

Die Autobahndirektion Südbayern (ABDSB) plant im Zuge der Fahrbahnerweiterungen, was auch unsere Gemeinde einbezieht.

Die Anzahl der Fahrstreifen der A99 wird auf 2 x 4 erhöht, die A94 (München – Passau) erhält 2 x 3 Streifen bis Markt Schwaben (Südende der FTO)

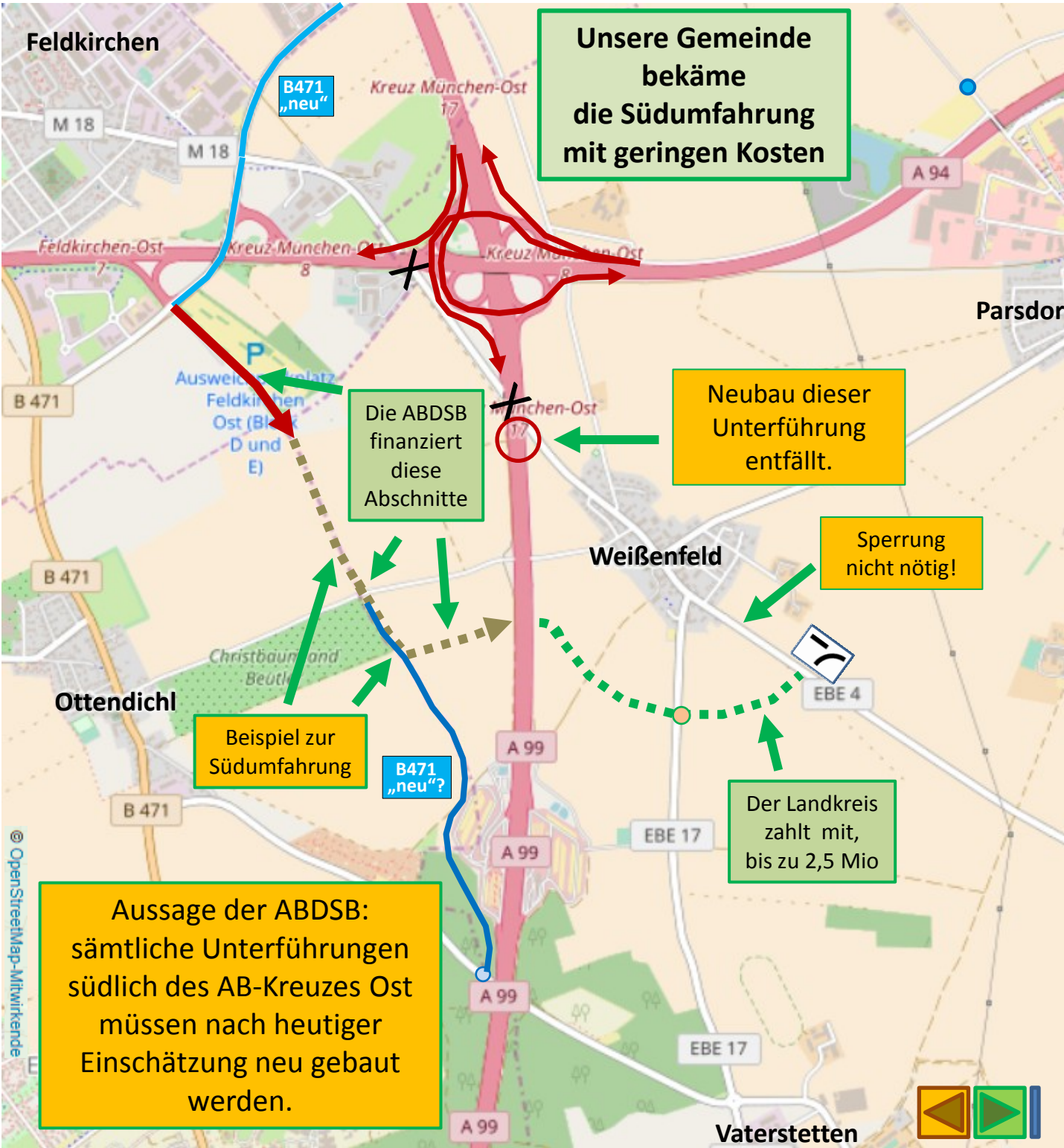
Als Ersatz für die gesperrten Unterführungen müsste ein Neubau erstellt werden.

