

Bürgerinitiative „Holzweg21“  
Florian Mair (Sprecher)  
Am Stiglberg 18  
85250 Altomünster

Markt Altomünster  
St.-Altohof 1  
85250 Altomünster  
Fax: 08254 – 999736

Altomünster, den 29.04.2011

## **Stellungnahme zum Bebauungsplan Altomünster Nr. 37 „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St 2047“ im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wagner, sehr geehrte Gemeinderäte, sehr geehrte Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses, sehr geehrte Mitarbeiter des Bauamts,

im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Bebauungsplans Altomünster Nr. 37 „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St 2047“ legen wir als Bürgerinitiative „Holzweg21“ im Namen aller, die an dieser Bürgerinitiative beteiligt sind und unsere Forderungen sowie unsere Argumente durch ihre Unterschrift unterstützen, Einspruch ein.

Den Einspruch begründen wir wie folgt:

1. Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ (auch „Holzweg21“ genannt) hat keinen erkennbaren Nutzen.
2. Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ zerstört sinnlos Landschaft.
3. Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ belastet die Bürger und den örtlichen Einzelhandel.
4. Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ verschwendet Steuer- und Gemeindegelder in Millionenhöhe.
5. Die Öffentlichkeit ist über die Planung der „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ durch die Marktgemeinde Altomünster nicht ausreichend informiert, die Informationen der Gemeinde sind insbesondere selektiv und intransparent, zum Teil sogar irreführend.
6. Die Marktgemeinde Altomünster hat kein Zukunftskonzept, aus welchem eine langfristige Verkehrspolitik erkennbar wäre und wodurch die vorliegende Straßenbaumaßnahme zu rechtfertigen wäre.

**Grund 1: Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ hat keinen erkennbaren Nutzen.**

## 1.a *Kaum kürzere Entfernung*

Als Nutzen wird seitens der Gemeinde zunächst angeführt, die Straße würde die Verbindung von Altomünster nach Dachau bzw. zur Autobahn A8 in Richtung München um sechs Kilometer verkürzen. Dies ist falsch.

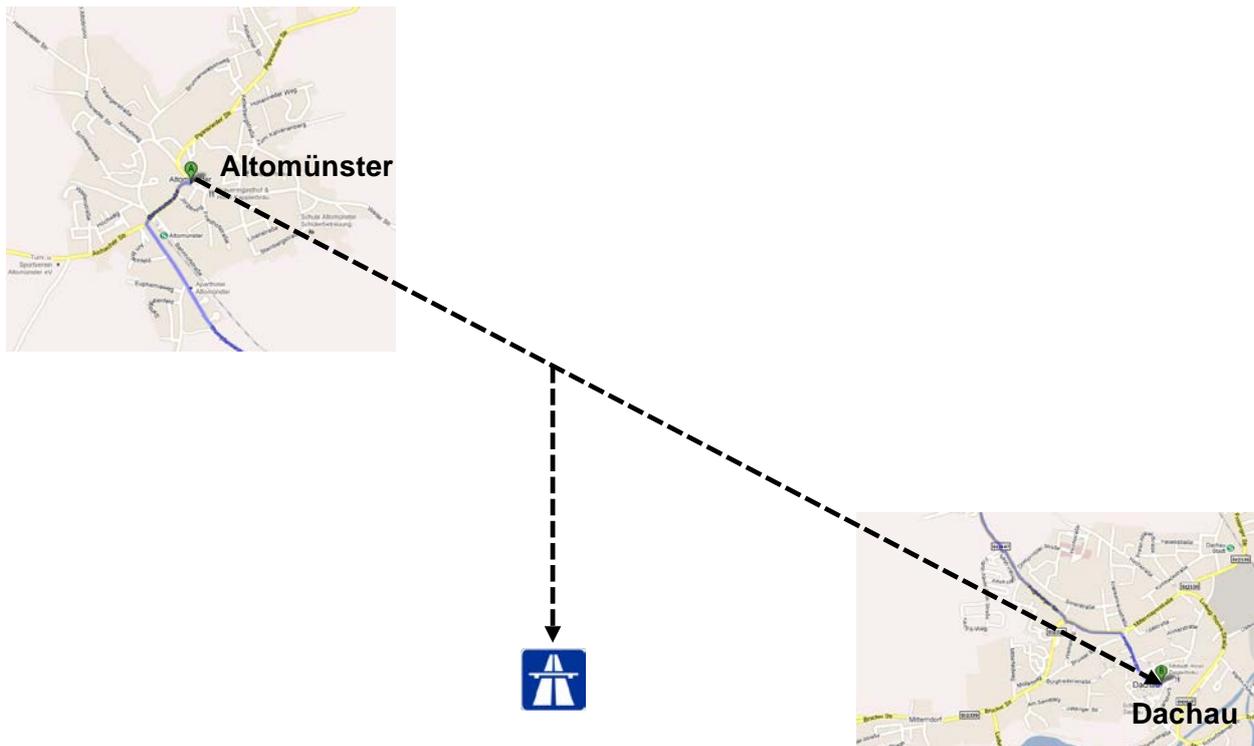


Abb. 1.0: Skizze Verbindungen Altomünster in Richtung Süden (v.a. Dachau, München, Autobahn)  
(Quelle: Google Maps)

Betrachtet man die bisherigen Verbindungen von Altomünster in Richtung Süden (entsprechend in der Gegenrichtung), sind am Beispiel Dachau im Wesentlichen die folgenden, heute schon zahlreich bestehenden Verbindungsoptionen zu nennen [inkl. Entfernung von Ortsmitte Altomünster zu Ortsmitte Dachau]:

1. Altomünster - Dachau via Schauerschorn [23,5 km]
2. Altomünster - Dachau via DAH2 „Kreuzstraße“ [25,6 km]
3. Altomünster - Dachau via Stumpfenbach/Deutenhofen [22,8 km]
4. Altomünster - Dachau via Weil/Eichhofen [23,5 km]
5. Altomünster - Dachau via Pipinsried [26,4 km]
6. Altomünster - Dachau via Ruppertskirchen [22,4 km]
7. Altomünster - Dachau via Unterzeitlbach/Stumpfenbach [22,8 km]

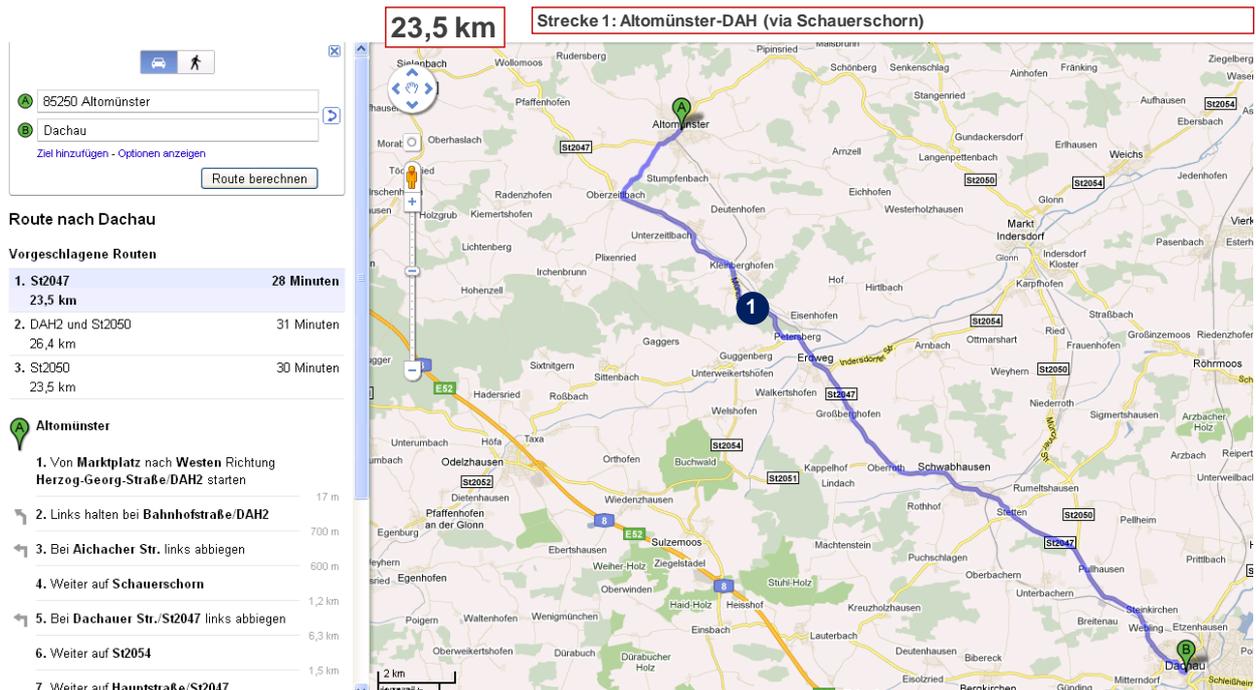


Abb. 1.1: Verbindung Nr. 1: Altomünster - Dachau via Schauerschorf (Quelle: Google Maps)

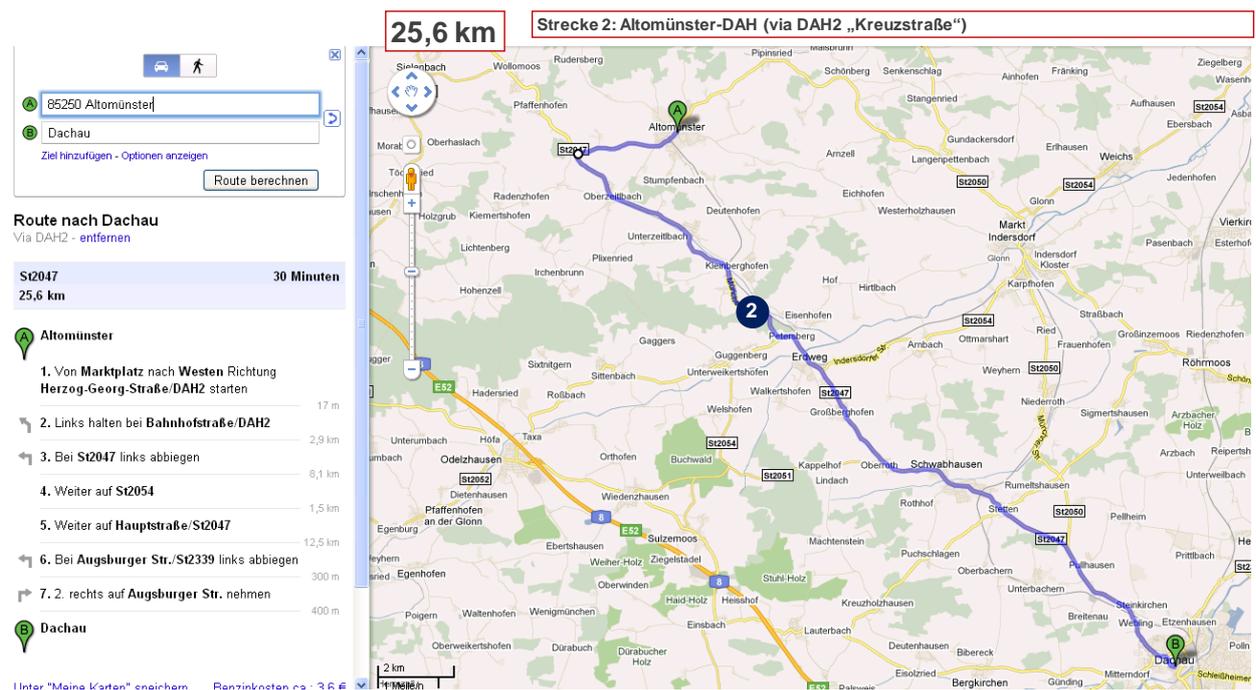


Abb. 1.2: Verbindung Nr. 2: Altomünster - Dachau via DAH2 „Kreuzstraße“ (Quelle: Google Maps)

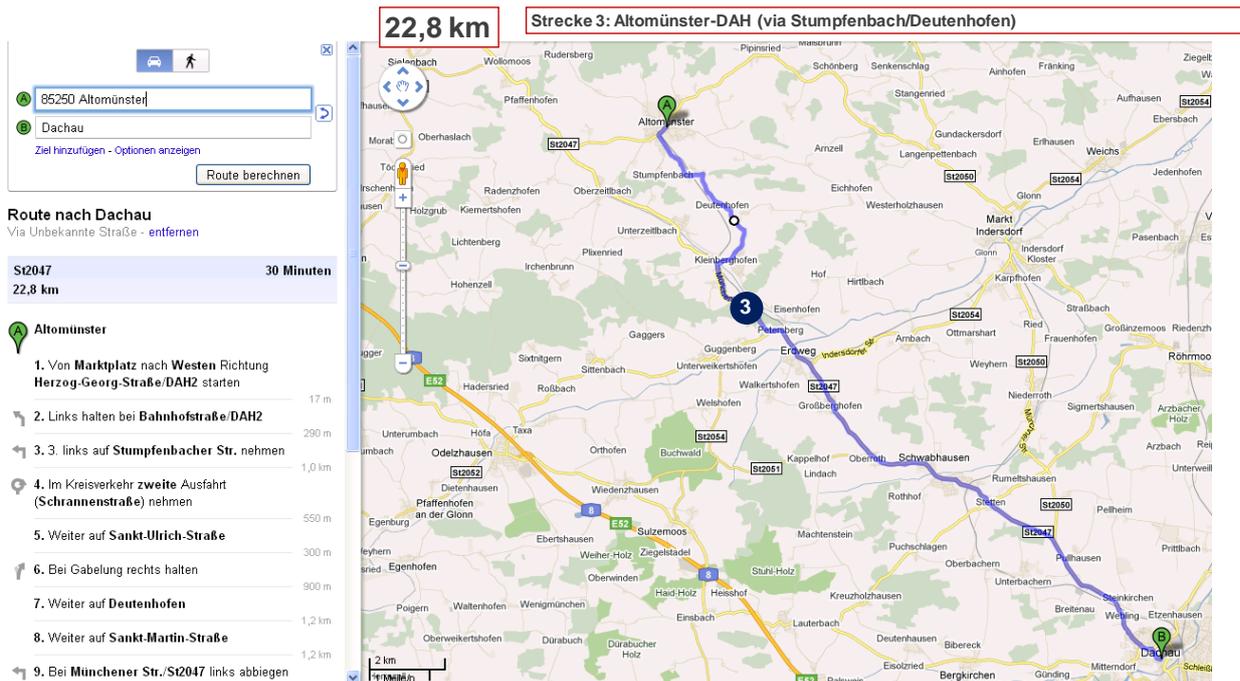


Abb. 1.3: Verbindung Nr. 3: Altomünster - Dachau via Stumpfenbach/Deutenhofen (Quelle: Google Maps)

