

An

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

**Stellungnahme zum BVWP 2030 mit unmittelbarem Bezug
zum Einzelprojekt B015-G999-BY
im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Bayern**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Konsultationsverfahrens möchten wir auf das Einzelprojekt **B015-G999-BY** Bezug nehmen und der Osttrasse in der Variantenentscheidung (B15 neu durch den Landkreis Erding als Ausbau der B15alt– Westtrasse vs. B15 neu – raumgeordnete Trasse) Vorrang einräumen. Ferner muss eine Höherstufung bereits raumgeordneter Trasse Landshut – Rosenheim in den vordringlichen Bedarf erfolgen.

1. Trassenauswahl

Der Landkreis Erding ist entlang der B15 dichter besiedelt als der Landkreis Mühldorf. Deswegen werden mehr Bürger durch Lärm und Emissionen auf der Westtrasse betroffen als auf der Osttrasse. Zudem ertragen die Bürger des Landkreises Erding bereits Lärm und Emissionen überregionaler Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere durch den Flughafen München.

Das Isental, eines der größten und zusammenhängenden Naturschutzgebiete mit FFH-Gebiet, das auch zugleich das Hochwasserrückhaltebecken von Dorfen ist, würde durch den Ausbau der B15 alt im Landkreis Erding belastet.

2. Fehlende Entlastungswirkung, Steuergelder werden verschwendet

Der geplante Ausbau der B15 im Landkreis Erding ist eine Verschwendung der Steuermittel, da Teile der Osttrasse bereits raumgeordnet sind und Flächen hierfür schon angekauft wurden. Der Korridor wird seit nun schon 30 Jahren freigehalten.

Sinn einer B 15neu wäre nicht die Entlastung der Ortschaften, sondern den bislang verkehrstechnisch unzureichend erschlossenen Osten Bayerns anzubinden und den Wirtschaftsstandort im Südosten Bayerns mit mehr als 5000 Unternehmen zu stärken, sowie das stetig steigende Verkehrsaufkommen zwischen Nord und Süd zu entzerren.

3. Verkehrsaufkommen

In den Ortschaften Taufkirchen/V., Dorfen und St. Wolfgang sind auf der bestehenden B15 laut Verkehrsgutachten circa 70% Quell- und Zielverkehr (Verkehrsgutachten der Stadt Dorfen 2008). Somit entfallen nur rund 30% des Verkehrsaufkommens auf den überregionalen Verkehr. Eine Ertüchtigung der B15alt trägt daher nicht zur Entlastung der großräumigen Nord-Süd-Verkehrsströme bei.

4. Flächenverbrauch und Belastung – Beeinträchtigung Landwirtschaft

Der Landkreis Erding ist durch überregionale Infrastrukturmaßnahmen überdurchschnittlich belastet, wovon auch der Südosten Bayerns profitiert. Derzeit wird eine Vielzahl von Infrastruktur-Großprojekten geplant oder gebaut:

- eine 3. Startbahn am Flughafen München,
- die A94,
- ein vierspuriger Ausbau der Flughafen-Tangente-Ost,
- ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf,
- der S-Bahn-Ringschluss bei Erding einschließlich der Walpertskirchner Spange.

Allein diese Projekte haben einen Flächenbedarf von mindestens 1.800 ha - zuzüglich der Ausgleichsflächen in der gleichen Größenordnung. Mehr als 4 Prozent der Landkreis-Flächen werden also bereits für überregionale Infrastrukturprojekte verplant.

Der Landkreis Erding ist einer der waldärmsten Landkreise Bayerns. Er ist der einzige Landkreis, in dem die Waldfläche bereits kontinuierlich zurückgeht, weil viele Wälder wegen Infrastrukturmaßnahmen zerschnitten werden oder weichen müssen.

Würde der Ausbau der B15 neu im Landkreis Erding als weiteres Vorhaben zu den oben bereits benannten hinzukommen, wäre dies zudem eine nicht verhältnismäßige Zumutung für zahlreiche Landwirte, deren Existenz durch den Ausbau und den Verbrauch der dafür erforderlichen Flächen gefährdet oder vernichtet würde.