Die laufende Planung der Ortsumfahrungen wurde berücksichtigt und versucht, eine Verbindung dazu herzustellen.

Südanbindung
Richtung
Weißenfeld

1. Vorschlag
der ABDSB

Neue
Unterführung



Unsere Gemeinde bekäme die Südumfahrung mit geringen Kosten

Wir haben der ABDSB erklärt, dass die offiziell geplante Trasse nicht zustande kommen könnte, weil ein Bürgerentscheid dies verhindern dürfte. **Wir wollen einen weiter südlich liegenden Durchstich.**

Die ABDSB erspart sich dadurch den zusätzlichen Neubau der geplanten Unterführung.

Die ABDSB finanziert diese Abschnitte

Neubau dieser Unterführung entfällt.

Die Südumfahrung würde alle Pendler bedienen. Die Hauptmenge an Fahrzeugen bliebe Weißenfeld erspart.

Sperrung nicht nötig!

Der restliche Verkehr in Weißenfeld würde reibungslos ablaufen. Keine Staus, wenig Abgase, geringer Lärm.

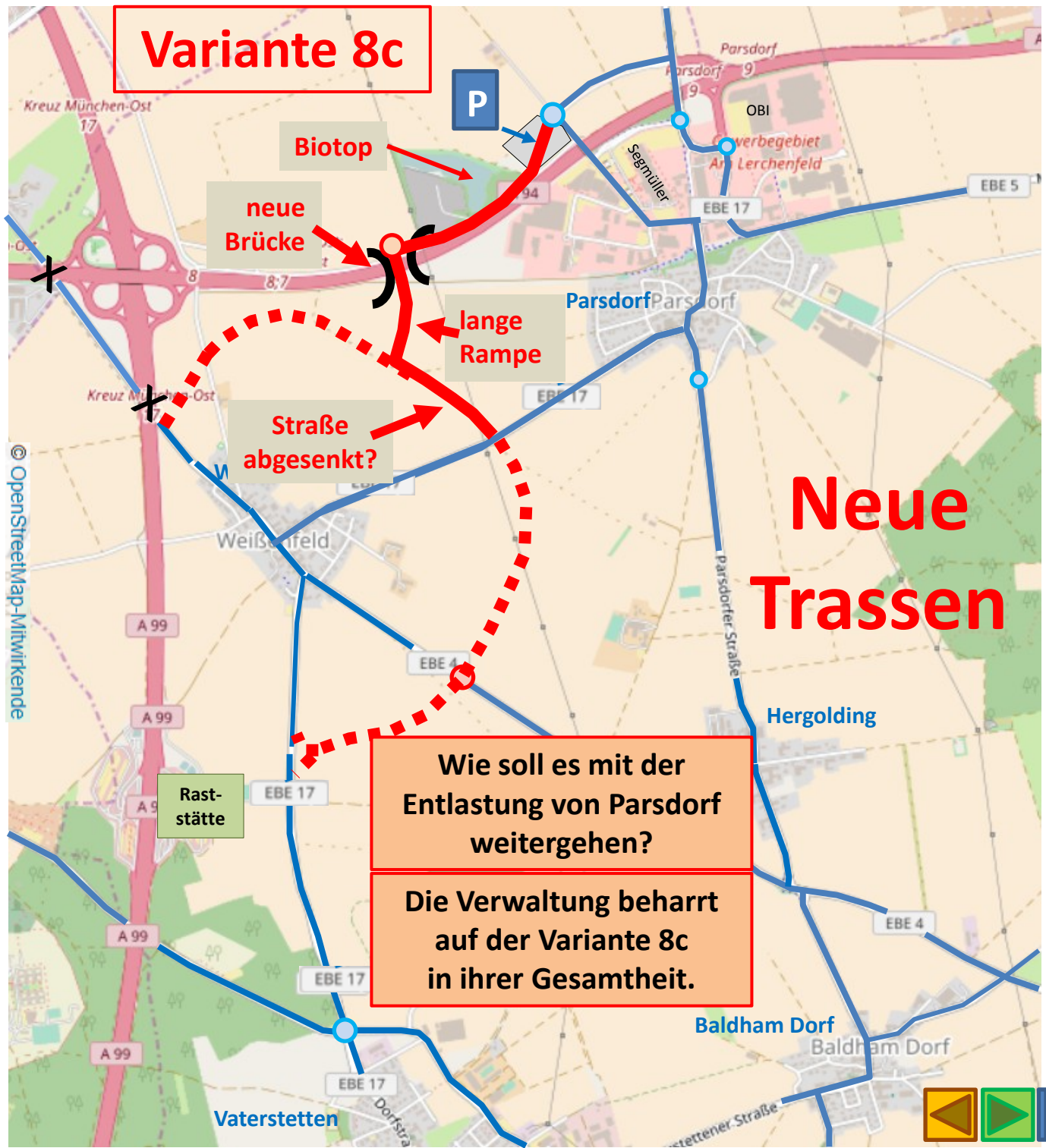
Beispiel zur Südumfahrung

Der Landkreis zahlt mit, bis zu 2,5 Mio

Das ist unsere Variante: Kurze Wege, preiswert, effektiv! Diese Strecke wird angenommen! Weißenfeld ist endlich entlastet! Die Vaterstettener, die bisher über Ottendichl fahren, werden die neue Strecke nutzen und auch diesen Ort spürbar entlasten.