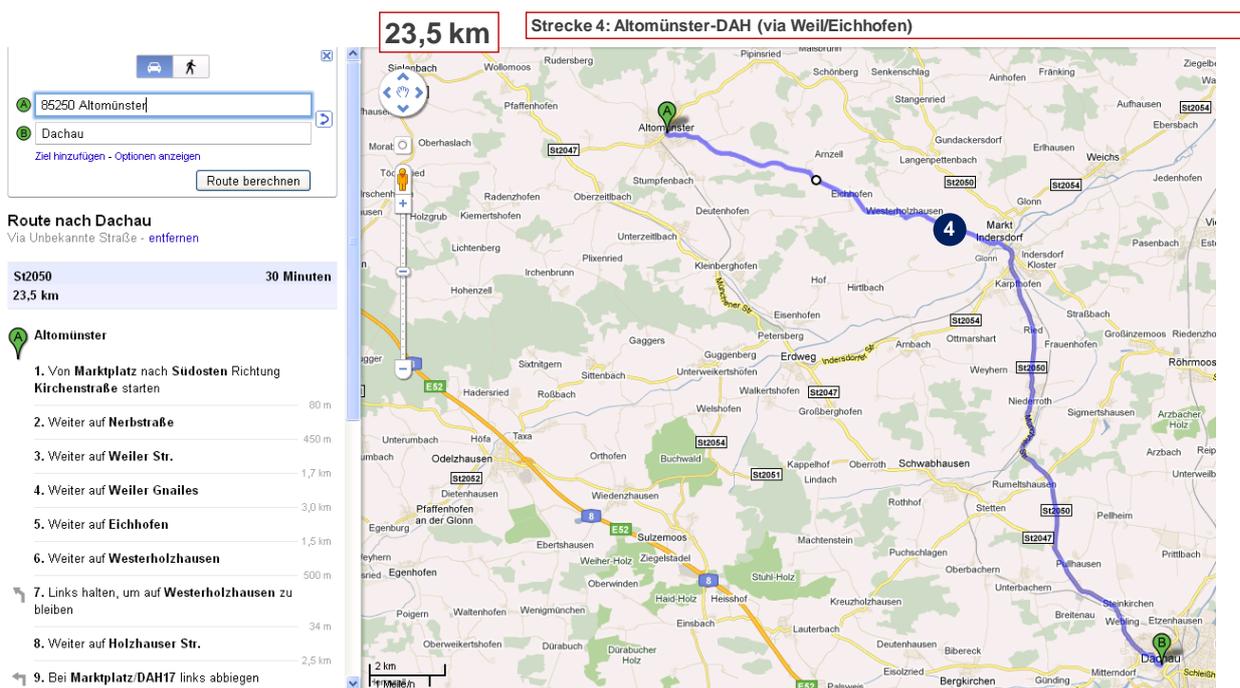


Abb. 1.4: Verbindung Nr. 4: Altomünster - Dachau via Weil/Eichhofen (Quelle: Google Maps)

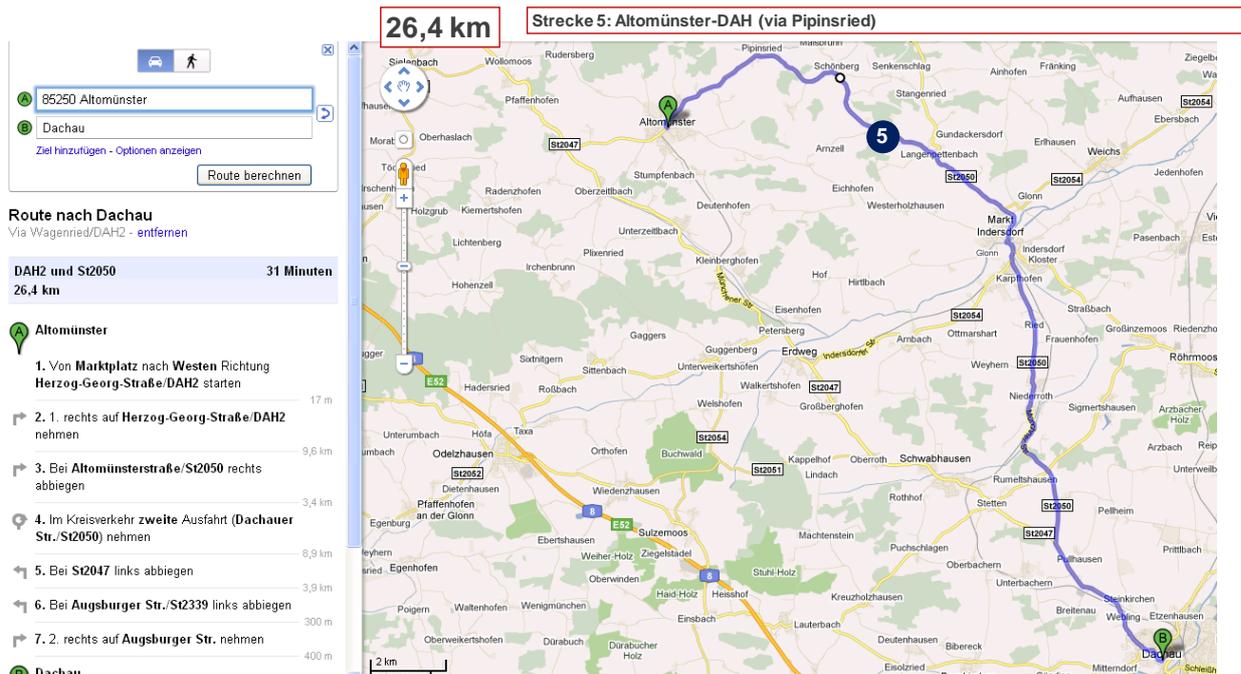


Abb. 1.5: Verbindung Nr. 5: Altomünster - Dachau via Pipinsried (Quelle: Google Maps)

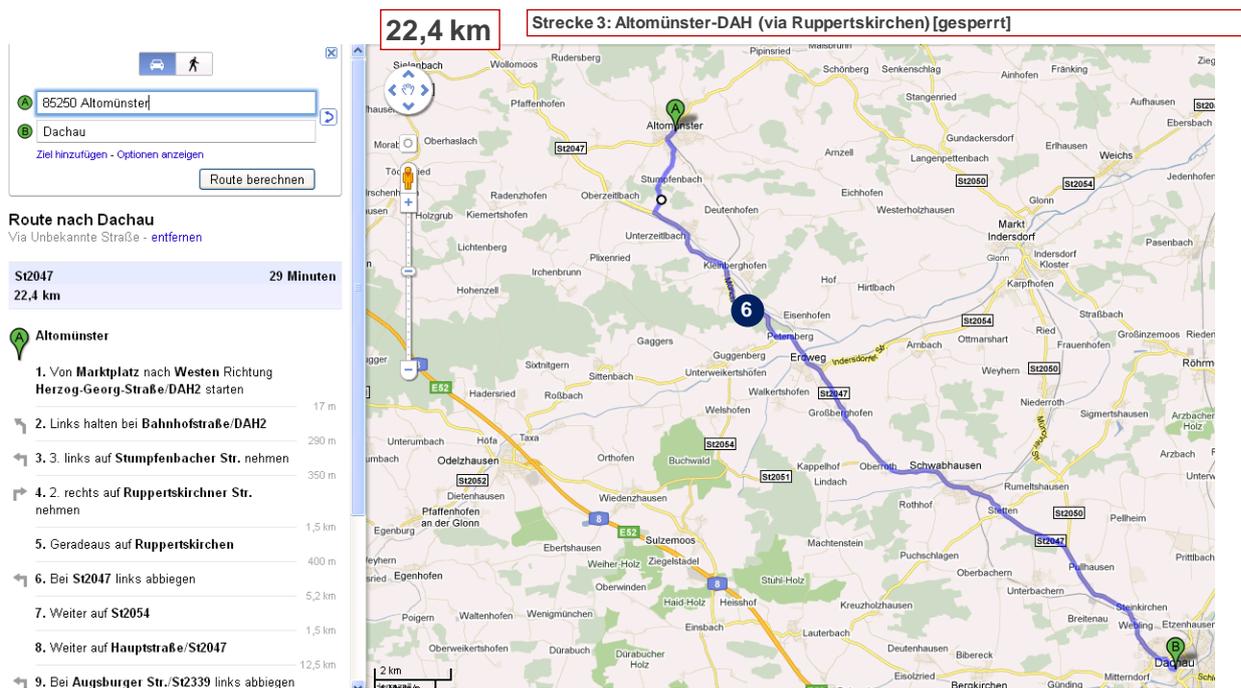


Abb. 1.6: Verbindung Nr. 6: Altomünster - Dachau via Ruppertskirchen [gesperrt] (Quelle: Google Maps)

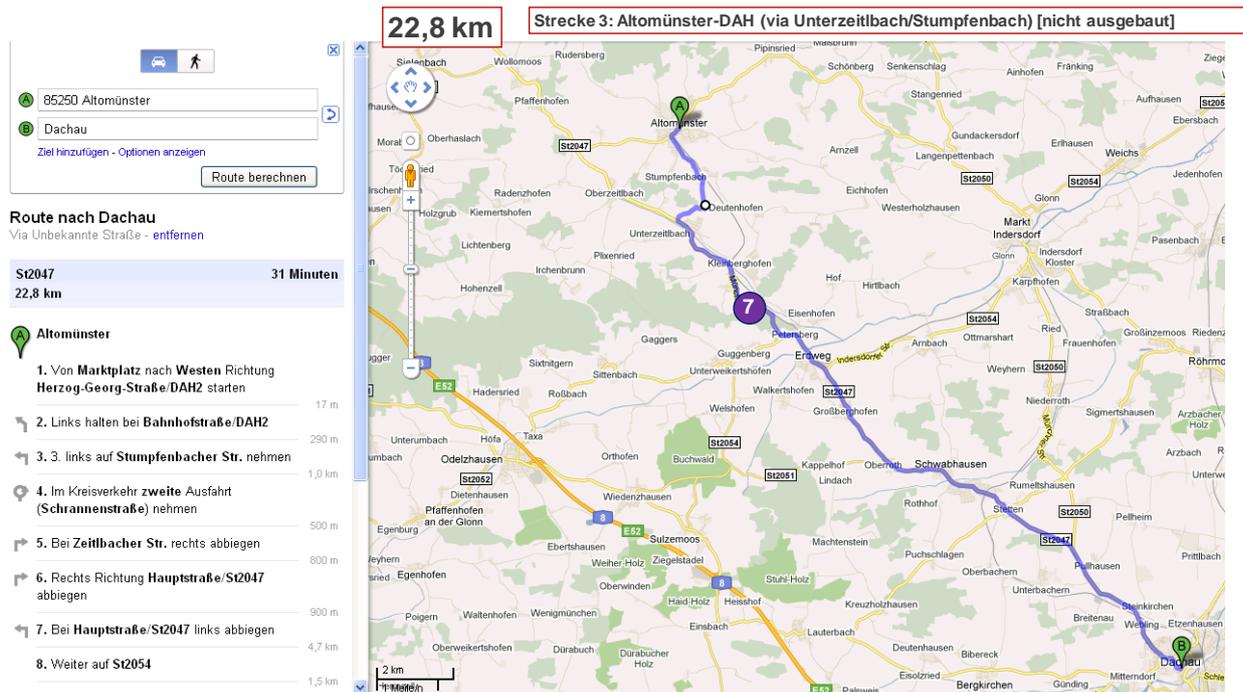


Abb. 1.7: Verbindung Nr. 7: Altomünster - Dachau via Unterzeitbach/Stumpfenbach [nicht ausgebaut] (Quelle: Google Maps)

Alle benannten Verbindungsoptionen werden (bis auf die gesperrte Verbindung Nr. 6 über Ruppertskirchen) von den Verkehrsteilnehmern – je nach Herkunft/Ziel in der Marktgemeinde – derzeit genutzt. Der Gesamtverkehr aus/in Richtung Süden verteilt sich damit auf sechs Hauptverbindungen.

