

Nordumfahrung Erding, Planungsstand Mai 2010

Grundsätzlich halten wir die Entscheidung der kommunalen Politik, für die Stadt Erding eine Nordumfahrung entwickeln zu wollen, für positiv. Sollte die Entwicklung der Stadt Erding so weitergehen wie dies die letzten 20 Jahre der Fall war, könnte sich zumindest langfristig diese Umgehungsstrasse als Segen erweisen. Eine neue Strasse verursacht immer auch negative Betroffenheiten, die man für „das Große Ganze“ in Kauf nehmen muss. Gerade in der Kommunalpolitik ist dies für die beteiligten Politiker besonders schwer, weil man sich persönlich kennt. Wichtig scheint uns in diesem Zusammenhang zu sein, dass es sich tatsächlich um eine Umfahrung und nicht um eine Durchfahrung (wie bei Trasse Süd II) handelt.

Tatsache ist, dass die geplante Straßenführung wie auch die Nordumfahrung insgesamt sehr umstritten ist. Gemeinhin geht man davon aus, dass Umfahrungen doch mindestens so nützlich wie schwer zu bekommen sind, oder nicht? Warum könnte dies in diesem speziellen Fall anders sein? Dafür gibt es mehrere gute Gründe.

Der politische Entscheidungsprozess im zuständigen Kreisausschuss war weder nachvollziehbar noch bürgernah. Dabei wurde Vertrauen verloren, das nur schwer wieder zu gewinnen ist. Wenn schon diese Nordumfahrung so unumstritten und einzigartig verkehrswirksam sein wird, warum wurde sie in ihrer Ausprägung als Variante Süd II so schnell und kompromisslos durch den Strukturausschuss des Landkreises „geprügelt“? Warum konnte man nicht der Öffentlichkeit ruhig und übersichtlich die verschiedenen Überlegungen vorstellen, wie dies nachfolgend im Stadtrat von Erding geschehen ist? Auch wenn nachfolgend die Entscheidung im Strukturausschuss als Prüfungsauftrag an das Straßenbauamt dargestellt wird, ist Skepsis angebracht, wie endgültig dieser Beschluss zu verstehen ist.

Dazu wurden der „Nordumfahrung, Variante Süd II“ durch verschiedene politische Aussagen, wonach nur alles zusammen einen „Sinn“ mache, zwei „Krücken“ unter die Arme geklemmt, auf welchen nur schwer zu laufen ist. Gemeint ist damit die Verknüpfung der Nordumfahrung mit der neuen Straße östlich von Langengeisling durch den Fliegerhorst und die Anbindung des Naherholungsgebiets am „Kronthaler Weiher“.

Die Feststellungen der beauftragten Verkehrsgutachter werden für die weitere Betrachtung trotz grundsätzlich möglicher Kritik

- kann man nach heutigen Erkenntnissen die 3. Startbahn als wesentlichen Einflussfaktor berücksichtigen?
- wurde die zusätzliche Leistungsfähigkeit der FTO geprüft?
- wie wirkt sich die im Planfeststellungsverfahren befindliche Umleitung der B 388 im Erdinger Osten auf die Zahlen des Gutachtens aus?

als richtig unterstellt, soweit man dies von Prognosezahlen behaupten kann. Aber irgendeine Entscheidungsgrundlage wird auf jeden Fall benötigt.

Zu 1.) Das Verkehrsgutachten bestätigt die Notwendigkeit einer Nordumfahrung, wobei gleichzeitig gesagt wird, dass eine echte Entlastung der Stadt Erding bzw. der „Anton-Bruckner-Str.“ nur gewährleistet werde, wenn die Variante Süd II gewählt würde. Natürlich steigt die Akzeptanz für eine nördliche Umfahrung beim betroffenen Autofahrer oder LKW-Fahrer, je näher die Auffahrt auf die Nordumfahrung zur Stadt zu liegen kommt, das ist sicher richtig.

Das Gutachten spricht von einer möglichen Entlastung von ca. 4.000 Fahrzeugen täglich auf der Anton-Bruckner-Str., was beachtlich wäre. Umgekehrt gilt aber auch, dass der Verkehr von der Nordumfahrung in die Stadt mit sinkender Entfernung zunimmt.

Aber welche Kraftfahrzeuge kommen für die Nordumfahrung in Frage, die anderenfalls durch die Anton-Bruckner-Str. fahren würden? Da die Umfahrung in Unterstrogn beginnt, kommen im Moment nur Fahrzeuge aus Richtung Taufkirchen, die zum Flughafen möchten, als Nutzer der Nordumfahrung in Frage und umgekehrt.

