchen findet nicht statt. Dabei setzt der BVWP 2030 im Grunde den Rahmen richtig. Das Erreichbarkeitsdefizit im Schienenverkehr des Raums südlich von Holzkirchen ist herausgearbeitet. Projektvorschläge zur Verbesserung und damit Anreize zur verstärkten Nutzung des Schienenverkehrs fehlen jedoch. Damit wird ein zentrales Ziel des BVWP 2030 aus den Augen verloren - eine Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene und eine damit verbundene Verlagerung der Verkehre von der Straße, verbunden mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Senkung der Umweltbelastung. **Eine Umsetzung des Gesamtprojekts wird zu einer gegensätzlichen Wirkung führen: Die Attraktivität des Straßenverkehrs wird erhöht und damit die Nutzung des Schienenverkehrs in den Hintergrund gedrängt.**

Anlagen

Anlage 1: Integriertes Gesamtmobilitätskonzept Markt Holzkirchen, Bestandsanalyse, 15.Oktober 2015, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Dr.phil.Dipl.-Ing. Ralf Kaulen, im Auftrag des Markt Holzkirchen

Anlage 2: Verkehr in Holzkirchen und im Oberland, Diskussionsbeitrag der Bürgerinitiative Stop Südumgehung zur Verbesserung der Verkehrssituation in Holzkirchen und Umgebung, S.21, Übergeben an 1.Bürgermeister und Gemeinderat Holzkirchen am 16.04.2014