Bringt man die bestehenden Routen in Zusammenhang mit der geplanten Gemeindeverbindungsstraße, könnte diese aufgrund der geringen Entfernungsunterschiede der Routen in der Regel nur als Alternative für die Verkehrsbewegungen relevant werden, die überwiegend direkt aus dem Ort Altomünster in/aus Richtung Süden laufen. Denn die westlichen Ortsteile der Gemeinde brauchen in der Regel nicht über Altomünster zu fahren, um auf die St2047 zu kommen, die nördlichen und östlichen Ortsteile sind besser über die Verbindungen Nr. 4 via Weil/Eichhofen und Nr. 5 via Pipinsried angebunden, wenn es in Richtung Dachau/München geht.

Dies wird auch in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak deutlich, die die Marktgemeinde im Zuge der Planung der Gemeindeverbindungsstraße in Auftrag gegeben hatte.

Betrachtet man den Verkehr aus/in Richtung Süden und nimmt man dabei lediglich die Entfernung als Kriterium, wäre die Gemeindeverbindungsstraße nicht einmal für das gesamte Ortsgebiet Altomünster attraktiv, denn der Verkehr mit Herkunft/Ziel im gesamten oberen, also nördlichen und östlichen Marktgebiet dürfte weiterhin wie bisher über die beiden Verbindungen über Indersdorf (Verbindungen Nr. 4 via Weil/Eichhofen und Nr. 5 via Pipinsried) führen. Auch diese Aussage wird durch die vorliegende Verkehrsuntersuchung gestützt.

# Holzweg21



\* 86% des Gesamtverkehrs des Holzweg21

Abb. 1.8: Zubringer-Route des Durchgangsverkehrs der Gemeindeverbindungsstraße und Darstellung des oberen, also des nördlichen und östlichen Marktbereichs (Quellen: OpenStreetMap, Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, Marktgemeinde Altomünster)

Zieht man zusätzlich in Betracht, dass der Durchgangsverkehr der geplanten Gemeindeverbindungsstraße, der gemäß gemeindlicher Verkehrsprognose 86% des Gesamtverkehrs der geplanten Straße ausmachen würde, ausschließlich innerorts mit Tempo 30 bis 50 und über drei Abbieger (inkl. Kreisel) 1.000 Meter durch die enge Stumpfenbacher Straße und dann weitere 500 Meter durch den Gewerbepark geführt würde, wird klar, dass auch für die meisten Verkehrsteilnehmer kein Zeitgewinn zu erwarten wäre – sondern eher eine zusätzliche Verzögerung zu Stoßzeiten (z.B. Pendlerverkehr). Die Gemeindeverbindungsstraße würde also kaum eine Alternative für den Verkehr der Verbindungen Nr. 4 und Nr. 5 darstellen, was der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak ebenso zu entnehmen ist.

Folgerichtig steht die geplante Gemeindeverbindungsstraße vor allem in Bezug zum heutigen Verkehr auf den Verbindungen Nr. 1 (via Schauerschorn) und Nr. 2 (via Stumpfenbach/Deutenhofen), wie dies auch aus der Zielsetzung der Gemeinde hinsichtlich der geplanten Gemeindeverbindungsstraße aus dem vorliegenden Bebauungsplan hervorgeht. Dort steht: „Die neue Gemeindeverbindungsstraße soll den Verkehr von Altomünster von und nach Dachau aufnehmen und die bestehenden Straßen über Schauerschorn nach Oberzeitlbach sowie über Stumpfenbach und Kleinberghofen entlasten, die derzeit die Hauptverkehrsansbindung darstellen.“

Der zukünftig geplante Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße wäre also im Kontext folgender verbleibender Routen zu sehen:



Abb. 1.9: Bestehende Verbindungsalternativen zur Gemeindeverbindungsstraße (Quellen: Google Maps, Bebauungsplan Marktgemeinde Altomünster)

Alle relevanten Verbindungen führen faktisch über Kleinberghofen (Referenzpunkt: Abzweigung St2047 Richtung Ortsmitte bei der Bahnstation „Kleinberghofen“) und sind deshalb direkt vergleichbar.

Es lässt sich leicht erkennen, dass eine Verbindung über die geplante Gemeindeverbindungsstraße niemals einer Verkürzung von sechs Kilometern entsprechen würde, wie seitens der Gemeinde behauptet. Gegenüber den bisherigen Verbindungen würde sich lediglich eine Wegeinsparung um 300 Meter gegenüber der Strecke über Stumpfenbach/Deutenhofen und einen Kilometer gegenüber der Strecke über Schauerschorner ergeben. Da der überwiegende Verkehr aus/in südliche/r Richtung (über 85%) bisher über diese beiden Verbindungen führt, sind diese für den Vergleich maßgeblich.

## 1.b Keine Fahrtzeitverkürzung

Zieht man unter den Gegebenheiten der geplanten Gemeindeverbindungsstraße noch die zeitliche Komponente in Betracht, würde über die Verbindung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße in keinem Fall ein zeitlicher Vorteil zu erwarten sein. Denn der innerorts 1.500 Meter durch die Stumpfenbacher Straße und durchs Gewerbegebiet führende Durchgangsverkehr würde die rechnerischen Wegvorteile von 300 Metern bzw. einem Kilometer niemals ausgleichen können. Am Beispiel des Verkehrs via Schauerschorner wird sogar deutlich, dass die bisherige Route bis zum Referenzpunkt Kreuzung Aichacher Straße / Stumpfenbacher Straße nur 400 Meter innerörtlichen Verkehr in Altomünster aufweist, die Route über die geplante Gemeindeverbindungsstraße aber 1.500 Meter aufweisen würde. Es dürfte demnach sogar in Zweifel stehen, ob die Verkehrsteilnehmer die Route über die

Gemeindeverbindungsstraße überhaupt in dem Maße wählen würden, wie dies prognostiziert wurde.

## **1.c Keine Umgehungsstraße**

Wie durch die Erhöhung des Innerortsverkehrs um bis zu 1.100 Meter unschwer zu erkennen ist, ist das gerne von der Gemeinde benutzte Schlagwort einer „Umgehungsstraße“ kaum zu rechtfertigen. Es ist schlichtweg falsch, bei der Verbindungsstraße handle es sich eigentlich um eine Umgehungsstraße. Nach allgemeiner Kenntnis führen Umgehungsstraßen an Orten vorbei und leiten schon gar nicht erst den Durchgangsverkehr in den Ort hinein. Genau dies ist aber geplant: in der Zielsetzung des Bebauungsplans heißt es „Die neue Gemeindeverbindungsstraße soll den Verkehr von Altomünster von und nach Dachau aufnehmen“. Die dabei vorgesehene Bündelung verursacht gemäß der von der Gemeinde in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung zukünftig einen Verkehrsstrom von 2.200 Kfz täglich über diese Straße. Da der wenigste Verkehr davon im Gewerbegebiet bliebe – nämlich nach der Verkehrsprognose der Gemeinde lediglich 14% –, läge hier zweifellos eine Durchgangsstraße vor. Zudem zeigt die Verkehrsprognose auf, dass z.B. die Stumpfenbacher Straße nach dem Bau der Gemeindeverbindungsstraße mit einem Verkehrsaufkommen mit bis zu 5.200 Kfz pro Tag (plus ca. 35% gegenüber heute) zu rechnen hätte. Dass die Stumpfenbacher Straße schon aktuell dem Verkehr nicht gewachsen ist, Omnibusse und Lastwagen teilweise auf dem Gehweg fahren, scheint bei der Planung nicht interessiert zu haben.

Es würde nach jetzigem Planungsstand nämlich nicht nur in erheblichem Maße das Gewerbegebiet durch Durchgangsverkehr in Mitleidenschaft gezogen, sondern dann dieser Verkehr auch noch über einen völlig unzureichenden Kreislauf geführt und dort mit dem heute schon stockenden, lärmenden Verkehr in der Stumpfenbacher Straße vereint. Zu guter Letzt trübe diese Blechlawine auf die Aichacher Straße. Dort würden sich dann insbesondere die Bewohner des bald neu geschaffenen Pflegeheims freuen, das dort direkt an der Kreuzung läge und dessen Spatenstich noch vor einigen Wochen von der Marktgemeinde öffentlich gefeiert wurde.

Einer möglichen Lösung des Problems stünde nicht nur entgegen, dass die Stumpfenbacher Straße kaum ausbaufähig zu sein scheint, sondern dass heute schon nicht einmal der Wille zu einer Verbesserung in Sicht ist. Denn der Gemeinde ist durchaus seit längerem die aktuelle Situation der Anwohner der Stumpfenbacher Straße bekannt, reagiert wurde darauf aber noch nicht.

Fazit: Es wäre nicht damit getan, eine neue Straße in die Landschaft zu setzen, sondern es müsste auch dafür gesorgt werden, dass der einmündende Verkehr bewältigt werden könnte. Die bestehenden Straßen könnten den Zubringerverkehr keinesfalls bewältigen. Für die vorliegende Problematik gibt es aber seitens der Gemeinde gar kein Verkehrskonzept, geschweige denn eine Lösung. Erste Voraussetzung für eine Lösung wäre schon mal, die belastende Gemeindeverbindungsstraße erst gar nicht zu verwirklichen.

## **1.d Kaum Entlastung, mehr Belastung**

Die Gemeinde möchte durch die angestrebte Bündelung des Verkehrs über die geplante Gemeindeverbindungsstraße die Verbindungen über Schauerschorn und Stumpfenbach/Deutenhofen entlasten.

Es könnte zwar unter Annahme der Verkehrsprognose der Fall sein, dass diese beiden Strecken entlastet würden, doch käme diese vermeintliche Entlastung einzelner Haushalte an diesen Strecken summa summarum wie ein Schildbürgerstreich daher, setzte man die dadurch

zusätzlich geschaffenen Belastungen von wesentlich mehr Haushalten an anderer Stelle durch deutlich mehr Verkehr in Relation.

Konkret könnten etwa 50 Haushalte tendenziell durch den Straßenneubau entlastet werden, so etwa der Weiler Schauerschorn als auch die direkt an der Straße liegenden Haushalte in Stumpfenbach und Deutenhofen. Da aber auf der Strecke Stumpfenbach/Deutenhofen 70% lokaler Verkehr und nur 30% Durchgangsverkehr vorliegt, könnte eine Entlastung auch nur maximal bis zum Anteil des Durchgangsverkehrs erfolgen.

Viel stärker aber wiegt, dass die geplante Gemeindeverbindungsstraße wie dargestellt den Durchgangsverkehr erst in den Ort Altomünster hineinleiten und über die heute schon völlig überlastete Stumpfenbacher Straße führen würde, wodurch eine viel höhere Anzahl von Haushalten, nämlich bis zu 250 Haushalte direkt und indirekt, erheblich mehr belastet wäre. Einer Entlastung der etwa 50 Haushalte (mit ca. 130 Bürgern) mit einer maximalen Verkehrsreduzierung um bis zu 900 Fahrzeugen pro Tag stünde eine Belastung von etwa 250 Haushalten (mit ca. 530 Bürgern) mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von bis zu 2.200 Fahrzeugen pro Tag gegenüber. Ergo: es gibt ein klares Ungleichgewicht zu Lasten des unteren Marktbereiches in Altomünster. Wenige gewinnen ein bisschen, viele verlieren viel. Das Argument der Entlastung ist in Relation zu den geschaffenen Belastungen von eher zweifelhafter Bedeutung.

## **1.e Keine zusätzliche Gewerbeansiedlung**

Auch eine zusätzliche Gewerbeansiedlung würde durch die geplante Gemeindeverbindungsstraße nicht erreicht werden, denn 300 Meter bzw. ein Kilometer Streckenverkürzung sind kein entscheidendes Kriterium bei der Standortwahl eines Gewerbes. Ohnehin gingen Gewebetypen mit hohem Verkehrsaufkommen (z.B. Logistik, Industrie) lieber direkt an die Autobahn (z.B. nach Bergkirchen, Sulzemoos oder Odelzhausen), nicht aber nach Altomünster. Dies sollte als Realität anerkannt sein. Auch würde die nun anstehende Erweiterung des Gewerbeparks um etwa 45.000 qm Netto-Gewerbefläche insgesamt gar nicht den Flächenbedarf solcher Industriezweige decken, von Expansionsoptionen in die Zukunft ganz abgesehen. Die Hoffnungen der Gemeinde an dieser Stelle sind sehr unrealistisch bis weltfremd.

Darüber hinaus scheinen diese verkehrsintensiven Gewebetypen aufgrund der einhergehenden Belastungen und der Qualität ihrer Arbeitsplätze aus Sicht der Bürger gar nicht so erstrebenswert. Schon heute zieht der Gewerbepark in Altomünster eher Handwerker, Ingenieurbüros, Dienstleister etc. an. Es ist davon auszugehen, dass dies auch in Zukunft die Art des Gewerbes vor Ort sein wird. Solche Gewerbebetriebe sind aber weitgehend unabhängig von solchen geringfügigen Streckenverkürzungen wie vorliegend. Viel stärker wiegt, dass die geplante Durchgangsstraße den Gewerbepark außerordentlich in Mitleidenschaft zöge und deshalb nicht wenige der Gewerbetreibenden im Gewerbepark die geplante Gemeindeverbindungsstraße für gar nicht wünschenswert halten. Hierbei sollte die Gemeinde beachten, dass der Gewerbepark Altomünster als Mischgebiet vermarktet wurde und wird, die Inhaber der Betriebe oftmals die Option wahrnehmen, auch selbst im Gewerbepark zu wohnen. Die Belastung durch eine Durchgangsstraße mit prognostizierten 2.200 Fahrzeugbewegungen pro Tag senkt eher die Attraktivität des Gewerbeparks als es diese fördert.