Zum Teil werden wohl auch Fahrzeuge aus Richtung Dorfen diesen Weg suchen, so sie zum Flughafen unterwegs sind. Da lt. Gutachten Obermeyer im Großraum Erding (Stadtgebiet und Erdinger Norden) aktuell täglich ca. 196.000 Fahrzeuge, davon aber nur ca. 13.700 Fahrzeuge oder ca. 7 % zum Flughafen unterwegs sind, und diese nur zu einem Teil aus Richtung Taufkirchen/Dorfen kommen, wird sich dies in Grenzen halten.

Richtig ist der Hinweis, dass die neu zu erstellende A 94 über die Ausfahrt Pastetten auch für den Erdinger Bereich (Ausfahrt Hörlkofen/Pastetten) neuen Verkehr generieren wird. Aber kann man diese Fahrzeuge aus dem Erdinger Süden/Südosten tatsächlich ganz oder teilweise über eine Erdinger Nordumfahrung zu ihrem Fahrziel führen? Ohne die Verlegung der B 388 nach Osten wird dies von unserer Fraktion bezweifelt.

Bei der Beurteilung des Verkehrsgutachtens ist zu bedenken, dass dort wie selbstverständlich von weiter wachsendem Verkehr bis 2025 ausgegangen wird. Nach unserer Auffassung ist ein Blick ins Jahr 2025 bei sich verändernden Rahmenbedingungen im Straßen- und Bahnverkehr im Großraum Erding (Benzinpreis, S-Bahn-Ringschluss etc.) jedoch mit großen Unwägbarkeiten verbunden.

Wenn man den sog. Prognose-Null-Fall für 2025 betrachtet bei ca. 227.000 Fahrzeugen (Flughafen 30.800), zeigt sich, dass die Zunahme an Fahrzeugen mit insgesamt 31.000 zu weit mehr als der Hälfte auf den Flughafenverkehr entfällt, ist dies realistisch? Bedeutet dies, dass ohne die 3. Startbahn das Verkehrsgutachten zu wesentlich anderen Ergebnissen kommen müsste, weil sich der Zuwachs bis 2025 in ganz engen Grenzen halten würde?

Und eine entscheidende Komponente wurde beim Gutachten gänzlich ausgespart: Die Flughafentangente Ost ist in der aktuellen zweispurigen Bauweise bereits an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Dieser Engpass FTO könnte bei der Gesamtbetrachtung aller Varianten dazu führen, dass eine nördlicher gelegene Trassenführung eher positiv gesehen wird, da ein deutlich kürzerer Weg nach der Auffahrt auf die FTO zum Flughafen München zurückzulegen ist.

Besonders die Variante Mitte I bis zur ED19 nach Norden über Wurzer Umwelt auf die FTO gewinnt bei fast hälftigen Herstellungskosten und nur geringen Eingriffen in die Umwelt deutlich an Profil. Offenbar scheitert diese Trasse bereits an der Haltung der Gemeinde Eitting, die die Nordumfahrung als Projekt der Stadt Erding betrachtet, und jede negative Beeinträchtigung ihres Gemeindegebiets ablehnt.

2.) Die hier reklamierten weiteren positiven Maßnahmen, die **nach Darstellung der Entscheidungsträger nur sinnvoll zusammen mit der Nordumfahrung, Alternative Süd II**, realisiert werden können, sind folgende:

- a.) Schaffung einer sog. „Alte-Römer-Str.“ II, einer Parallelstr. durch das Gelände des Fliegerhorstes mit kürzer Anbindung an die Nordumfahrung, und

b.) eine zusätzliche Erschließung des Erholungsgebiets „Erding Nord, Kronthaler Weiher“ über eine Anbindung zur Nordumfahrung, um die Johann-Sebastian-Bach-Str. nachhaltig zu entlasten.

Zu 2. a.) Die Entlastung der „Alte-Römer-Str.“ durch eine Parallelstr. wäre bereits für sich genommen ein überzeugendes Projekt, da haben wir keinen Zweifel. Auch wenn die Kosten (Höhe noch unbekannt) ausschließlich durch die Stadt Erding zu tragen sind, könnte gerade im einzig noch verbliebenen Siedlungsraum Erding Nord eine deutliche Entlastung von täglichem Verkehr erreicht werden, auch wenn im Osten von Langengeisling zum Teil neue Betroffenheiten entstehen. Ein ganzer Stadtteil könnte neu überplant werden, der mögliche Siedlungsraum des Stadtgebiets würde sich auf sehr interessante Weise positiv verändern.

