

Die neue B304 - tiefergelegt.



Herzlich Willkommen zu unserem Info-Abend

B304 (tief)



**Diskussion mit Dr. Toni Hofreiter, MdB,
Vorsitzender des Verkehrsausschusses**

× Details zu unserer Idee

× Planung der Bauphase

× Variantenvergleiche

× Fragen und Antworten

Fr, 9. November, 2007, 20 Uhr, im Brückenwirt

Mi, 4. April, 2012, 19:30 Uhr, im Brückenwirt

Di, 17. Juli, 2012, 19:30 Uhr, im Berufsförderungswerk

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die neue B304 - tiefergelegt.



Sieben auf einen Streich

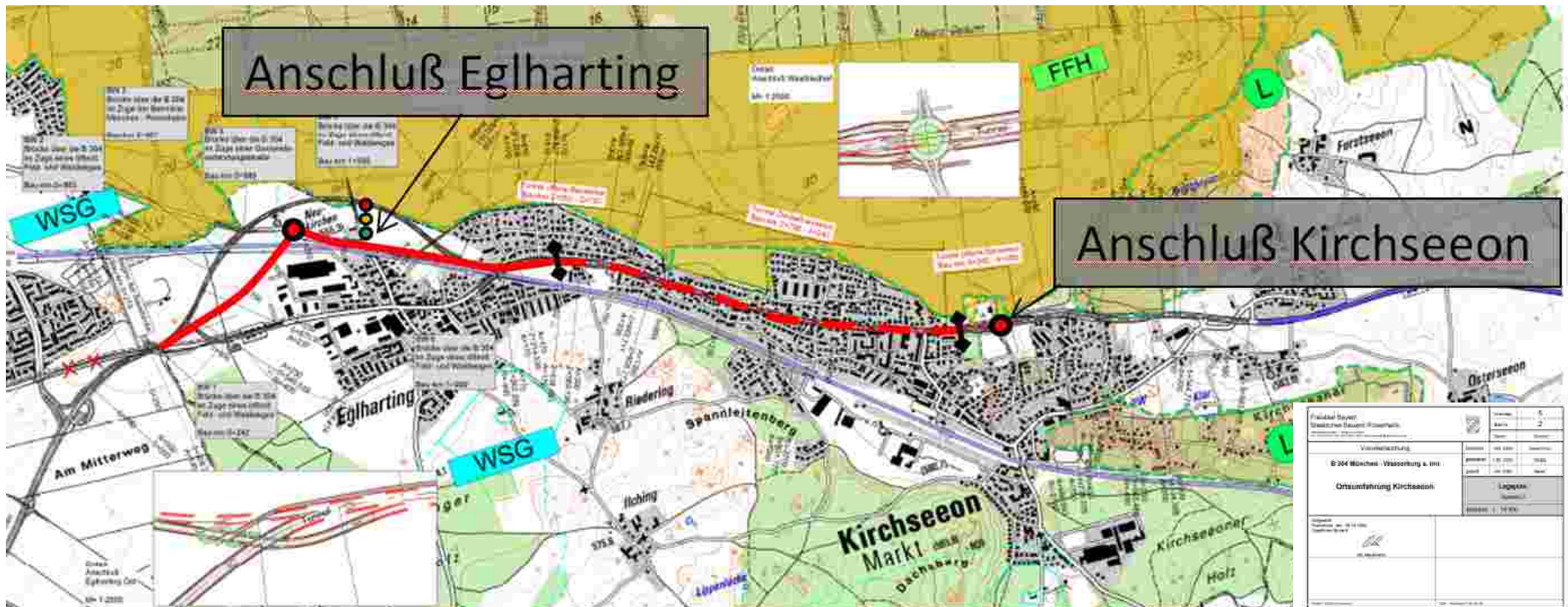
- ✓ "Nie wieder Stau" - Verkehrsbelastung sinkt
- ✓ Kein Lärm und Abgas nur gefiltert - Emissionsbelastung fällt deutlich
- ✓ **Nahezu kein Landschaftsverbrauch** - Erholungsgebiet bleibt erhalten
- ✓ Kinder können wieder Fahrrad fahren - erhöhte Verkehrssicherheit
- ✓ Kirchseeoner Leben bleibt erhalten - Gewerbe gut angebunden
- ✓ Kein Luftschloß - so ist es technisch **und rechtlich machbar!**
- ✓ Die Lösung noch erleben - schnelle Umsetzbarkeit
- ✓ Die "Blechmauer" fällt - Kirchseeon wächst zusammen



Die neue B304 - tiefergelegt.