Da sämtliche Straßenbaukosten innerhalb des Gewerbeparks per Umlage auch direkt zu Lasten der Gewerbetreibenden bzw. der Gewerbegrundstückseigentümer im Gewerbepark gehen und damit zu rechnen ist, dass nicht nur das geplante Anschlussstück der Gemeindeverbindungsstraße im erweiterten Gewerbepark zu erstellen sein wird, sondern auch die Zubringerstraße im bestehenden Gewerbepark auf die Dimensionen einer solchen Durchgangsstraße auszulegen wäre, würde die geplante Gemeindeverbindungsstraße auch

den Gewerbebetrieben hohe und derzeit noch nicht bekannte Kostenrisiken verursachen. Auch dies senkt die Attraktivität des Gewerbebestandorts Altomünster.

Wenn man dann noch die 86% Durchgangsverkehr der geplanten Gemeindeverbindungsstraße aus der Verkehrsprognose der Gemeinde heranzieht, wird deutlich, dass die Gewerbebetriebe direkt und überproportional viel für etwas zahlen müssten, was ihnen selbst gar nicht den überwiegenden Nutzen stiftet – und dies nicht nur beim Bau, sondern auf Dauer bei allen notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen bis hin zu weiteren laufenden Unterhaltskosten der Gewerbeparkstraßen, obwohl nur 14% des Verkehrs, der durch die Gemeindeverbindungsstraße verursacht würde, dem Gewerbepark zuzuordnen wäre.

Zusätzlich würden noch die hohen Kosten für die geplante Gemeindeverbindungsstraße, die die Marktgemeinde dauerhaft zu tragen hätte, zum Teil über die Gewerbebesteuer mitgetragen, was tendenziell zu höherer Gewerbebesteuer führen dürfte, wenn die Gemeinde keine anderen Einnahmequellen auf tun kann. Zumindest aber würde die zusätzliche Schuldenlast durch die Straße andere Projekte der Gemeinde be- bzw. verhindern, was sicherlich auch teilweise zu Lasten der örtlichen Gewerbebetriebe ginge. Somit dürfte auch davon auszugehen sein, dass die Realisierung der Gemeindeverbindungsstraße unmittelbar finanzielle Auswirkungen auf das örtliche Gewerbe hätte, insbesondere im Gewerbepark. Dass dies nicht gerade zur Erhöhung der Attraktivität zur Gewerbeansiedlung führt, dürfte auf der Hand liegen.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass mit der maximalen Erweiterung des Gewerbeparks ohnehin nur etwa 35% Neuf Flächen zur Verfügung stünden. Die gerne von der Gemeinde angeführte massive Erhöhung des Verkehrs durch das erweiterte Gewerbegebiet wird sich also eher nicht bewahrheiten, zumal mit zwei vorhandenen Verbrauchermärkten der örtliche Bedarf gedeckt sein dürfte und logistisch intensive Betriebe wie das Betonsteinwerk Huber und der Bauhof eher nicht zu erwarten sind. Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass auch die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak bereits von einer Vollausslastung der gesamten Gewerbefläche ausgeht, die Expansion also vollumfänglich berücksichtigt ist.

Grund 2: Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ zerstört sinnlos Landschaft.

## 2.a Starker Eingriff in bisher weitgehend unberührte Natur

Die Zerstörung der Natur beim vorliegenden Bauvorhaben wäre gravierend.

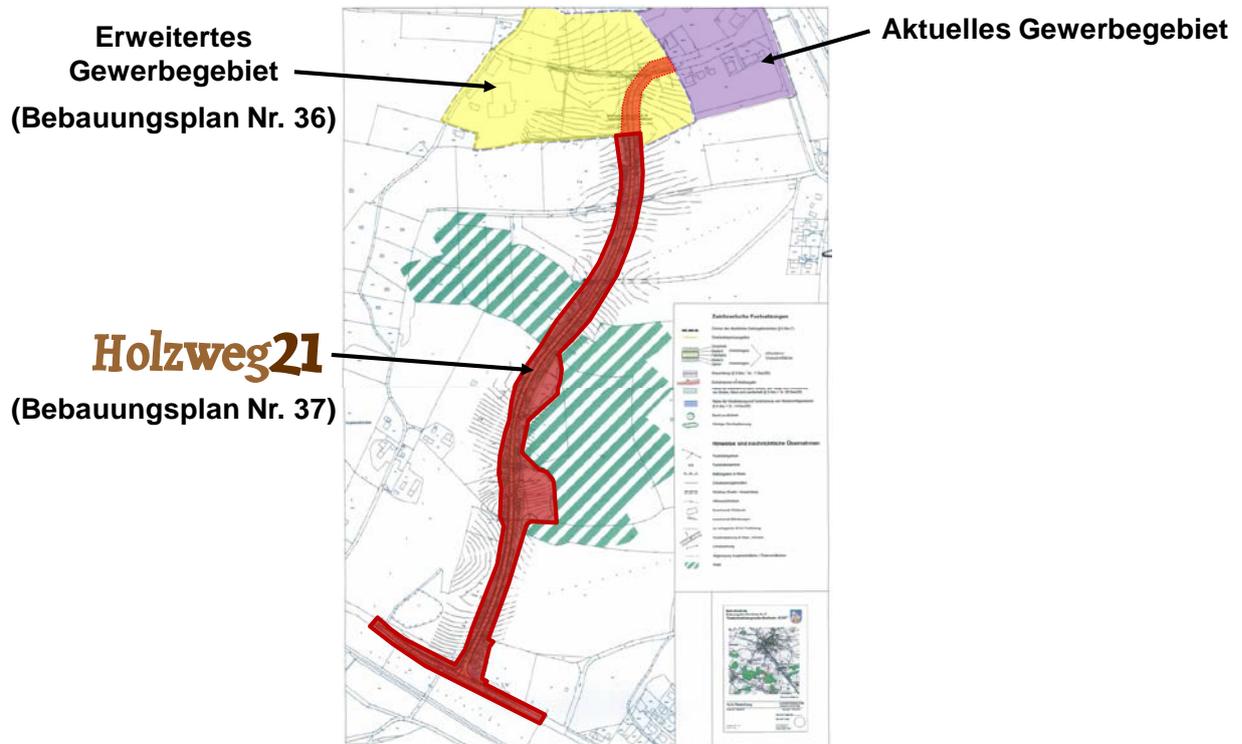


Abb. 2.1: Geplante Trasse der Gemeindeverbindungsstraße im Bebauungsplan (Quellen: Bebauungspläne Nr. 36 und Nr. 37 der Marktgemeinde Altomünster)

Die Straße würde überwiegend durch bisher freie Natur und eine reizvolle Kulturlandschaft führen.

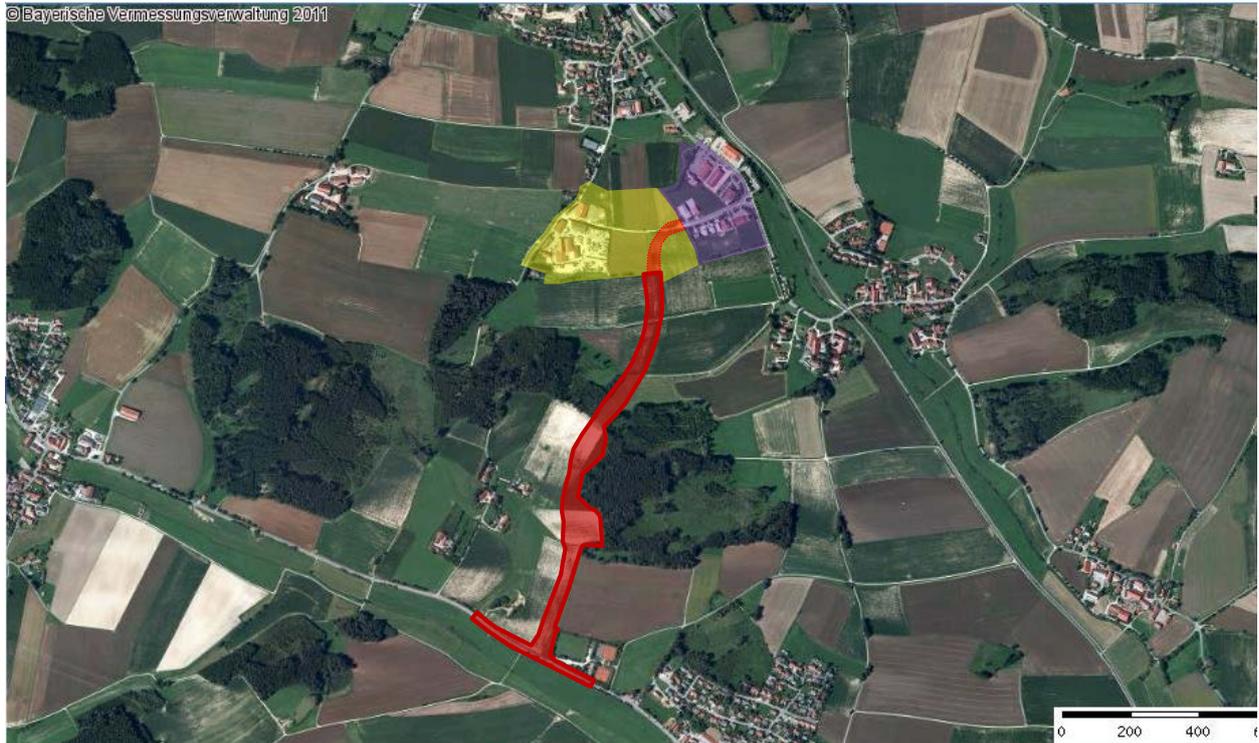


Abb. 2.2: Geplante Trasse der Gemeindevverbindungsstraße, graphisch eingebettet in ein Satellitenbild (Quellen: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bebauungspläne der Marktgemeinde Altomünster)



Abb. 2.3: Blick von der geplanten Trasse der Gemeindevverbindungsstraße aus dem Süden auf Altomünster (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.4: Blick von der geplanten Trasse der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Ruppertskirchen, wo die Straße die beiden Wälder durchschneiden würde (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.5: Blick auf die geplanten Trasse der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Ruppertskirchen, wo die Straße die beiden Wälder durchschneiden würde (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.6: Blick von der geplanten Trasse der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Altomünster (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.7: Blick auf die geplanten Trasse der Gemeindeverbindungsstraße aus Ruppertskirchen an der Kuppe zwischen den beiden Wäldern in Richtung Altomünster (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.8: Blick auf die geplanten Trasse der Gemeindeverbindungsstraße aus Ruppertskirchen an der Kuppe zwischen den beiden Wäldern in Richtung Altomünster (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.9: Blick auf die nördliche Trassenführung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße von einem höheren Trassenabschnitt in Richtung Altomünster (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.10: Blick auf die nördliche Trassenführung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße von einem niedrigeren Trassenabschnitt in Richtung Altomünster (Quelle: Alto Maria Gewolf)



Abb. 2.11: Blick auf Altomünster von der Trassenführung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße nahe des Gewerbeparks (Quelle: Florian Mair)



Abb. 2.12: Blick auf einen südlichen Trassenabschnitt der geplanten Gemeindeverbindungsstraße direkt bei Ruppertskirchen (Quelle: Alto Mair)

## 2.b Landvernichtung in großem Stil

Die geplante Trassenführung der Straße von 1.400 Metern Länge (davon 200 Meter im erweiterten Gewerbegebiet und damit in Bebauungsplan Nr. 36 enthalten) würde aufgrund der sehr bewegten Landschaft – es geht über fünf Hügel mit einem Höhenunterschied von bis zu 25 Metern – eine Landvernichtung in großem Stil auslösen. Der Flächenverbrauch für die Straßentrasse läge bei 68.000 qm in freier Natur, was damit einer durchschnittlichen Breite der Trasse von 46 Metern entspräche.