Aussage der ABDSB: sämtliche Unterführungen südlich des AB-Kreuzes Ost müssen nach heutiger Einschätzung neu gebaut werden.

Variante 8c



Neue Trassen

Angesichts der Zusage des Investors, bis zu 4,51 Mio für eine Entlastung von Parsdorf beizusteuern, setzt die Verwaltung auf eine neue Strategie:

Nur der kleinere Teil des Projektes wird realisiert (durchgehend in rot). Die Entlastung von Parsdorf bekommt Vorrang - mit verminderter Wirkung. Fertigstellungs-Termin ist Ende 2023.

Wie soll es mit der Entlastung von Parsdorf weitergehen?

Die Verwaltung beharrt auf der Variante 8c in ihrer Gesamtheit.

Die anderen Teile für die Entlastung Weißerfelds warten auf den Bau. Wann wird komplettiert? Aufgeschoben ist nicht aufgehoben?

Die ABDSB kündigte an, die beiden Unterführungen nach Feldkirchen für den allgemeinen Verkehr zu schließen, dies wird noch einer intensiven Überprüfung unterzogen.

Hinweise der Verwaltung auf die Ausführung der Teilstrecke als Provisorium, um die Zuzahlung vom Investor des neuen Gewerbegebiets zu erhalten:

Es geht um 4,5 Millionen.

Nicht wie geplant:
Nach der Überquerung der A94 nach Süden geht es ohne Absenkung ebenerdig weiter.

Dann Einmündung in die bisherige Verbindung von WF → PD-D.