Leider ist weder der Erwerb der nötigen Grundstücke gesichert noch annähernd klar, welche Kosten hier auf die Stadt Erding zukommen. Sollte man diese Verlagerung der „Alte-Römer-Str.“ nach Osten als „Projekt 2020“ begreifen, also die finanziellen Belastungen und erforderliche Genehmigungsverfahren über einen längeren Zeitraum verteilen, ist hier unabhängig von jeder Umfahrungsstraße mit der absoluten Unterstützung durch unsere Fraktion und wir denken auch des gesamten Stadtrats zu rechnen.

Einen denknötwendigen Zusammenhang mit dem Projekt „Nordumfahrung“ sehen wir nicht, da diese neue Straße nördlich von Langengeisling auf die Wartenbergerstr. einschleifen kann und damit in jedem Fall gut angebunden und gut nutzbar ist. Selbst bei Ausführung der Trasse Mitte I könnte diese Straße über ca. 800 m gut an die Nordumfahrung angebunden werden.

Ein Vertreter der CSU im Stadtrat von Erding hat die Entwicklung dieser Parallelstr. als gesichert dargestellt. Tatsache ist, dass die zuständigen Entscheider im Bundesvermögensamt/Bundesverteidigungsministerium von dieser Entwicklung noch keine Kenntnis haben und das Projekt nur dann als realistisch betrachten, wenn zeitgleich der neue Kreuzungsbahnhof entwickelt werden kann (siehe Bericht Erdinger SZ). Damit hängt diese „Alte-Römer-Str. II“ am S-Bahn-Ringschluss mit der damit verbundenen und bekannten, vor allem zeitlichen Problematik.

Unsere Fraktion sieht deshalb im Moment die Entwicklung dieser Entlastungsstraße als nicht realisierbar an und kann diese Komponente auch denklogisch nicht in die Beurteilung der Nordumfahrung, geschweige denn in eine Trassenabwägung, mit einbeziehen.

Zu 2. b.) Die Erschließung des Erholungsgebiets Erding Nord/Kronthaler Weiher ist tatsächlich erheblich verbesserungsbedürftig. Der Kronthaler Weiher entwickelt sich auch ohne Landesgartenschau nach der nochmaligen Erweiterung der Liegeflächen immer mehr zum Freizeit- und Erholungsbereich der Stadt Erding, die Akzeptanz für alle gesellschaftlichen Gruppen und Altersklassen steigt ständig.

Die Johann-Sebastian-Bach-Str. leidet nicht nur unter Kieslastern der Fa. Kronthaler, sondern unter Feierabend-, Wochenend- und Ferienverkehr besonders in der warmen Jahreszeit. Auch Erdinger Bürger aus Langengeisling, die nach Erding West möchten, fahren hier durch oder über die Breslauerstr..

Immer mehr Festivitäten und Veranstaltungen am Weiher oder auf dem Volksfestgelände belasten die Freisinger Siedlung nicht nur mit Verkehr, sondern vor allem auch mit Lärm.

Dieser Stadtteil ist dringend vor Emissionen in Schutz zu nehmen und verdient unsere ganze Aufmerksamkeit, da ist sich der Stadtrat einig.

Welche Möglichkeiten gibt es?

Die Verlagerung und anschließende Verkehrsberuhigung der Straße entlang des Weihers nach Süden zur bestehenden Siedlung ist ein erster kleiner Schritt (Beschluß PUA aus dem Herbst 2009). BM Max Gotz möchte aber vor allem über eine Anbindung auf die Nordumfahrung für Entlastung sorgen, und verknüpft damit diese Entwicklung mit der Variante Süd II. Es gibt jedoch noch andere Möglichkeiten a.) bis c.), dieses Ziel deutlich kostengünstiger, zeitlich näher und auch ohne Nordumfahrung zu erreichen.

a.) Bisher unbeachtet von der Verwaltung blieb unser schriftlicher Antrag an den Stadtrat von Erding aus Mitte 2009, wonach eine denkbare kleine Entlastung über den bestehenden und eventuell noch auszubauenden landwirtschaftlichen Weg entlang des Sägewerks nach Siglfing erfolgen könnte.