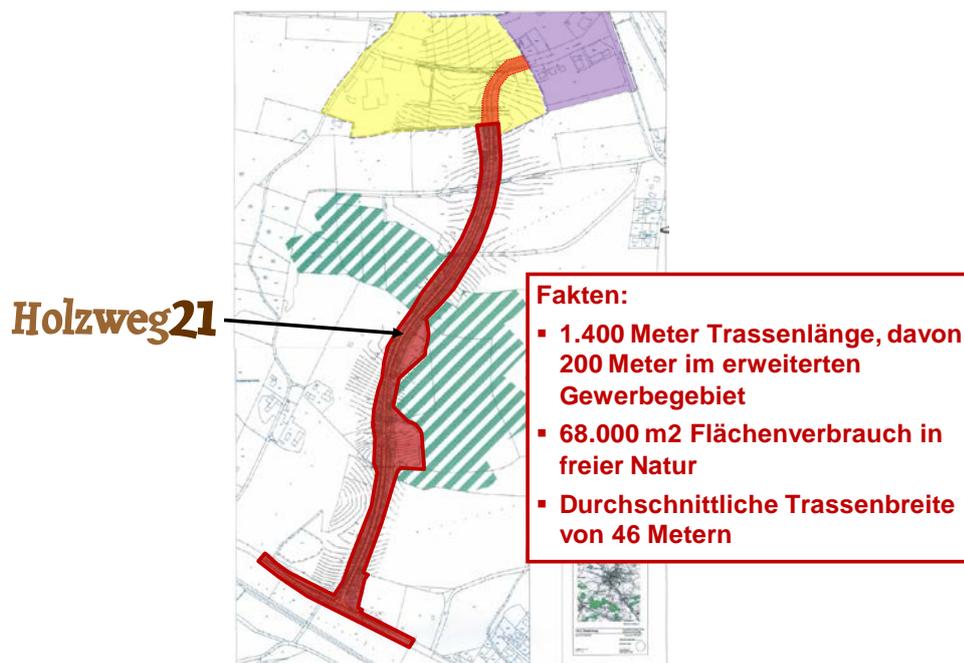


Abb. 2.13: Fakten zum Landverbrauch der geplanten Gemeindeverbindungsstraße (Quelle: Bebauungsplan Marktgemeinde Altomünster)

Um ein Gefühl für die Größenordnungen zu geben: der Flächenverbrauch beim Neu-/Ausbau der nahegelegenen Autobahn A8 entsprach durchschnittlich 6,0 Hektar pro Kilometer Autobahn (6-spurig inkl. 2 Standstreifen und Ausgleichsflächen), der Flächenverbrauch des Holzweg21 in freier Natur betrüge 5,7 Hektar pro Kilometer Holzweg. Hierdurch müsste jedem klar werden, welch irrsinniger Plan hier entworfen wurde.



Abb. 2.14: Vergleich des Landverbrauchs der geplanten Gemeindeverbindungsstraße mit dem des Neu-/Ausbau der Autobahn A8 zwischen München und Augsburg (Quellen: Aichacher Zeitung, Autobahndirektion Südbayern, Bebauungsplan Marktgemeinde Altomünster)

Die Topographie der geplanten Trasse bietet ihre eigenen Herausforderungen, was sich auch im immens hohen Landverbrauch niederschlägt. Es wird stark bezweifelt, dass bei alternativen Trassen ein ähnlich hoher Landverbrauch, insbesondere von bisher unberührten Flächen, notwendig wäre. Dies wurde aber von der Gemeinde nicht untersucht.

## 2.c Verlust eines Naherholungsgebiets und wertvoller Kulturlandschaft

Neben diesen Fakten sollte man in Betracht ziehen, dass hierdurch ein wunderschönes Naherholungsgebiet und unberührte Kulturlandschaft bei Altomünster zerstört wird. Es wird für Generationen der Boden versiegelt, wertvolle landwirtschaftliche Nutzfläche zerstört und angrenzende Flächen mit ihrer Fauna und Flora schwer in Mitleidenschaft gezogen. Es wird für Tiere von klein bis groß der Lebensraum zerschnitten – und das alles für keinen erkennbaren Nutzen und überwiegend starke Belastungen.

## 2.d Massive Auswirkungen auf Mensch und Natur

Es wird bestritten, dass die von der Gemeinde beauftragte Raumwiderstandsanalyse eine ordnungsgemäße und auch hinreichende Abwägung der Trassenalternativen beinhaltet.

Die von der Gemeinde beauftragte Raumwiderstandsanalyse kommt bei der Beurteilung der vorliegenden Trassenwahl für die Gemeindeverbindungsstraße selbst zu dem Schluss: „Der stärkste Eingriff ist aber durch die starke Beeinträchtigung der Verbindungsfunktionen zwischen den beiden Waldflächen zu erwarten. Das von West nach Ost praktisch durchgängige Waldgebiet wird durch den Bau einer Straße geteilt. Von starken Beeinträchtigungen der terrestrischen Durchgängigkeit ist daher auszugehen.“

Die Zerschneidung der Waldflächen entlang des mittleren Trassenbereichs geschähe allerdings auch in einem Bereich, in dem Feuchtwiesen und Feuchtwälder eine besondere Flora ausgeprägt haben. Insbesondere der Wildwechsel wäre massiv gestört, was sich negativ auf die Waldbesitzer und die dort tätigen Jäger auswirken würde.

Nicht berücksichtigt wurde, dass sich im Bereich der Trasse, die ja im Westen Stumpfenbachs liegt, das wesentliche, relevante Kaltluftentstehungsgebiet für Stumpfenbach befindet, das nun durch die Straße durchschnitten würde und auch aufgrund der Bodenversiegelung die klimatische Ausgleichsfunktion für die Siedlung Stumpfenbach beeinträchtigt wäre. Die wichtige Kaltluftbahn in Richtung Stumpfenbach wäre nicht nur unterbrochen, sondern nicht mehr in bisherigem Maße mit Kaltluft speisbar. Dies wiegt insbesondere schwer, da bereits das weiter nördlich liegende Kaltluftentstehungsgebiet für Stumpfenbach durch Gewerbepark blockiert wird und aufgrund der dortigen massiven Versiegelung die Kaltluftbahn in Richtung Stumpfenbach eher gemindert einzustufen ist.

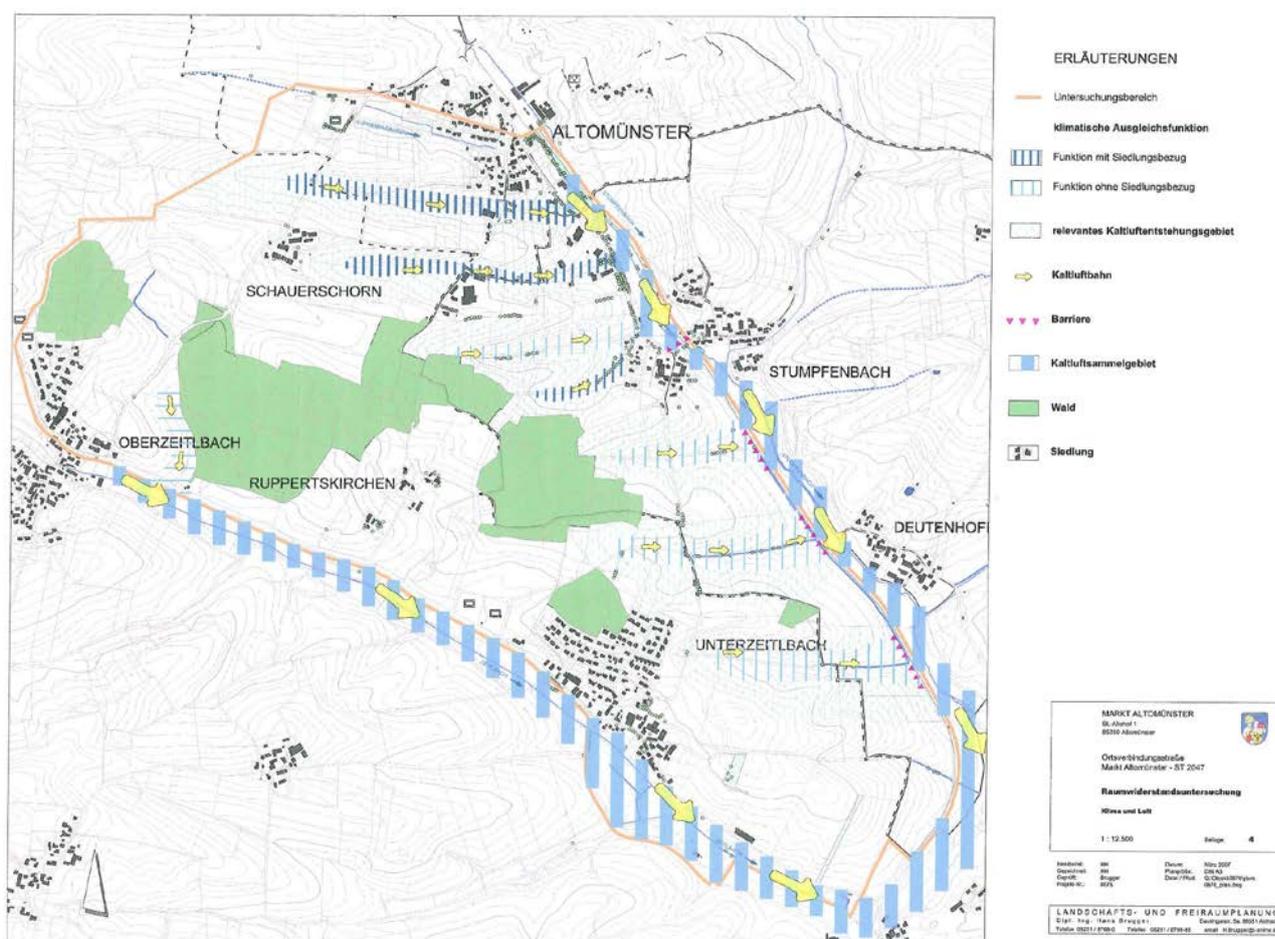


Abb. 2.15: Relevante Kaltluftentstehungsgebiete und klimatische Ausgleichsfunktionen sowie Kaltluftbahnen (Quellen: Raumwiderstandsuntersuchung durch Dipl.-Ing. Hans Brügger, Marktgemeinde Altomünster)

Durch die geplante Straße würden zudem deutliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild entstehen: z.B. beim Höherücken der geplanten Trasse, aber auch in deren Zulauf auf Altomünster und in den Bereichen mit hohen Dammaufschüttungen.

Zu guter Letzt würde durch den Straßenbau aber auch entlang der Trasse in hohem Maße hochwertiges Wiesen- und Ackerland vernichtet. Die von der Gemeinde beauftragte Raumwiderstandsanalyse weist selbst alle Flächen entlang der geplanten Trasse als „Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen“ aus.

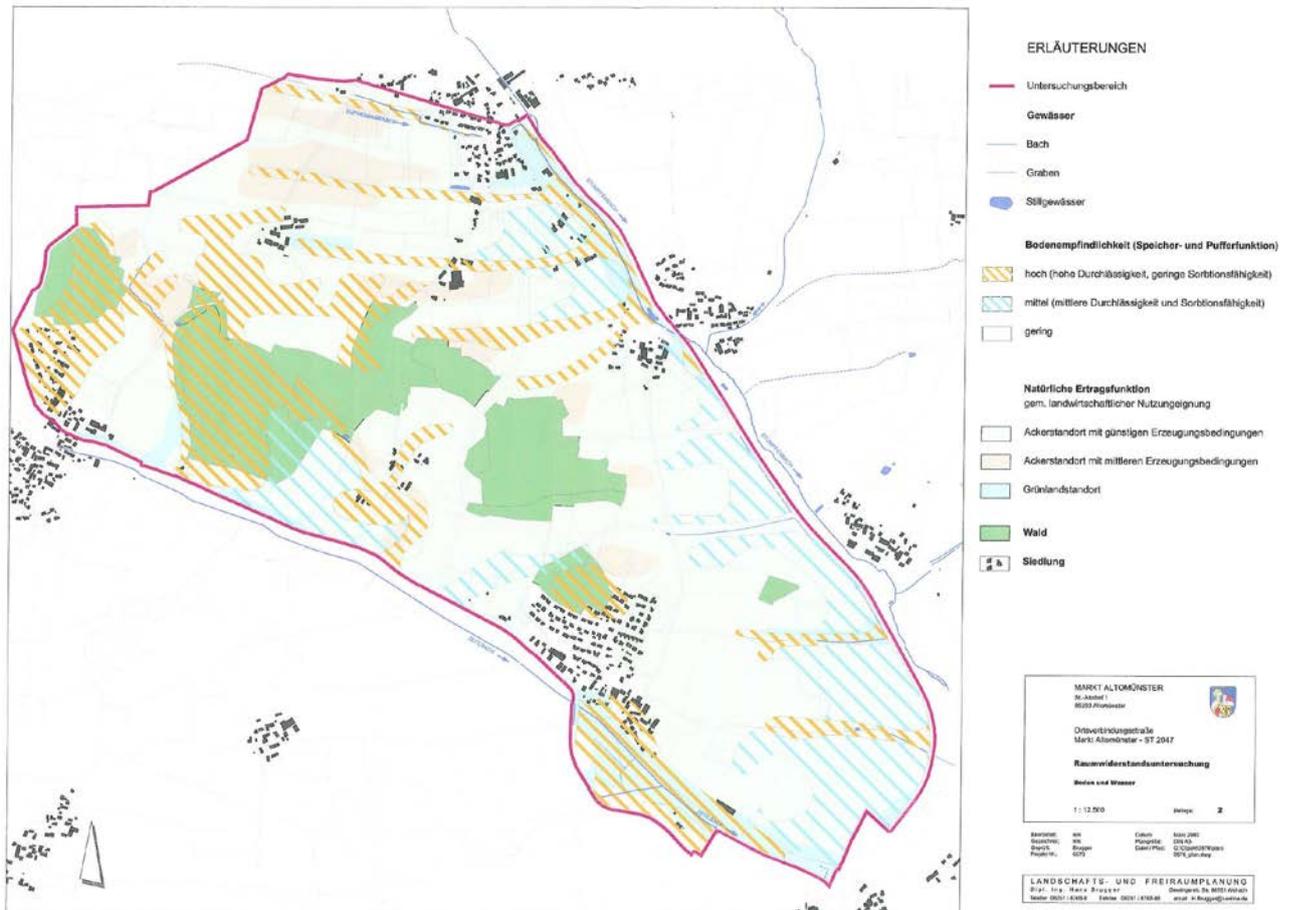


Abb. 2.16: Angabe der Ackerstandorte mit Ausweis der natürlichen Ertragsfunktion gemäß landwirtschaftlicher Nutzungseignung (Quellen: Raumwiderstandsuntersuchung durch Dipl.-Ing. Hans Brugger, Marktgemeinde Altomünster)

## Grund 3: Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ belastet die Bürger und den örtlichen Einzelhandel.

### 3.a Überwiegende Belastungen für die Bürger

Während sich heute der Verkehr von und nach Altomünster aus dem Süden (Dachau, München, Autobahn) weitgehend gleich über die vorhandenen Strecken verteilt, würde nun durch die neue Straße ein völliges Ungleichgewicht zu Lasten vieler Bürger geschaffen.