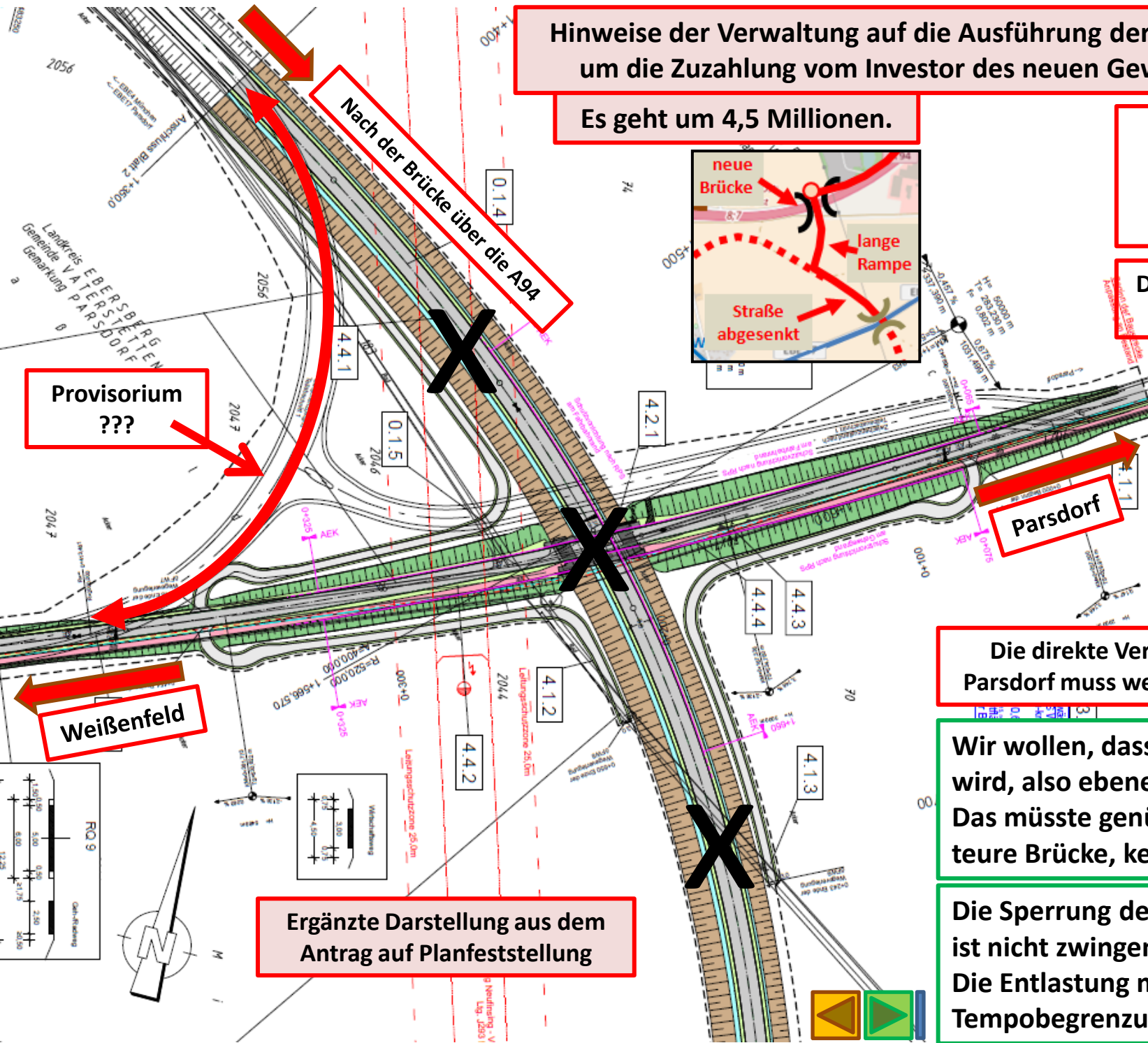
Ob später die planmäßige Brücke samt der Absenkung des Bogens doch noch realisiert werden soll? Darüber gibt es bisher keine Informationen.

Das Provisorium ist nicht in der Kostenschätzung enthalten!

Die direkte Verbindung von Weißenfeld nach Parsdorf muss weiterhin, aber geregelt, offen sein

Wir wollen, dass überhaupt nicht abgesenkt wird, also ebenerdig, abknickende Vorfahrt. Das müsste genügen. Keine Kreuzung, keine teure Brücke, keine weitere Fortsetzung.

Die Sperrung der Durchfahrt von Hergolding ist nicht zwingend erforderlich. Die Entlastung muss anders erfolgen: Tempobegrenzung + Fußgänger-Ampel



Ergänzte Darstellung aus dem Antrag auf Planfeststellung

Neue Entwicklung:

Im Erörterungsbericht selbst sind weitere Varianten aufgeführt, wobei der **Vorschlag B** auf den Seiten 169 - 170 hoch interessant ist.