Außerdem würde es zu einer Verknappung von sowieso schon kaum vorhandenen Raum führen, was wiederum zur Folge hätte, dass die Grundstückspreise noch weiter stiegen. Das Umland Münchens ist bekannt für seine astronomischen Preissteigerungen bzgl. Pacht- und Grundstückspreisen in den letzten Jahren.

Zusammenfassend muss bei der Variantenentscheidung die bereits raumgeordnete Planung berücksichtigt werden. Eine andere Planung ignoriert die oben benannten Argumente und die Tatsache, dass Teile der Osttrasse bereits raumgeordnet sind und Flächen angekauft wurden.

Ferner spricht sich der Landkreis für eine Höherstufung in den vordringlichen Bedarf bzgl. der raumgeordneten Trasse aus.

Für die Beurteilung der Einstufung in den Vordringlichen Bedarf sind folgende Kriterien wichtig:

- **Nutzen-Kosten-Analyse**

Da bereits ein Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde, muss nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit auch an diesem Projekt wieder angesetzt und diese vorangetrieben werden. Zudem wird das Hauptprojekt im BVWP bei offener Variantendiskussion mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2 bewertet. Somit liegt der Barwert des Nutzens um ein Vielfaches höher als der Barwert der Kosten.

- **Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung**

Solche Belange sind bei der Raumordnung schon berücksichtigt worden.

- **Raumordnerische Beurteilung**

Die raumgeordnete Trasse weist eine gute An- und Verbindungsqualität zwischen Orten der Raumordnung (Landshut – Mühldorf) auf.

Das Münchner Umland und sein Einzugsgebiet weiten sich zunehmend aus. Wohnraumverknappung ist dabei das zentrale Problem. Immer mehr Bürger suchen sich im Umland Wohnstätten zu guten Konditionen. Der Trend zeigt, dass auch in den nächsten Jahren der Wohngürtel immer weiter gespannt wird. Daher ist eine Höherstufung der raumgeordneten Trasse unabdingbar ist, da mit ihr Wohngegenden erschlossen und für das Münchner Umland attraktiv gemacht werden können. Diesem räumlichen Entwicklungstrend muss Rechnung getragen werden.

- **Städtebauliche Beurteilung**

Gerade der oben benannte sog. Flächen- und Erschließungseffekt führt dazu, dass Bereiche erreichbar gemacht werden, die durch die neue Anschlussmöglichkeit einen Qualitätsgewinn erhalten.

Es hat sich in einer 5-Jahres-Prognose gezeigt, dass die Wohnattraktivität im Münchner Umland zugenommen hat und somit sowohl die Mieten, als auch die Immobilienpreise deutlich gestiegen sind. Von diesem positiven, wertsteigernden Effekt wird die raumgeordnete Trasse profitieren.

Aus den benannten Gründen ist die Höherstufung in den vordringlichen Bedarf der B15 neu - raumgeordnete Trasse eindeutig zu veranlassen.

B15 alt Ausbau vs. B15 - Neubau raumgeordnete Trasse
Eine kurze Gegenüberstellung