4.5 km,  1.6 km mit Ortsstraße gedeckelt



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

2007
2012

Der Diskussionspunkt heute



Hochstufung im Bundesverkehrswegeplan

Ausgangslage:

Einstufung der noch immer aktuellen Trasse im „weiteren Bedarf“ als „Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“
➔ ohne Chance auf Einstufung in den vordringlichen Bedarf

Unser Vorschlag verbessert die Ausgangslage deutlich:

- ✓ kein ökologisches Risiko, konfliktfreie Planung
- ✓ ca. 3.5 der 5 km (incl. Verlagerung der Ortsstraße) verlaufen auf vorhandenen Trassen
- ✓ ca. 0.5 km sind fast identisch mit der bereits geprüften Variante (Verkehrswegeplan)
- ✓ minimale Grundstückskäufe und Ausgleichsflächen
- ✓ geringster Neuf Flächenverbrauch aller denkbaren Trassen mit weniger als 2 km Tunnellänge

Die weitläufige Südumfahrung birgt Konflikte mit:

- Wasserschutz, Bannwald, Moos, ggf. Abstand Naturdenkmal Lipplack
- Grundstücksbesitzern

genehmigungsfähig

Wieder hohes ökologisches Risiko?

Entsiegelungsgebot



Wir wollen die Zukunft unserer Kinder nicht betonieren!

Bodenschutzklausel

(BauGB § 1a (2)), „Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden, dabei sind (...) Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.“

Kirchseeon (www.kirchseeon.de)

- Gemeindefläche 1.791 ha davon:
- Verkehrsfläche **79,4 ha**
- Landwirtschaftsfläche 760 ha
- Waldfläche 765 ha
- Wasserfläche 1,57 ha
- Bebaute Fläche **185 ha**

Werte der berechneten Versiegelungsmaße sowie Spannweiten in Bayern

| Administrative Ebene | Versiegelungsgrad der Siedlungs- und Verkehrsfläche [%] Max. | Versiegelungsgrad der Siedlungs- und Verkehrsfläche [%] Min. | Versiegelte Siedlungs- und Verkehrsfläche pro Einwohner [m ²] Max. | Versiegelte Siedlungs- und Verkehrsfläche pro Einwohner [m ²] Min. |
|----------------------|--|--|--|--|
| Bayern | 47,2 | | 277 | |
| Regierungsbezirke | 50,9 | 44,6 | 414 | 190 |
| Planungsregionen | 52,1 | 42,2 | 557 | 141 |
| Landkreise | 56,9 | 36,7 | 637 | 145 |
| Gemeinden | 70,1 | 14,1 | 2308 | 77 |

www.lfu.bayern.de (Versiegelungsstudie)