Originaltext im Erörterungsbericht:

„Dieser Variantenvorschlag geht von der geplanten Variante 7 aus. Die Ortumfahrung Parsdorf würde bei dieser Variante komplett südlich der BAB A 94 trassiert werden.“

Damit verbundene Vorteile wären:

- Kürzere Anbindung OU Weißenfeld an die Anschlussstellen
- Erhebliche Minderkosten durch Entfall BAB-Überführung
- kürzere Ausbaustrecke und geringerer Flächenverbrauch
- geringerer Eingriff in Biotope

Wir sagen: Eine äußerst positive Beurteilung, aber:

Wir hatten schon früher selbst diese Variante durchleuchtet und dabei den wesentlichen Schwachpunkt erkannt, den auch der Verkehrsplaner anführt:
. . . . Weiterhin ist der Ausbau des Knotens an der Heimstettener Straße nur als Minikreisverkehr möglich, welcher die Verkehrsmengen nicht aufnehmen könnte.

Bild 25: Linienführung Abschnitt OU Parsdorf Vorschlag B

Darauf baut die Ablehnung dieses Vorschlags hauptsächlich auf, die BI-VkW →

Neue Entwicklung:

Hier ist der Unterschied zum Vorschlag B

... die BI-VkW erweitert

Ausweich-Parkplatz bleibt unberührt

Unterführung für die Ortsumfahrung bei der bestehenden Brücke

Tiefgaragen-Anbindung unverändert

Biotopfläche geschützt und vollständig nutzbar

Anwanderweg nach Ammerthal unverändert

Vorhandene Strecken werden angepasst und genutzt

Münchner Kies Union Werk Parsdorf

Firmen Segmüller und Nabholz nicht betroffen

Auch hier bezahlt der Investor des Gew. II bis zu 4,51 Millionen!

Geringste Kosten
Geringster Flächenverbrauch
Flächenverlust des Ackers nur durch 600 bis 700 m Straße

Fast die gesamte Strecke ist ebenerdig

Weitere Argumente des VHT zur Ablehnung von Vorschlag B mit Gegenrede der BI-VkW (1):

VHT: Jedoch ist die Platzverfügbarkeit zwischen Gewerbegebiet und BAB (besonders in Anbetracht eines mittelfristig geplanten Ausbaus) nicht ausreichend gegeben.

VHT: Vorhabensträger

BI-VkW: *Die Erweiterung der BAB A94 von 2 x 2 auf künftig 2 x 3 Fahrstreifen ist offensichtlich bei der Erstplanung vorausschauend vorgesehen worden. Beweis ist die auch weiterhin unveränderte Brücke der Heimstettener Straße!*

Die Böschung an der Südseite der A94 muss also ebenfalls nicht verändert werden!

VHT: Das Möbelhaus Segmüller wäre erheblich beeinträchtigt, da die Anlieferung durch Sattelschlepper an die Andockstationen nicht mehr oder nur erheblich eingeschränkt möglich wäre.

BI-VkW: *Das Möbelhaus Segmüller wäre zumindest von der Erweiterung der A94 nicht betroffen. Mit einer späteren, nochmaligen Erweiterung auf 2 x 4 Fahrstreifen ist nicht zu rechnen. Die Böschungshöhe nimmt in Richtung Kreuz Ost kontinuierlich ab, das an die A94 angrenzende Grünland ist in gleichmäßiger Breite verfügbar. Das derzeit genutzte Gelände des Auslieferungslagers von Segmüller und auch die Halle von Reifen Nabholz wären nicht betroffen.*

VHT: Entschädigungsforderungen sowie ein eventueller Neubau des Lagers wären die Folge.

BI-VkW: *Da kein Platzverlust, entfällt ein Neubau des Lagers, diese Behauptung ist nicht begründbar! Nebenbei: die beim Autobahnbau festgelegte Zone von 40 Metern dient unserer Meinung nach als Reserve für spätere Entwicklungen und darf bis zu einem gewissen Grad aufgebraucht werden.*

Siehe Nord-Trasse der Variante 8c! Dort wurden 15m Abstand genehmigt.

VHT: Der bereits gebaute BA I würde nur noch teilweise genutzt werden.