Es gibt zwar einige wenige Haushalte, die tendenziell durch den Straßenneubau entlastet werden könnten, so etwa der Weiler Schauerschorn als auch die direkt an der Straße liegenden Haushalte in Stumpfenbach und Deutenhofen. Da aber auf der Strecke Stumpfenbach/Deutenhofen 70% lokaler Verkehr und nur 30% Durchgangsverkehr vorliegt, könnte eine Entlastung auch nur in diesem Maße erfolgen.



Abb. 3.1: Aktuelle Fahrtroutenwahl gemäß Verkehrszählung der Gemeinde samt Anteil des Durchgangsverkehrs (Quellen: Google Maps, Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, Marktgemeinde Altomünster)

Der immer wieder gerne ins Feld geführte Schwerverkehr auf dieser Strecke entpuppt sich bei näherem Hinsehen und gestützt durch die Verkehrsuntersuchung der Gemeinde als überwiegend lokaler Natur (ca. 80%). Lokaler Schwerverkehr könnte aber faktisch durch die fernab liegende Gemeindeverbindungsstraße nicht vermieden werden, sondern nur die 20% überregionalen Schwerverkehrsbewegungen.

# Holzweg21

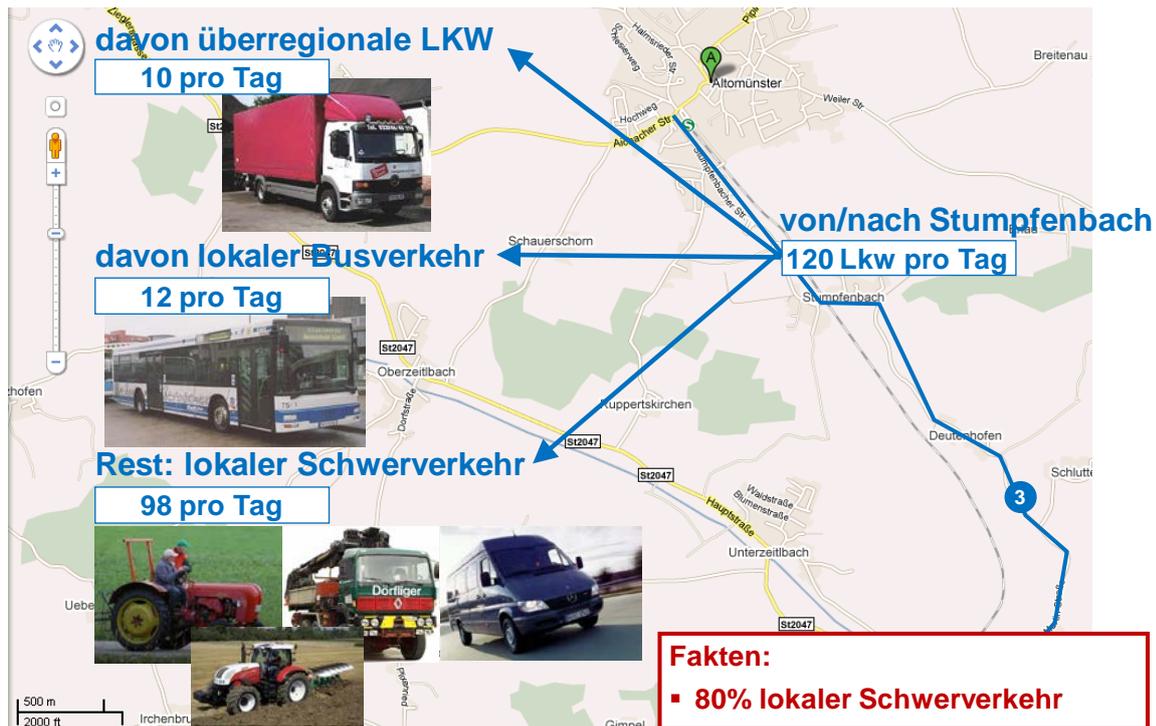


Abb. 3.2: Anteile des Schwerverkehrs am Beispiel der Verbindung Stumpfenbach/Deutenhofen (Quellen: Google Maps, Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, Marktgemeinde Altomünster)

Der überregionale Schwerverkehr führt zwar wohl lediglich zu 14% über diese Route, doch ist es auf dieser insbesondere in Deutenhofen sehr eng gestalteten Strecke sicherlich so, dass vermeidbarer Schwerverkehr von dort eher ferngehalten werden sollte. Um dies zu erreichen, wäre aber ein Verkehrsschild in Kleinberghofen für 200 Euro sicher effektiver als ein Straßenneubau von 2 Millionen Euro (Angabe der Gemeinde: reine Baukosten).

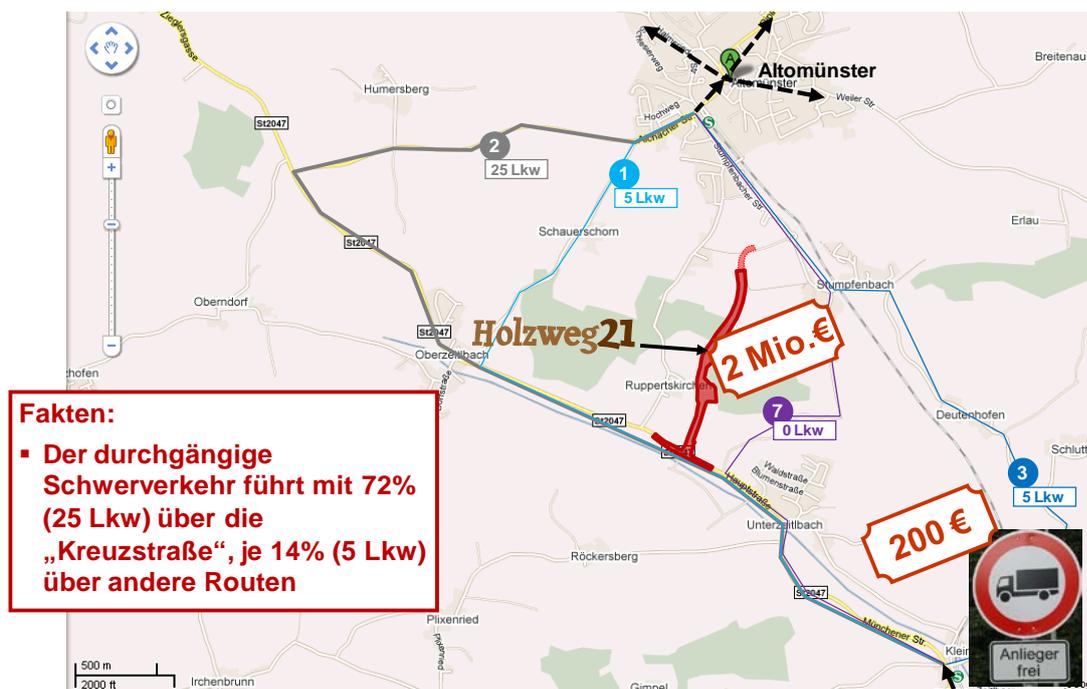


Abb. 3.3: Verkehrsanteil des Schwerverkehrs über die bestehenden Verbindungsalternativen zur geplanten Gemeindeverbindungsstraße (Quellen: Google Maps, Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, Marktgemeinde Altomünster)

# Holzweg21

Um die Entlastungen und Belastungen der Bürger durch die geplante Gemeindeverbindungsstraße beurteilen zu können, ist der dafür prognostizierte Verkehr zu analysieren.

## Verkehrsprognose Herkunft-Ziel (zukünftig)

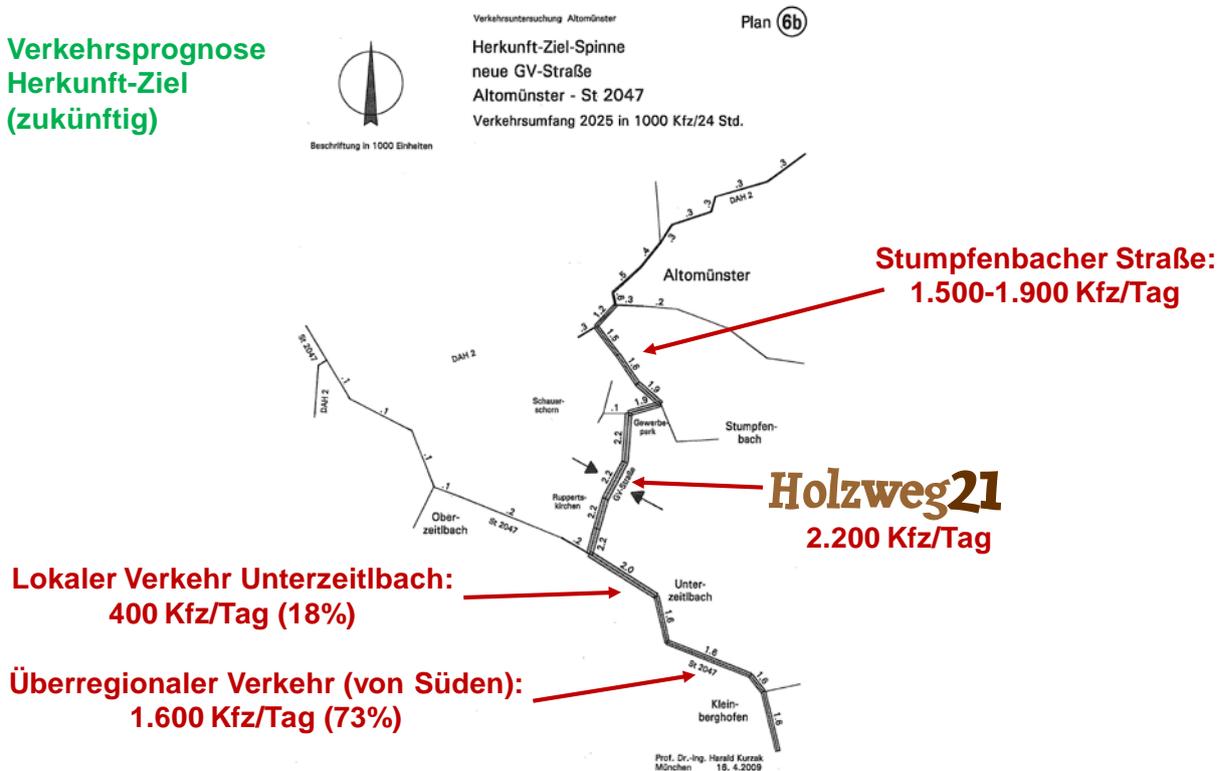


Abb. 3.4: Verkehrsprognose Herkunft/Zielanteil für die geplante Gemeindeverbindungsstraße (Quellen: Google Maps, Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, Marktgemeinde Altomünster)

Von den 2.200 Fahrzeugen pro Tag, die für die geplante Gemeindeverbindungsstraße prognostiziert werden, entspricht in Bezug auf das Gewerbegebiet ein überwiegender Teil (bis zu 86%) reinem Durchgangsverkehr. Dieser Durchgangsverkehr würde durch die geplante Gemeindeverbindungsstraße aber erst in den Ort Altomünster hineingeleitet und über die heute schon völlig überlastete Stumpfenbacher Straße geführt, wodurch eine viel höhere Anzahl von Haushalten erheblich mehr belastet wäre.