Vollversiegelung „Straßenrand“

Weitl. Südumfahrung: + 9 ha + 9 ha
Tunnellösung: + 1.5 ha + 1 ha

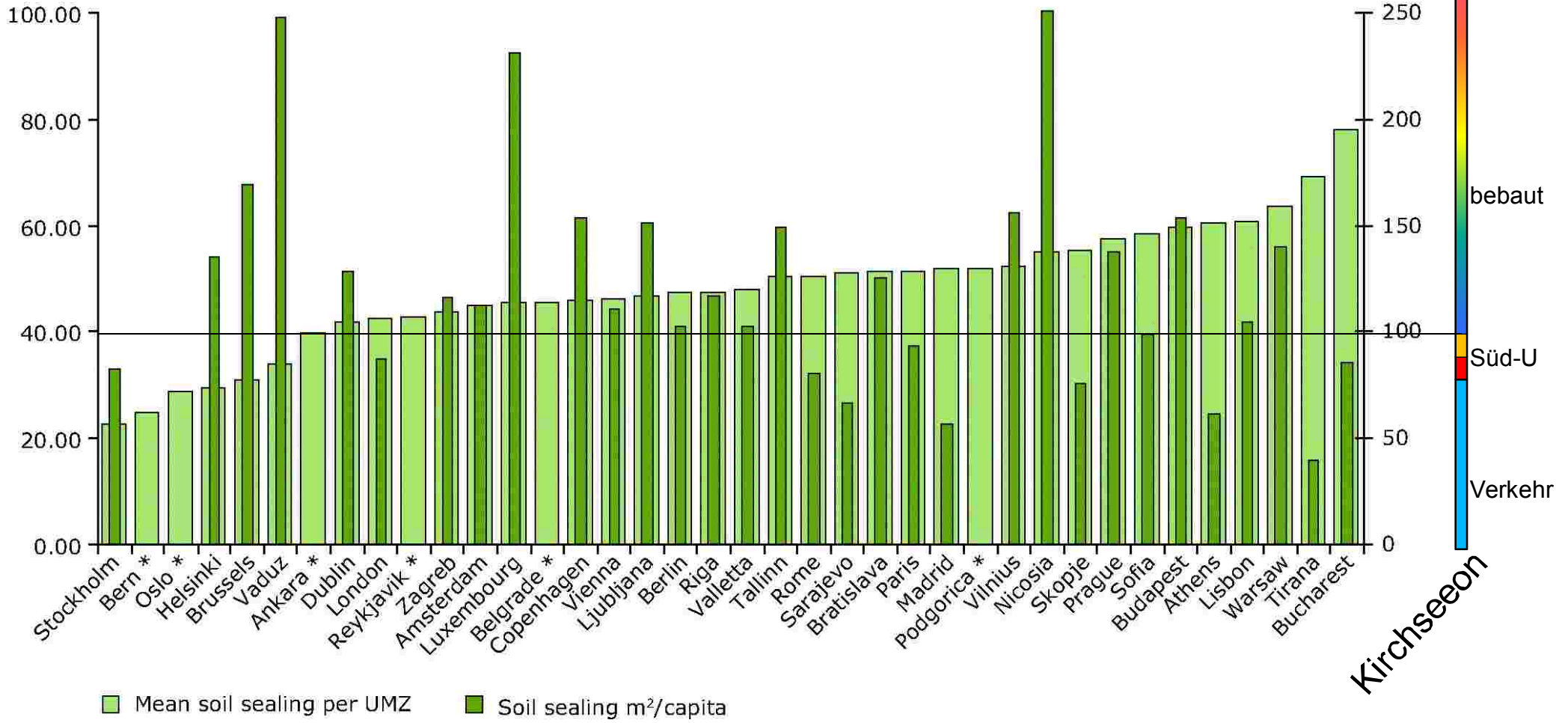


Weitläufige Südumfahrung:
 9 km, 12 ha Waldverbrauch
 Doppelte Schadwirkung (Schneise)



Mean soil sealing per UMZ in %

Average soil sealing in m²/capita



<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/mean-soil-sealing-in-european/mean-soil-sealing-in-european>

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Höherstufung erfolgt nach wirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit bei positiver Beurteilung



... wie rechnet das Straßenbauamt?

„Die näherungsweise Abschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses geht davon aus, dass das Bewertungsverfahren und die Nutzen Seite unverändert bleiben. Ampeln wurden in der größeren Systematik der BVWP-Bewertung bisher nicht berücksichtigt.“

(www.kirchseeon.de)

... was steht (z.Zt.) im Verkehrswegeplan?

1.2.2 Senkung von Kosten des Fahrzeugbetriebs (NB2)

1.2.2.1 Personenbezogene Betriebskosten NB2a

Die personenbezogenen Betriebskosten (NB2a) werden durch Multiplikation der Fahrzeitdifferenzen zwischen Plan- und Vergleichsfall mit fahrzeugspezifischen Lohnkosten (€/h) berechnet, wobei nach zwei Pkw- und sechs Lkw-Fahrzeugtypen unterschieden wird. Die Berechnung folgt der Formel:

$$NB2a = \sum_S \sum_{FG} \Delta FT_{gew(FG)} \times LK_{(FG)}$$

Es bedeuten:

S Index Straßenabschnitt

SK Index Straßenkategorie

FG Index Fahrzeuggruppe

ΔFT_{gew} Fahrzeitdifferenz Planfall zu Vergleichsfall im gewerblichen Verkehr [h/a]