(gemeint ist die nördlich der A94 gebaute Tangente mit dem Kreisel beim Kiesparkplatz von Segmüller)

BI-VkW: *Wenn dies die einzige Begründung ist? Es könnte sich auch entwickeln, dass die Heimstettener Straße eines Tages nach Norden hin aufgewertet wird.*

Weitere Argumente des VHT zur Ablehnung von Vorschlag B mit Gegenrede der BI-VkW (2):

VHT: Weiterhin ist der Ausbau des Knotens an der Heimstettener Straße nur als Minikreisverkehr möglich, welcher die Verkehrsmengen nicht aufnehmen könnte.

BI-VkW: Versäumt wurde die Chance, eine *andere Trassenführung zu finden*.

Das ist unsere Idee! Verlängert man die Trasse nach Osten per kleiner Unterführung bis zum „Segmüller-Kreisel“ entfällt dieser neuralgische Punkt.

VHT: Zudem käme es zu einer massiven Überlagerung von Verbindungs- und Erschließungsverkehr in der Parostraße und auf der Heimstettener Straße.

BI-VkW: *Die von uns vorgesehene Unterführung vermeidet diese Problematik, weil die Ortsumfahrung tiefer läge. Hinzu kommt, dass der Verkehrsfluss durch den eingesparten Kreisel verbessert wird.*

VHT: In Summe ist der Vorschlag damit nicht realisierbar.

BI-VkW: ***In Summe sagen wir von der BI-VkW: Es darf doch nicht sein, dass eine respektable Variante ohne Nachweise der Ablehnungsgründe bei der Auswahl von Varianten ausgenommen wird!***

Wir fragen:

Wo sind die Unterlagen, welche die zu hinterfragenden Ablehnungsgründe schriftlich belegen?

Wir haben immerhin die Aussage der ABDSB (nach Anfrage),

dass Nord- und Süd-Parallele zur A94 als gleich schwierig betrachtet werden.

Das ermuntert uns, denn es bedeutet, dass die nördliche Trasse nicht besser ist!

Wir sagen dazu:

Das bewusste unterlassen des Vorschlag B ist ein Formfehler des Antrags!

Gegenüberstellung der Variante 8c und dem erweiterten Vorschlag B

Die Hauptverkehrsachsen
bei Variante 8c nördlich der A94

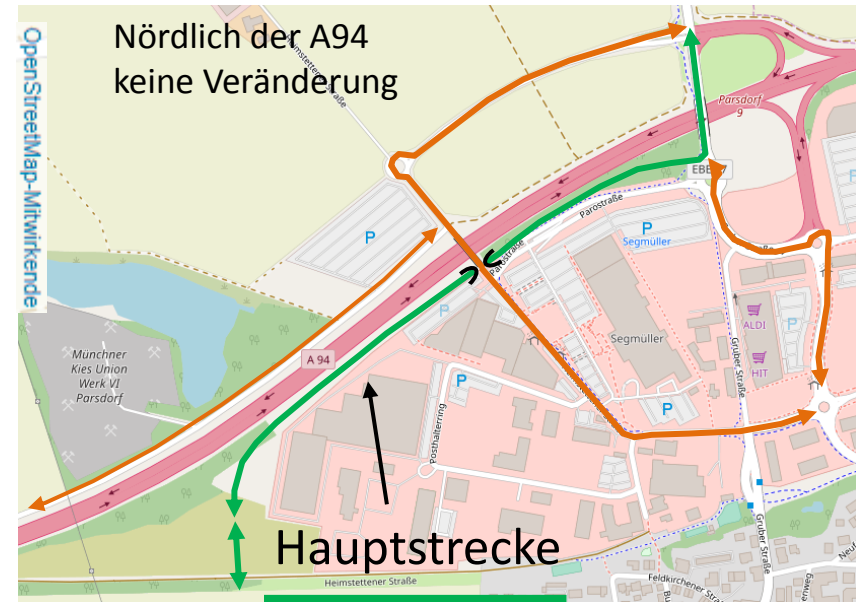


Zum großen Bogen der Ortsumfahrung Weißenfeld

Merkmale:

- teure Brücke über die A94
- nördlicher Kreisel liegt im Acker
- Rampe zum südlichen Kreisel
- Biotop wird wesentlich beeinträchtigt
- Streckenführung wegen der vielen Kreisel nervig
- Zuschuss des Investors deckt nur einen geringen Teil
- Großer Flächenverbrauch, lange Bauzeit
- nur mit Abstimmung der Erweiterung des AB-Kreuzes Ost