Trassenwahl	
Contra B15 alt Ausbau	Pro B15 raumgeordnet
<ul style="list-style-type: none"> • Der Landkreis Erding ist entlang der B15 dichter besiedelt als der Landkreis Mühldorf. Deswegen werden mehr Bürger durch Lärm und Emissionen auf der Westtrasse betroffen als auf der Osttrasse. • Zudem ertragen die Bürger des Landkreises Erding bereits Lärm und Emissionen überregionaler Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere durch den Flughafen München. • Das Isental, eines der größten und zusammenhängenden Naturschutzgebiete mit FFH-Gebiet, das auch zugleich das Hochwasserrückhaltebecken von Dorfen ist, wird belastet. 	
Entlastungswirkung wird verfehlt, Steuergelder werden verschwendet	
Contra B15 alt Ausbau	Pro B15 raumgeordnet
<ul style="list-style-type: none"> • Der geplante Ausbau der B15 im Landkreis Erding dient nicht der großräumigen Verkehrsführung zwischen Regensburg und Rosenheim, da sie den flüssigen Verkehrsfluss durch die zahlreichen Kurven nicht fördert. Die Leichtigkeit des Verkehrs kann nicht bejaht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Teile der Osttrasse sind bereits raumgeordnet und Flächen angekauft. • Der Korridor wird seit 30 Jahren freigehalten. • Bei einer Trassenwahl zugunsten der B15 alt würden Steuer- und Planungsgelder in Millionenhöhe verschwendet. Das Ziel eines leistungsfähigen Nord-Süd Verkehrsbandes wird damit nicht erreicht. • Sinn einer B 15neu (raumgeordnete Trasse) wäre nicht die Entlastung der Ortschaften, sondern den bislang verkehrstechnisch unzureichend erschlossenen Osten Bayerns anzubinden und den Wirtschaftsstandort im Südosten Bayerns mit mehr als 5000 Unternehmen zu stärken.

Beeinträchtigungen der Landwirtschaft	
Contra B15 alt Ausbau	Pro B15 raumgeordnet
<ul style="list-style-type: none"> Die Existenz zahlreicher Bauern würde durch die Erweiterung der B15 alt durch immer knapper werdende Flächen gefährdet oder vernichtet. 	<ul style="list-style-type: none"> Flächen wurden bereits erworben.
Verkehrsaufkommen	
Contra B15 alt Ausbau	Pro B15 raumgeordnet
<ul style="list-style-type: none"> In den Ortschaften Taufkirchen, Dorfen und St. Wolfgang sind auf der bestehenden B15 laut Verkehrsgutachten circa 70% Quell- und Zielverkehr (Verkehrsgutachten der Stadt Dorfen 2008). Dies bedeutet, dass ein Ausbau der B15 lediglich für die verbleibenden 30% des Verkehrsaufkommens dienlich wäre. Gerade im Hinblick auf die oben benannten verschwendeten Steuergelder ist diese Trassenplanung in keinsten Weise verhältnismäßig und angemessen. 	
Flächenverbrauch und Belastung	
Contra B15 alt Ausbau	Pro B15 raumgeordnet
<ul style="list-style-type: none"> Der Landkreis Erding ist durch überregionale Infrastrukturmaßnahmen überdurchschnittlich belastet, wovon auch der Südosten Bayerns profitiert. Derzeit werden eine Vielzahl von Infrastruktur-Großprojekten geplant oder gebaut: eine 3. Startbahn am Flughafen München, die A94, ein vierspuriger Ausbau der Flughafen-Tangente-Ost, ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke München-Mühlendorf, der S-Bahn-Ringschluss bei Erding und die Walpertskirchner Spange. Allein diese Projekte haben einen Flächenbedarf von mindestens 1.800 ha - zuzüglich den Ausgleichsflächen noch einmal in der gleichen Größenordnung. Mehr als 4 Prozent der Landkreis-Fläche werden also bereits für überregionale Infrastrukturprojekte verplant. Der Landkreis Erding ist einer der waldärmsten Landkreise Bayerns. Er ist der einzige Landkreis, in dem die Waldfläche bereits kontinuierlich zurückgeht, weil viele Wälder wegen Infrastrukturmaßnahmen zerschnitten werden oder weichen müssen. 	<ul style="list-style-type: none"> Der sog. Flächen- und Erschließungseffekt führt dazu, dass Bereiche erreichbar gemacht werden, die durch die neue Anschlussmöglichkeit einen Qualitätsgewinn erhalten. Es hat sich in einer 5-Jahres-Prognose gezeigt, dass die Wohnattraktivität im Münchner Umland zugenommen hat und somit sowohl die Mieten, als auch die Immobilienpreise deutlich gestiegen sind. Von diesem positiven, wertsteigernden Effekt wird die raumgeordnete Trasse profitieren.