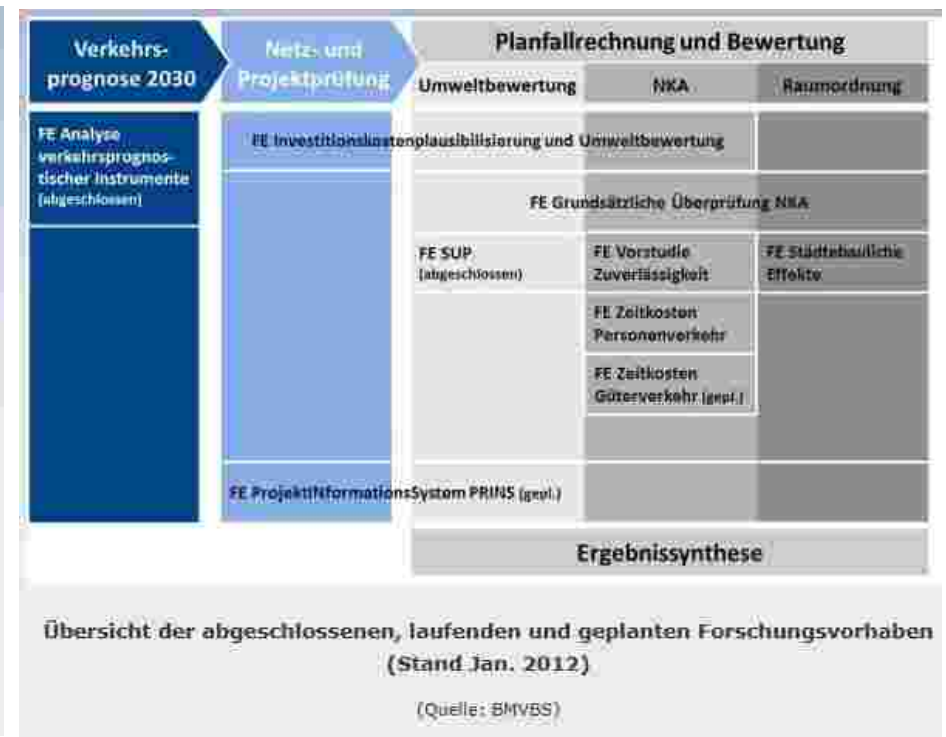
LK Lohnkosten [€/Fahrzeugstunde]

| Jährlicher Nutzen je Einzelkomponente | | [Tsd. €/a] |
|---------------------------------------|---|-------------|
| NR1 | Beschäftigungseffekte während der Bauzeit | 14,096 |
| NR2a | Beschäftigungseffekte aus Betrieb des Verkehrsweges | 2,362 |
| NR2b | Hinterlandanbindung | 0,000 |
| NR4 | Förderung internationaler Beziehungen | 3,520 |
| NB1 | Fahrzeughalterkosten | 111,037 |
| NB2a | Betriebsführungskosten (Personal) | 2.188,616 |
| NB2b | Betriebsführungskosten (Betrieb) | - 304,668 |
| NB3 | Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern | - 0,310 |
| NW1 | Erneuerungskosten | 0,000 |
| NW2 | Instandhaltungskosten | - 42,800 |
| NS | Verkehrssicherheit | 398,727 |
| NE | Verbesserung der Erreichbarkeit | 1.207,978 |
| NU1a | Verminderung Geräuschbelastung (innerorts) | 19,277 |
| NU1b | Verminderung Geräuschbelastung (außerorts) | - 74,408 |
| NU2a | globale Emissionen | 0,012 |
| NU2b | innerörtliche NO _x -Immissionen | 1,538 |
| NU2c | kanzerogene Schadstoffe | 0,012 |
| NU2d | Treibhausgase | 45,119 |
| NU3 | Trennwirkungen | 0,772 |

Ablauf/Bewertungen



... was kann bereits entschieden werden?