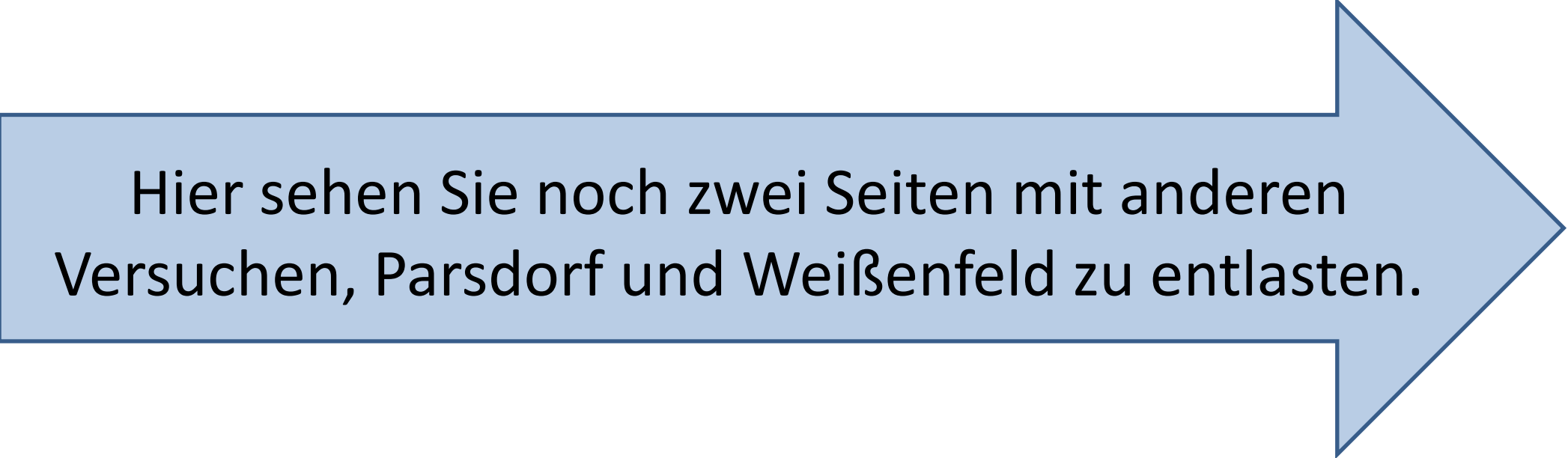
Die Hauptverkehrsachsen,
falls Ortsumfahrung südlich der A94