Bei dieser sehr kostengünstigen und relativ unbürokratisch möglichen Ableitung mit anschließender Verkehrsführung über die Hühnerfarm zur ED 19 wäre sichergestellt, dass zumindest die Kieslaster nicht mehr durch die Johann-Sebastian-Bach-Str. fahren und auch in Siglfing bei einer Ausfahrt nach rechts die dort wohnenden Erdinger Bürger nicht belasten würden. Ob diese Alternative tatsächlich hilfreich sein kann, sollte überlegt werden.

b.) Weiter besteht die Möglichkeit, ohne Querung künftiger S-Bahn- bzw. Regionalbahntrassen und ohne große zusätzliche Betroffenheiten die Straße „Am Schwimmbad“ über die Heimgärten hinaus um einige hundert Meter zu verlängern und nach links über den Fehlbach zum Kronthaler Weiher schwenken zu lassen. Mangels konkreter Informationen über Grundstücksverhältnisse, Machbarkeiten und rechtliche Probleme kann hier nur eine Anregung ausgesprochen werden, auch diese Lösung unvoreingenommen zu prüfen.

c.) Drittens muss geprüft werden, ob die Anbindung des Verkehrs über eine Straße vom Kieswerk Kronthaler nach Westen zur ED 19, die eine weit bessere Akzeptanz für die Erdinger Bürger hätte, möglich ist (Stichwort Werkstrasse).

Wenn man die Anbindung an die Nordumfahrung als einzig vernünftige Entlastung für das Naherholungsgebiet ins Gespräch bringt, und zugleich auf dieser Basis eine möglichst weit im Süden verlaufende Trasse fordert, könnte man hier vorhalten, dass erst diese drei oben genannten relativ kostengünstigen und aus Sicht der Umwelt wenig einschneidenden Maßnahmen geprüft werden sollten, ehe man sich zu einer derart umfassenden und in ihrer Auswirkung sehr umstrittenen Baumaßnahme durchringt.

Wenn man genauer hinsieht, wird folgendes deutlich: Kein Bürger aus Erding, der zum Kronthaler Weiher möchte, wird sich mit dem Auto erst auf die ED19, dann auf die Nordumfahrung und dann wieder nach Süden zum Kronthaler Weiher begeben, wenn er nicht dazu gezwungen wird.

Langengeislinger Bürger, welche berechtigten Ängste und Sorgen hat dieser Teil der Erdinger Bevölkerung?

Diverse Diskussionen mit den Geislingern (auch Althamer, Neikofener) in den letzten Wochen (Stadtratssitzung zur Nordumfahrung, Feuerwehrhaus in Langengeisling, UWE-Infoabend in der Post, viele Einzelgespräche etc.) lassen folgende Ängste zutage treten:

Langengeisling wird im Norden (Nordumfahrung), im Osten (neue Straße im Fliegerhorst), im Süden (S-Bahn-Ringschluss) und im Westen (Anbindung an Naherholungsgebiet) eingekreist und abgeschnitten. Diese Sorgen sind real und gerechtfertigt. Das Erdinger „Zweistromland“ zwischen Fehlbach und Sempt wird so in die Zange genommen und zur umfassenden Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt Erding verdonnert.

Viele Langengeislinger befürchten, dass der Stadtrat bei der Planung der Nordumfahrung bereits eine Stufe weiterdenkt und das Gebiet entlang der neuen Straße im Norden als Gewerbegebiet ins Auge fasst, was zu zusätzlichen verkehrlichen Belastungen führen würde. Nach unserer Kenntnis gibt es derartige Überlegungen noch nicht, sind aber nicht vollkommen abwegig.

Die Geislinger wollen ihren Naherholungsraum zwischen Sempt und Fehlbach nicht aufgeben. Dieser dient im Übrigen allen Erdingern und wird nach eigenen Erkenntnissen immer stärker genutzt, gerade auch durch die Entwicklung am Kronthaler Weiher. Bei Realisierung der Nordumfahrung wird dieser Bereich von West nach Ost (Nordumfahrung) und von Nord nach Süd (Anbindung Naherholungsgebiet) durchschnitten.