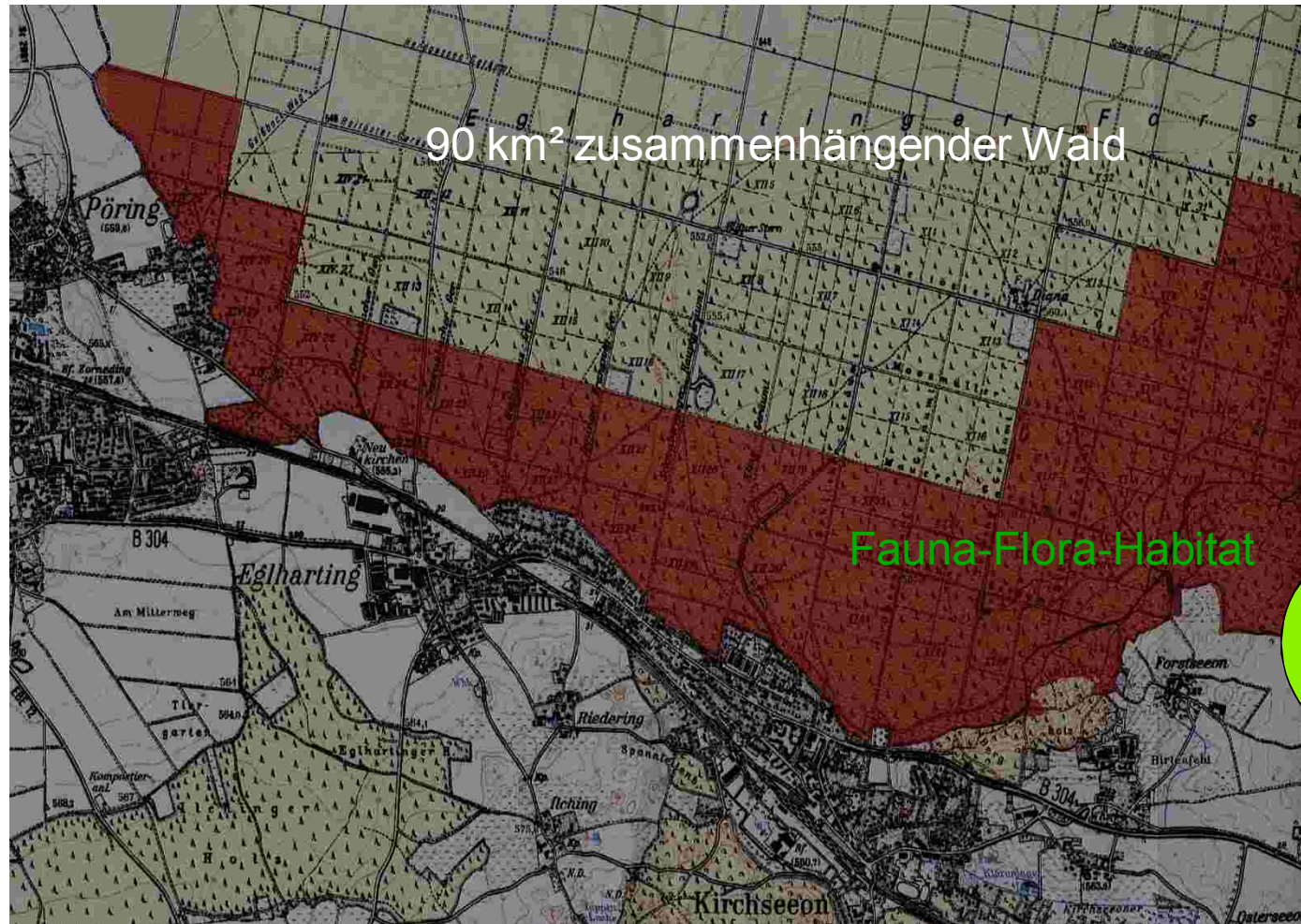
... und danach Linienbestimmung und Planfeststellung

Die neue B304 – tiefergelegt.

... weil der Forst es uns Wert ist.



Geobasisdaten des Bayerischen Landesvermessungsamtes,
Nutzungserlaubnis vom 6.12.2000, AZ.: VM 3860 B - 4562



(Weiteres Gebiet)

NSG

Die neue B304 - tiefergelegt.



Frank W. Költerhoff:

"Man braucht Visionen, um den heutigen Bedürfnissen gerecht zu werden."

Lars Krüger:

"Es war eine 'Schnapsidee'. Dann habe ich andere Varianten gesehen. Unser Schnaps ist gut."



Umgehung, zahlbar mit
0 wertvoller Landschaft
X Einsparung unnötiger Projekte



Vielen Dank!

... und nun ist Zeit für Toni!

Vorschlag und Ausarbeitung von:

Lars Krüger, 36, Berechnungsingenieur, Ortsvorstand, v.i.S.d.P.

e-mail: lars.krueger@gruene-kirchseeon.de

Tel.: 08091-539103



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.