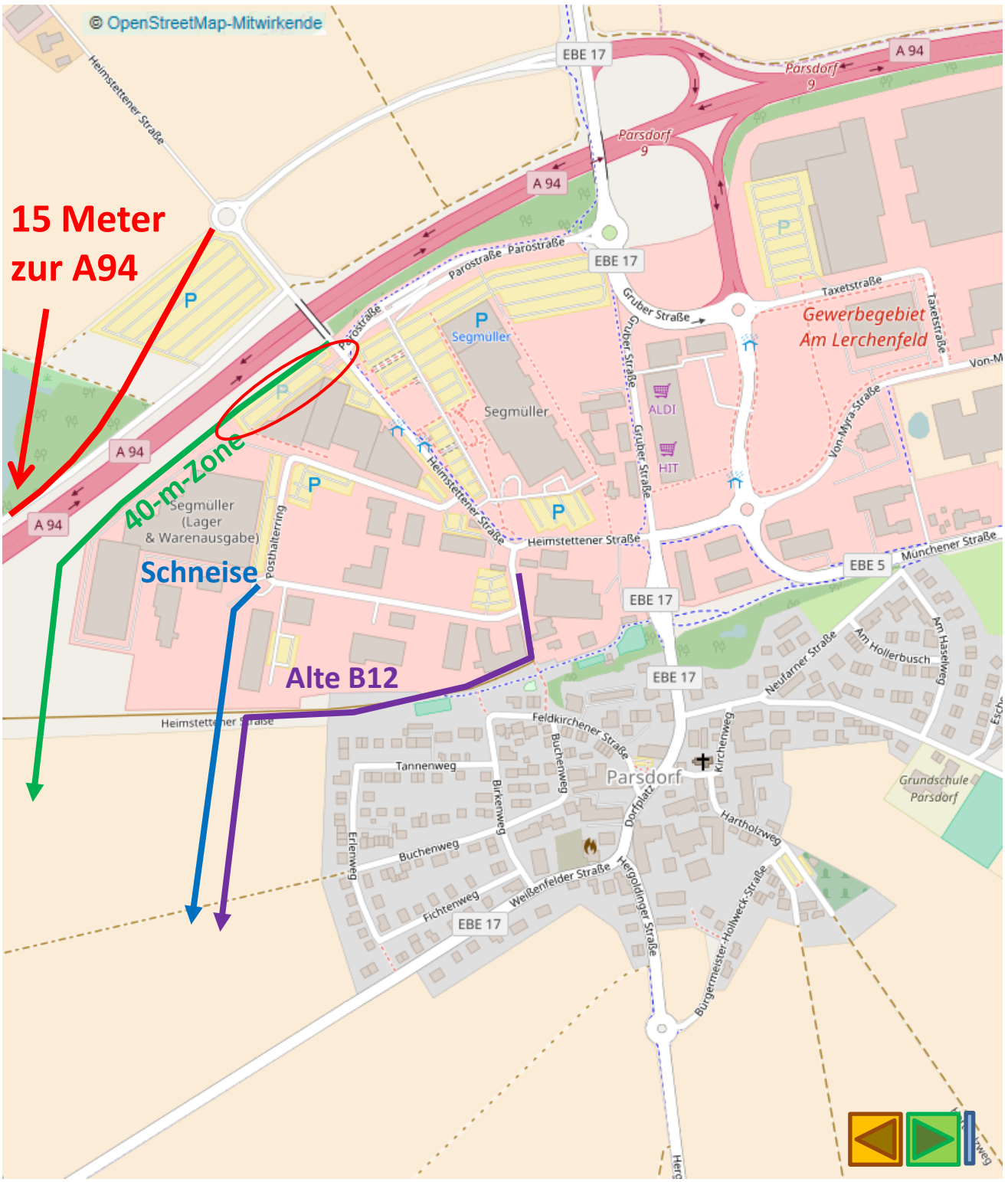
Zur Verbindung von Weißenfeld und Parsdorf

Merkmale:

- relativ geringe Kosten wegen der kurzen Unterführung
- fast die gesamte Strecke ist ebenerdig (geringe Kosten)
- Biotop bleibt völlig unberührt
- Anwandweg nach Ammerthal bleibt unangetastet
- klare Streckenführung erleichtert das Fahren
- Zuschuss des Investors deckt einen wesentlichen Teil
- Minimierter Flächenverbrauch, kürzere Bauzeit
- unabhängig von der Erweiterung des AB-Kreuzes Ost



Hier sehen Sie noch zwei Seiten mit anderen Versuchen, Parsdorf und Weißenfeld zu entlasten.



Ganz andere Vorschläge, die eine Entlastung von Parsdorf ergäben:

Diese Variante wurde schon diskutiert: die teilweise Nutzung der alten B12. Kürzeste Strecke. Nicht verfügbar, ist geschütztes Land.

Diese Variante wurde ebenfalls diskutiert: Strecke durch das Gewerbegebiet. Es gäbe eine Schneise am Rande eines Betriebsgeländes.

Eine Variante südlich der A94: 40-Meter-Zone. Nach dem Zugeständnis auf 15m nördlich an die A94 heran könnte diese Strecke möglich sein. Im Bereich „Parsdorf City“ aber Grundstücksproblem. Gute Anbindung an das Straßengeflecht des gesamten Gewerbegebiets.

Alle diese Varianten vermeiden die teure Brücke über die A94.

Das würde Millionen ersparen.

Leider so nicht durchführbar!

Ende dieser Serie



Vielen Dank für Ihr Interesse.