## Verkehrsprognose (zukünftig)

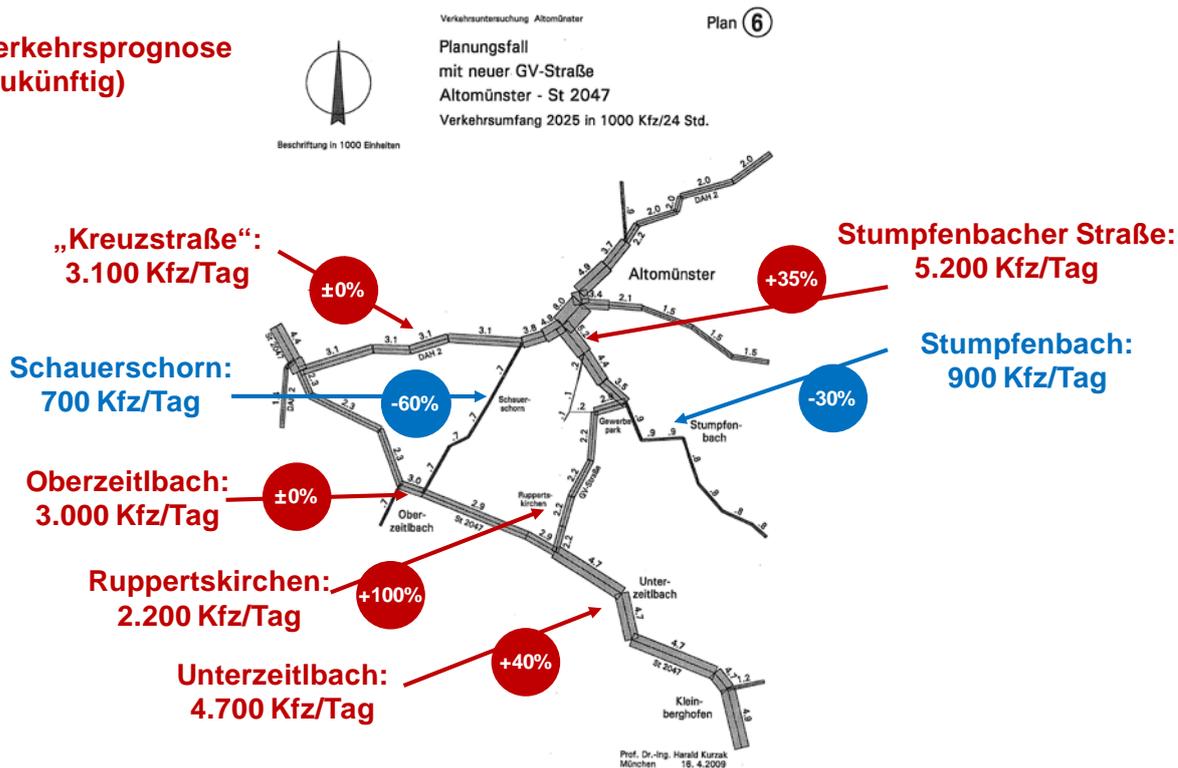


Abb. 3.5: Be- und entlastete Straßenabschnitte in der Marktgemeinde aufgrund der geplanten Gemeindeverbindungsstraße inkl. Angaben in Fahrzeugbewegungen pro Tag und Entwicklung in Prozent (Quellen: Google Maps, Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, Marktgemeinde Altomünster)

Nur zwei der bisherigen Straßenabschnitte könnten durch die geplante Gemeindeverbindungsstraße potenziell mit einer Entlastung an Fahrzeugbewegungen rechnen: Stumpfenbach/Deutenhofen mit einer Entlastung bis zu 900 Kfz/Tag, Schauerschorn mit einer Entlastung bis zu 700 Kfz/Tag.

Die Verkehrsprognose der Gemeinde weist aber für die allermeisten Straßenabschnitte eine wesentliche Steigerung des Verkehrs aus.

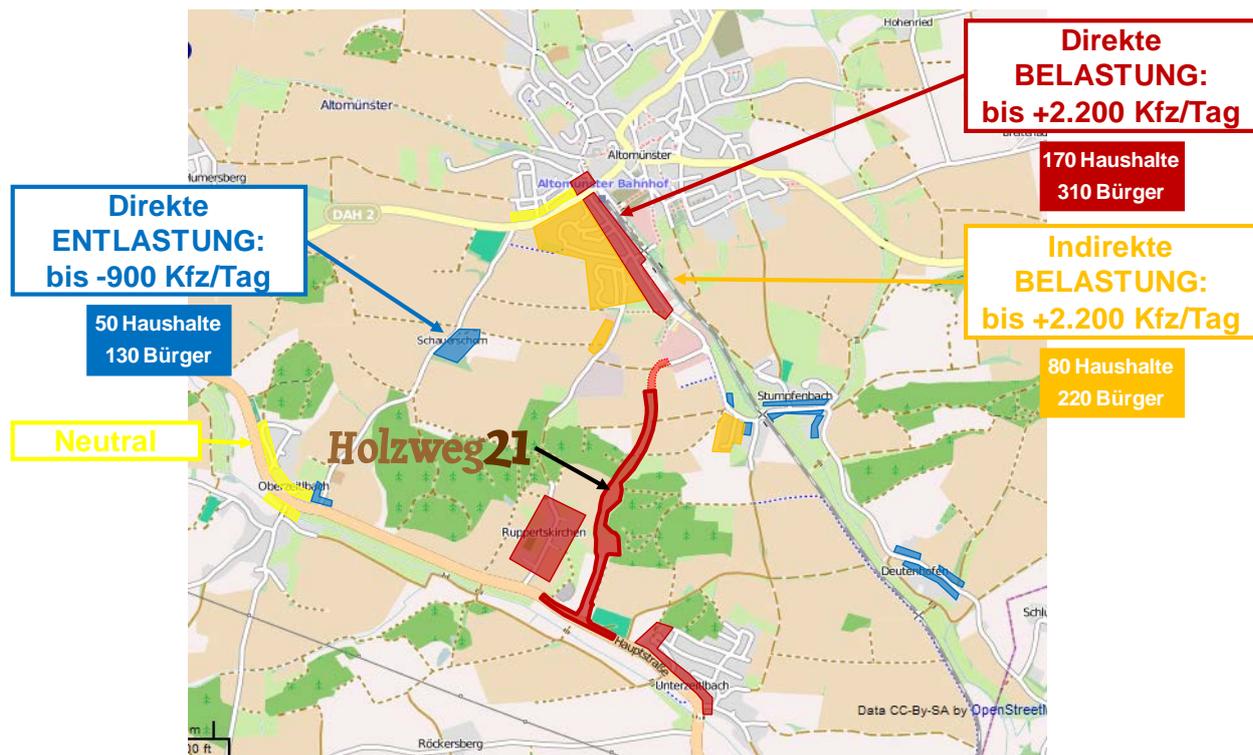


Abb. 3.6: Direkte und indirekte Be- und Entlastungen (Anzahl Haushalte und Bürger) in der Marktgemeinde unter Berücksichtigung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße inkl. Angaben in Fahrzeugbewegungen pro Tag (Quellen: OpenStreetMap, Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, Marktgemeinde Altomünster)

Summa summarum stünde der direkten Entlastung von 50 Haushalten (mit 130 Bürgern) mit einer maximalen Verkehrsreduzierung um bis zu 900 Fahrzeugen pro Tag eine direkte Belastung von 170 Haushalten (mit 310 Bürgern) mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von bis zu 2.200 Fahrzeugen pro Tag gegenüber. Weitere 80 Haushalte (mit 220 Bürgern) wären zudem noch indirekt durch die dann wesentlich stärker belastete Stumpfenbacher Straße betroffen. Ergo: es gibt ein klares Ungleichgewicht zu Lasten des unteren Marktgebietes in Altomünster. Wenige gewinnen ein bisschen, viele verlieren viel.

### 3.b Belastungen für den Einzelhandel im Ortskern

Es mag manchmal ein Vorteil sein, wenn man nicht in erster Reihe steht und jeden Trend mitgeht. Insofern wurden in Altomünster durch die etwas langsamere strukturelle und wirtschaftliche Entwicklung möglicherweise auch Chancen erhalten. Hierbei möchten wir zwei Punkte herausgreifen: erstens den Erhalt einer funktionierenden Geschäftsstruktur im Ortskern und zweitens die Pflege einer intakten Kulturlandschaft im Gemeindegebiet. Um diese bisherigen Vorzüge zu schützen, sollte man aber beim jetzigen Wunsch nach Entwicklung nicht dieselben Fehler machen wie andernorts, wo man den Ortskern durch externe Gewerbegebiete und zügellosen Straßenbau austrocknen ließ. Das Nachholen solcher Missetaten anderer Gemeinden wäre nun sehr sträflich – man hätte nichts gelernt. Denn der Bau der geplanten Gemeindeverbindungsstraße würde genau einen solchen Schaden anrichten und zudem gar nicht den erwarteten Nutzen stiften. Dass dafür unwiederbringlich wertvolle Natur zerstört wird und viel Geld verschwendet wird, erschwert die Situation erheblich.

Der geplante Straßenbau verursacht durch den gebündelten Durchgangsverkehr zudem eine weitere Verlagerung in Richtung Gewerbegebiet, was zu (weiteren) Umsatzverlagerungen ins Gewerbegebiet zu Lasten des Einzelhandels im Ortskern führen dürfte. Genau das sollte ja eher vermieden werden, der örtliche Handel sollte gestärkt werden. Besonders betroffen davon wären im Ortskern sicherlich die Lebensmittelgeschäfte, Bäcker, Metzger, Verkäufer von Waren des täglichen Bedarfs und ggf. später auch die Gastronomie. Wer als Pendler morgens oder abends schon durchs Gewerbegebiet geleitet wird, wird zunehmend und konstant das Angebot im Gewerbegebiet wahrnehmen. Das gilt ebenso für diejenigen, die es gerade bequemer finden, alles dort zu erledigen, wo halt schon der Verbrauchermarkt ist. Insofern müsste sich die Gemeinde gerade davor hüten, Argumenten wie „da komme ich eine Minute schneller zum Einkaufen ins Gewerbegebiet“ Vorschub zu leisten.

Dieser offensichtliche Nachteil für das Gewerbe im Ortskern ist umso weniger einzusehen und hinnehmbar, weil die hohen Kosten der geplanten Straße ja auch durch die örtlichen Gewerbesteuerzahler finanziert werden müsste.

Aber nicht nur die Geschäftswelt wäre mittelfristig betroffen, auch für einen Teil der Bürger wäre diese Entwicklung der weiteren Verlagerung des Handels ins Gewerbegebiet sehr negativ: gerade ältere Menschen, die nicht mehr so mobil sind, würden durch diese Verlagerung der Geschäftswelt enorm benachteiligt. Im Kontext des demographischen Wandels, also tendenziell immer älterer Bevölkerungsanteile, wäre diese Entwicklung sogar fatal.

### **3.c Belastungen für die Gewerbebetriebe im Gewerbepark**

Wie beschrieben wären die Gewerbebetriebe im Gewerbepark massiv durch den Durchgangsverkehr der geplanten Gemeindeverbindungsstraße belastet.

Zusätzlich würden aber genau diese Gewerbebetriebe bzw. die Grundstücksinhaber im Gewerbepark durch Umlage den Neu-/Ausbau und dauerhaft auch den Unterhalt der Gemeindeverbindungsstraße durch den Gewerbepark bezahlen, obwohl dem Gewerbepark nur ein geringer Teil des Verkehrsstroms zuzurechnen wäre. Dass solche Kosten schnell kommen könnten, dürfte schon dadurch begründet sein, dass die heutige Zubringerstraße der geplanten Gemeindeverbindungsstraße im Gewerbepark schon kaum in der Lage ist, zweispurigen Schwerverkehr aufzunehmen. Folglich müsste auch im bestehenden Gewerbepark der Zubringer ausgebaut werden, auch wenn aktuell dafür weder Informationen noch Pläne vorliegen.

Was für den örtlichen Handel gilt, gilt auch für die Gewerbebetriebe im Gewerbepark: sie würden durch die Gewerbesteuer indirekt die hohen Kosten der geplanten Gemeindeverbindungsstraße mittragen, die ihnen kaum einen Nutzen stiftet – und dies zusätzlich zu den eigenen Kosten, die ihnen als Anlieger des Zubringers dieser Straße im Gewerbepark per Umlage dauerhaft abverlangt würden.

## Grund 4: Die „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ verschwendet Steuer- und Gemeindegelder in Millionenhöhe.

### 4.a Hohe Bau- und Folgekosten

Zu allem Überflus ist die Straße auch noch enorm teuer und die Folgekosten scheinen bis heute auch noch nicht ansatzweise durch die Gemeinde ermittelt worden. So werden derzeit die reinen Baukosten auf ca. 2 Millionen Euro beziffert. Es wird kaum abzustreiten sein, dass hier mit Nebenkosten, zusätzlichen Maßnahmen und einer Preissteigerung bis zum Baubeginn sicherlich mit etwa 3 Millionen Euro oder sogar mehr zu rechnen wäre.



Abb. 4.1: Prognose einer Vollkostenrechnung für die Gemeinde bei Umsetzung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße (Quellen: Google Maps, Marktgemeinde Altomünster, Recherche „Holzweg21“)

Nimmt man nun die Kosten der Gemeinde aus der Fortsetzung der Straße im Gewerbegebiet (200 Meter), dürfte sich ein Zuschuss der Gemeinde zu den umgelegten Kosten auf die Gewerbeanleger geschätzt bei 200.000 EUR bewegen. Hierbei wäre noch nicht berücksichtigt, dass auch im bestehenden Gewerbepark Kosten für Folgemaßnahmen des Ausbaus notwendig würden, die nicht alle umgelegt werden könnten.

Berücksichtigte man ferner einen eigentlich notwendigen, aber vermutlich schwer durchführbaren Ausbau der Stumpfenbacher Straße über eine Streckenlänge mit einem Kilometer inkl. Erweiterung des Kreisels und Anbindung an die Aichacher Straße, dürfte eine weitere Million Euro nicht zu hoch gegriffen sein, möglicherweise notwendiger Grunderwerb – wenn überhaupt denkbar und realisierbar – gar nicht einbezogen.

## **4.b Zusätzliche Finanzierungskosten und Entwertung von Grund & Boden**

Auch die Finanzierungskosten für die von der Gemeinde in diesem Zusammenhang zu tätigen Investitionsmaßnahmen (schon unter Abzug etwaiger Zuschüsse, die noch gar nicht gesichert sind) beliefen sich über 20 Jahre etwa auf 1,5 Millionen Euro.