Kosten

Klar wurde mittlerweile, dass die Stadt Erding auf nahezu sämtlichen hier entstehenden Kosten sitzenbleiben wird. Bei Gesamtkosten von ca. € 40 Mio. (Süd II) verbleiben nach Abzug von z.B. 60 % Förderung (Aussage Politik: Förderung bis zu 70 %) und einem Zuschuss der FMG von weiteren € 5 Mio. noch immerhin ca. 11 Mio., die zu ca. 90 % (oder ca. 10 Mio. €) von der Stadt Erding zu tragen sind. Hinzu kommen die Kosten für die Anbindung des Kronthaler Weihers und die erheblichen Kosten für die Alte Römerstr. II.

Ergebnis:

Unsere Fraktion hat sich, auch unter Abwägung der entstehenden Kosten für die jeweilige Trassenführung (Mitte I ca. 22 Mio., Süd II ca. 40 Mio.), zu folgender Empfehlung an den Stadtrat von Erding entschlossen:

1. Die im Gutachten berechnete entlastende Wirkung einer Trasse Süd II für das Stadtgebiet kann auch dann nicht den Bau dieser neuen Straße rechtfertigen, wenn die verkehrlichen Wirkungen, gerade im Bereich „Anton-Bruckner-Str.“ wie prognostiziert eintreten sollten.

Die Entlastungswirkung mit ca. 4.000 Fahrzeugen wird als richtig unterstellt. Ebenso kann jedoch als richtig unterstellt werden, dass die Entlastungswirkung z.B. einer Trasse Mitte I auch vorhanden, wenn auch eventuell niedriger ist. Dieses Entlastungsdelta rechtfertigt es nicht, eine so einschneidende Maßnahme für das Stadtgebiet durchzuführen, die mit so vielen Unwägbarkeiten verbunden ist.

2. Die im Planfeststellungsverfahren befindliche Verlegung der B 388 ist kurz- bis mittelfristig sehr positiv zu sehen und wird deshalb uneingeschränkt unterstützt, da der Planungsstand weit fortgeschritten, die Kosten deutlich geringer und die Entlastungswirkung ein Vielfaches der Nordumfahrung betragen wird. Nähere Ausführungen zur Trassenwahl bleiben vorbehalten.

Weiter ist bei der Verlegung der B 388 auszuführen, dass die verkehrliche Entlastung ein Vielfaches der Nordumfahrung ausmachen und die Lärmbeeinträchtigung ganzer Siedlungen (Williamsville, VDK-Siedlung, Freisinger Siedlung, RH-Siedlung Hans-Schmidmayer-Str.) sich kurzfristig erheblich vermindern wird.

3. Der Bau einer „Alte-Römer-Str. II“ ist weiter und vollkommen unabhängig von jeder irgendwie gearteten Überlegung zu einer Nordumfahrung zu planen. Diese beiden Straßenprojekte bedingen sich nicht gegenseitig und schließen sich auch nicht gegenseitig aus.

4. Die Entlastung des Naherholungsgebiets kann unserer Überzeugung nach keinesfalls über die Nordumfahrung, gleich welche Trassenführung, erreicht werden. Die aufgezeigten „kleinen“ Lösungen müssen der Reihe nach abgeprüft werden. Diese Notwendigkeit besteht unabhängig vom Bau einer Nordumfahrung und vor allem unabhängig von der jeweiligen Trassenwahl.

5. Sollte sich der Landkreis trotzdem zum Bau der Nordumfahrung entschließen, um diese gegebenenfalls in einem größeren Zusammenhang und langfristig zu entwickeln, unterstützen wir die Trasse Mitte I mit Anbindung zur ED 19, Ableitung nach Norden zur FTO über Umwelt Wurzer und deutlich geringeren Kosten.

6. Die Trasse Süd II wird auf jeden Fall vor allem im Interesse der Erdinger Bürger in Langengeisling, Altham und Eichenkofen abgelehnt. Die berechnete Entlastungswirkung im Unterschied zur Trasse Mitte I für das Erdinger Stadtgebiet ist zu gering, um derartige Eingriffe in die Natur, den noch verfügbaren Siedlungsraum und in die Lebensbedingungen unserer Bürger zu rechtfertigen.

7. Nach Auffassung unserer Fraktion ist nach derzeitigem Planungsstand die Trasse Mitte I, die westlich von Eichenkofen nach Südosten verschwenkt (neue Variante lt. Anlage) nach durchgeführter Ortsbesichtigung die beste Lösung, sollte man sich dennoch zum Bau der Nordumfahrung zum jetzigen Zeitpunkt entschließen.

Erding, den 25. Mai 2010

Hans Egger
für die Fraktion „Erding Jetzt“