Der Gegenwert der verwendeten und nicht mehr anderweitig wirtschaftlich nutzbaren Flächen belief sich bei gegenwärtigem Stand auf schätzungsweise etwa 500.000 Euro.

## **4.c Zusätzliche dauerhafte Unterhaltskosten**

Hierzu addierten sich für die völlig neue Straße zudem laufende Unterhaltskosten und bei kaufmännischer Vorsicht Rückstellungen für größere künftige Instandhaltungen sowie Sanierungen. Gerechnet auf 30 Jahre würde man hier schätzungsweise bei über 2 Millionen Euro zusätzlicher Kosten landen.

## **4.d Enorm hohe Vollkosten mit weiteren Kostenrisiken**

In Summe würde eine wirtschaftlich ehrliche Vollkostenrechnung – auch abzüglich einer Förderung von 50% auf die Baukosten, also 1 Million Euro – sage und schreibe über sieben Millionen Euro Gesamtkosten ergeben. Das entspräche 1.000 Euro pro Bürger der Gemeinde, wobei aber über 90% der Bürger der Gemeinde mit der Straße gar nichts zu tun, wenn nicht sogar Nachteile hätten.

Bei diesen Kosten sind noch nicht einmal der Wertverlust der Grundstücke mancher betroffener Bürger, die Kosten für notwendige Lärmschutzmaßnahmen und der Verlust von Gewerbefläche eingerechnet.

Wir möchten hier außerdem noch gar nicht auf Budgetüberschreitungen eingehen, die bei solchen Planungen wirklich allorts an der Tagesordnung sind und im Nachhinein kaum mehr vermeidbar wären.

Zudem steht ohnehin in Frage, ob die vorliegende Planung Zuschüsse überhaupt rechtfertigt. Wenn diese aber mit 50% auf die Baukosten lediglich 1 Million Euro ausmachten, dann ist aus Sicht eines wirtschaftlich umsichtigen Bürgers weiter die Hauptlast bei der Gemeinde selbst und damit bei Bürgern und Gewerbe zu sehen. Alles andere wäre Augenwischerei.

Weitere Kostenrisiken für die Gemeinde sind hier an einigen Stellen nicht auszuschließen. Die geplante Straße und die sich daraus ergebenden Folgemaßnahmen könnten ein Millionen-Grab für die ohnehin stark verschuldete Gemeinde werden.

**Grund 5: Die Öffentlichkeit ist über die Planung der „Gemeindeverbindungsstraße Altomünster - St2047“ durch die Marktgemeinde Altomünster nicht ausreichend informiert, die Informationen der Gemeinde sind insbesondere selektiv und intransparent, zum Teil sogar irreführend.**

## **5.a Fehlende Information der Öffentlichkeit**

Selbst wenn man davon ausginge, dass die Marktgemeinde Altomünster formal alles richtig gemacht hätte, um die Bürger über die anstehende Planung zu informieren, muss sie sich dort wohl doch die Kritik gefallen lassen, dass trotz langer Vorlaufzeit die Bürger faktisch bis vor einigen Wochen, sprich vor der Information durch die Bürgerinitiative, überhaupt keine leise Ahnung von dem hatten, was hier wirklich geplant wird.

Dies hat sich bei Gesprächen mit den Bürgern bestätigt und dies auch bei solchen, die schon aufgrund ihres Wohnortes ein großes Interesse an den Planungen haben dürften.

Auf diese fehlende Information angesprochen, wurde uns bei unserem 1. Info-Abend seitens des Bürgermeisters Konrad Wagner mitgeteilt, dass man die konkrete Information der Bürger erst nach der Einspruchsfrist plane, man diese aber zunächst abwarte. Hier stellt sich klar die Frage, wie man inhaltlich substantiell Einwände von den Bürgern erwarten kann, wenn man nicht bereit ist, die Karten auf den Tisch zu legen. Das formal Minimale zu tun, nämlich die Bekanntmachungen in den Informationskästen auszuhängen und die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung durchzuführen, ist sicherlich zu wenig, wenn man die Bürger wirklich beteiligen möchte.

Die Möglichkeit, das Thema bei einer Bürgerversammlung zu diskutieren, ist nur dann sinnvoll, wenn den Bürgern auch die entsprechenden Vorinformationen proaktiv gegeben werden, nicht erst auf vereinzelte Nachfrage reagiert wird.

Während Bürgermeister Wagner bei unserem 1. Info-Abend am 28.03.2011 noch vor Ort war, wengleich er inhaltlich nicht Stellung nehmen wollte, war von den offiziellen Vertretern der Gemeinde beim 2. Info-Abend am 19.04.2011 niemand da. Gleichzeitig trafen wir aber drei Gemeinderäte bzw. Bauausschussmitglieder „zufällig“ im Hauptraum der Gaststätte an, die anscheinend unsere Informationen von einem Teilnehmer der Veranstaltung erwarteten. Selbst das ist keine Art, wie Sorgen und Ängste der Bürger behandelt werden sollten. Dass uns aber von diesen Gemeindevertretern gesagt wurde, man habe ohnehin „mehr Informationen“ als wir hätten, sollten wir im Namen der Bürger darauf bestehen, dass dieses Mehr an Informationen von den gewählten Vertretern dann doch bitte auch rechtzeitig, spätestens aber jetzt mit den Bürgern geteilt werden sollte.

Die Bürgerinitiative „Holzweg21“ ist keinesfalls mit der Informationspolitik der Marktgemeinde zufrieden.

## **5.b Irreführende Information der Öffentlichkeit**

Zudem scheinen eher irreführende Informationen als Argumente für die Straße an die Bürger gestreut zu werden.

Dies beginnt mit der Aussage, die geplante Straße bringe sechs Kilometer Entfernungverkürzung, was definitiv falsch ist.

Dies setzt sich fort, den Gewerbetreibenden eine Gewerbeanbindungsstraße zu „verkaufen“, in Wirklichkeit aber zu 86% eine Durchgangsstraße durch den Gewerbepark zu planen. Dieser Charakter der Straße wurde aber erst offensichtlich, als bereits der Bebauungsplan des erweiterten Gewerbegebiets weitgehend abgeschlossen war und deshalb die Abweisung eines Einspruchs zu diesem Thema formal mit „zu spät“ begründet wurde.

Den Bürgern wiederum wird erzählt, es handle sich um eine Umgehungsstraße, wenngleich der überwiegende Verkehr nun aber erst recht durch den unteren Marktbereich hindurchgeführt würde. Es werden Vorteile für einzelne Bevölkerungsteile in manchen Ortsteilen suggeriert, die damit verbundenen erheblichen Nachteile für andere werden aber nicht kommuniziert.

Auch bei der Veröffentlichung der Unterlagen erhielten die Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange anscheinend nur selektiv Information und erst auf Nachfrage – wenn geschehen – die Unterlagen komplett. So waren weder bei zuständigen Stellen am Landratsamt, noch beim Straßenbauamt oder beim Bund Naturschutz nach dortiger Auskunft Unterlagen wie Verkehrsuntersuchung, Raumwiderstanduntersuchung oder Schalltechnische Untersuchung vorhanden. Es wurde anscheinend nur der Bebauungsplan geschickt, die anderen Unterlagen scheinen aber auch zur Beurteilung des Vorhabens relevant.

## **Grund 6: Die Marktgemeinde Altomünster hat kein Zukunftskonzept, aus welchem eine langfristige Verkehrspolitik erkennbar wäre und wodurch die vorliegende Straßenbaumaßnahme zu rechtfertigen wäre.**

Das geflügelte Wort, man mache etwas für die Zukunft, lässt sich leicht aussprechen. So wird auch im Zusammenhang mit dem vorliegenden geplanten Straßenbau immer wieder gebetsmühlenmahlend behauptet, man würde hier ein Zukunftsprojekt verwirklichen – dies wohl auch aus dem Glauben, weil die Planung vor etwa 20 Jahren begonnen habe und das Projekt damals als Zukunft betrachtet wurde. Die Zeiten haben sich aber geändert und mit ihnen die Anforderungen. Die geplante Gemeindeverbindungsstraße ist kein Zukunftsprojekt. Das Gegenteil ist der Fall.

Blickt man ernsthaft in die Zukunft, dürfte und sollte es eigentlich ein primäres Ziel der Marktgemeinde sein, möglichst höherwertige Arbeitsplätze für qualifizierte Bürger vor Ort zu sichern. Die Arbeitsplätze der Zukunft werden aber immer weniger mit großen Gewerbeflächen und Straßenanbindungen einhergehen, das waren die Standortfaktoren der 70er und 80er Jahre. Um den Bürgern das Arbeiten vor Ort in Zukunft zu erleichtern und dauerhaft mit den Standortfaktoren der nahen Großstädte konkurrieren zu können, wird sich eine Gemeinde wie Altomünster stärker auf andere, moderne Infrastrukturelemente wie eine flächendeckende Breitbandanbindung, aber auch auf Einrichtungen mit ganztägiger Kinderbetreuung konzentrieren müssen, die es Familien leichter machen, Erwerbstätigkeit mit familiären Anforderungen zu verbinden. Das würde erst die Voraussetzungen für eine höhere einheimische Erwerbsquote und für Arbeitsplätze vor Ort schaffen. Die Demographie und tendenzielle Landflucht sind bereits bekannte Effekte, die einhergehend mit sich wandelndem Individualverkehr noch verstärkt werden und eine moderne Gemeinde als attraktiven Erwerbsstandort vor Herausforderungen stellen, die sie schon heute zum Umdenken bewegen sollten.

Diesbezüglich ist der geplante Straßenbau in hohem Maße rückwärtsgewandt und in alter Zeit verhaftet. Im Hinblick auf solche Zukunftsszenarien erwiese die Gemeinde der zukünftigen Generation mit der Investition in diese recht wertlose Straße einen echten Bärenienst, denn die Entscheidung dafür würde langfristige Verbindlichkeiten auslösen. Das Geld fehlte dann an anderer Stelle, wo es weit dringender gebraucht würde. Der vorliegende Straßenbau wäre im Kontext künftiger Arbeitswelten nicht nur besonders nutzlos, gewissermaßen wäre er sogar kontraproduktiv, da er das Pendeln in die Stadt subventionieren würde, anstatt das Arbeiten vor Ort zu erleichtern.

Es wird immer deutlicher erkennbar, dass der Marktgemeinde Altomünster nicht nur ein langfristiges Verkehrskonzept fehlt, sondern seitens der Gemeinde auch in keiner Weise eine Vision entwickelt wurde, wie die nächsten Generationen in Altomünster leben und arbeiten sollten. Ohne solche übergreifende, strategische Überlegungen kann jede noch so gut gemeinte Einzelmaßnahme – ob nun verkehrspolitisch, energiewirtschaftlich oder bildungsorientiert initiiert – nur Teil einer ziellosen Flickschusterei werden. Es wird Zeit, dass sich daran etwas ändert.

Da die Mittel der Gemeinde begrenzt und die Ressourcen der Verwaltung endlich sind, sollte man sich lieber auf die Dinge konzentrieren, die langfristig höheren Nutzen stiften und konsequent zielorientiert sind.

Die Aufgabe des geplanten Straßenbaus wäre nun eine gute Möglichkeit, diesen Weitblick zu beweisen und einen Schritt in die richtige Richtung zu machen.

## Forderung der Bürgerinitiative „Holzweg21“

Betrachtet man alleine die Fakten, dürfte ein solches Projekt keinesfalls durchgeführt werden. Dieses wirklich sinnlose Projekt zu verhindern, dafür setzen wir uns als Bürgerinitiative „Holzweg21“ vehement ein.

Die Ihnen hiermit überreichten 425 Unterschriften unserer Unterstützer stammen überwiegend aus der Gemeinde und kommen von betroffenen Anwohnern, von einfachen Bürgern in der Flächengemeinde ebenso wie von örtlichen Gewerbetreibenden, auch aus dem Gewerbepark. Wir haben eine breite Unterstützung in der Bevölkerung.

Wir fordern deshalb einen sofortiger Stopp der Planungen, um nicht noch weiteres Geld unnütz zu verschwenden, und in letzter Konsequenz einen Beschluss der Gemeinde, dass die geplante Gemeindeverbindungsstraße nicht gebaut werden soll.

Die Gemeinde sollte sich also vom Plan der Straße verabschieden und stattdessen ein langfristig gültiges Verkehrskonzept vorlegen, das im Einklang mit übergeordneten strategischen Zielen der Gemeinde steht (z.B. Schaffung von Arbeitsplätzen der Zukunft, Entwicklung von Individualverkehr, Energiekonzept der Gemeinde etc.) und die demographischen Entwicklungen mit berücksichtigt.

Wir bitten um Kopie und Weitergabe dieser Stellungnahme an jedes einzelne Mitglied der befassten Gremien, damit die Meinung der Bürger auch dort bekannt ist und hinsichtlich anstehender Entscheidungen eingeordnet werden kann.

Wir bitten Sie insbesondere um Ihre detaillierte schriftliche Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Florian Mair

Sprecher der Bürgerinitiative „Holzweg21“

Anlage:

- Unterschriftenliste der Bürgerinitiative „Holzweg21“

### Nähere Informationen:

Bürgerinitiative „Holzweg21“

Florian Mair (Sprecher)

Am Stiglberg 18, 85250 Altomünster

Email [holzweg21@web.de](mailto:holzweg21@web.de)

Twitter [Holzweg21](#)