

## **Hinweise zur Gestaltung einer Stellungnahme**

### **Ganz wichtig und zuerst beachten:**

immer individuell erstellen, nicht einfach kopieren  
immer aufs Projekt beziehen, nicht allgemein formulieren  
nicht zu detailliert werden (der konkrete Streckenverlauf ist ja noch nicht festgelegt)  
soweit als möglich aktuelle Daten und Informationen nehmen

Ebenfalls wichtig:

Den **Bezug zum Gesamtplan und Gesamtidee** aufzeigen.

Die übergeordneten „Werte & Visionen“ sind ja angeblich:

- Verkehrsreduzierung und Belastungsreduzierung
- Hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis
- Hohe positive „Raumordnerische Beutung“
- Hohe positive städtebauliche Bewertung
- Ausbau vor Neubau
- Kein zusätzlicher Flächenverbrauch
- Keine Zerstörung zusammenhängender Räume

Nehmt Bezug auf den aktuellen Bedarf an diesen Trassen, die Idee im BVWP für diese Trassen, begründet warum diese falsch oder schlecht oder unzureichend sind oder negative Auswirkungen haben die die positive Absicht zunichte machen. Zeigt überörtlich relevante Umweltaspekte und Auswirkungen auf und bezieht Euch immer auf die Bewertungsergebnisse des BVWP.

### **Stellt dar, warum diese Bewertungsergebnisse nicht zutreffend sind**

Weist auf Alternativen hin, erfindet kreativ eigene Lösungen, zeigt überörtliche Lösungsmöglichkeiten und deren positive Auswirkungen auf.

### **Stellt dar, wie es besser wäre und wie das evtl. erreicht werden kann.**

z.B.:

Auswirkung der aktuellen Planung:

Die Naherholungsgebiete und Ruhezone südlich von Holzkirchen bei Thann – Sufferloh – Hartpenning müssen erhalten bleiben, werden mit diesen Trassen aber zerstört.

Alternativen:

- Gemeinsam mit Straßenbauamt und berechtigten Interessenten zu erarbeitende Verkehrsvermeidungs- und Reduzierungsmaßnahmen
- Bau eines einzigen Tunnels an passender Stelle, durch den die Umfahrungen von Holzkirchen, Großhartpenning, Kurzenberg und bei cleverer Planung sogar die von Waakirchen nicht mehr benötigt werden

Worauf noch Bezug genommen werden kann:

Das Marktentwicklungs- und Städtebauziel, ein liebens- und lebenswertes Holzkirchen an dem Menschen gerne und gut leben, darf nicht dem Straßenbau untergeordnet werden. Durch die Zerstörung unserer Naherholungsgebiete durch diese Trassen fallen wertvolle Naherholungsmöglichkeiten weg, für die es keinen Ersatz gibt.

Die Verkehrsinfrastruktur muss einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klima- und Umweltschutzes leisten (Minderung von Flächenverbrauch und Zerschneidung). Das geht nur, wenn Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Die BOB- und S-Bahnstrecke muss ausgebaut werden, die öffentlichen Verkehrsmittel der Metropolregion München und des Landkreises Bad Tölz/Wolfratshausen müssen stärker verflochten werden.

Mobilität der Zukunft => im BVWP 2030 sind die falschen Infrastrukturen. Ziel sollten innovative Mobilitätsvarianten sein, bezahlbar für alle (ÖNV!)

Die Projektinformationssysteme (PRINS) zeigen, dass bei den vom BUND vorgeschlagenen Alternativen diese in keinem einzigen Fall umfassend „ermittelt, beschrieben und bewertet“ – darauf hinweisen und dies einfordern. Evtl. auch alternativen zu diesen Straßen anbieten (Ideen Tölz-Sauerlach z.B., Trasse Piesekam-Warngau erneut bewerten)

Am einfachsten ist es, den offiziellen Projektinfos im Internet vom Aufbau her folgen und den eigenen Vorschlag, die Alternative oder die Variante dazu, kurz beschreiben und begründen:

1. Aus der Problembeschreibung des Projektdossiers sollten die **Planungsziele**, das Problem entnommen werden, das es zu lösen gilt (falls die offizielle Darlegung nicht überzeugt: das Problem konkreter beschreiben). Aus den Planungszielen muss die Bedarfsbegründung resultieren. Stimmen die Aussagen? Können sie widerlegt werden?

2. Umwelt- und Mobilitätsziele – sind ein guter Ausgangspunkt, um zu fragen, ob das zu kommentierende Projekt diesen Zielen entspricht. Gibt es bessere **Alternativen** zur Vorzugsvariante? Ausbau statt Neubau, innerörtliche Lösungen die bei uns grad erarbeitet werden statt Ortsumfahrungen, gibt es weitere konzeptionelle Alternativen? Weiträumige Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement statt Straßenbau, Bahn statt Straße.

Wer seine Alternativen nicht jetzt beim BVWP einbringt, wird diese auch später vor Gericht nicht anführen können!

3. Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), der Umweltrisikoeinschätzung (URE), Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Bewertung städtebaulicher Effekte sollten durchgegangen und auf Fehler in der Berechnung oder Mängel in der Methode hingewiesen werden, wie sich das auf das Bewertungsergebnis und die Einstufung auswirkt.

4. Wirkungsvergleich: Beschreibung der Umweltvorteile des eigenen Vorschlags bei verkehrlicher Gleichwertigkeit. Welches Verkehrsaufkommen ist realistisch heute und 2030 zu bewältigen?

5. Evtl. Dokumente, Fotos und Belege anhängen

### **Eine gute Checkliste für die Stellungnahme (vom BUND übernommen):**

☞ Sind die Probleme, die es zu lösen gilt klar beschrieben (wann und wie oft staut sich der Verkehr)?

Gibt es präzise Zahlenangaben, z.B. zu den Anteilen des Durchgangsverkehrs?

☞ Sind die Ziele klar beschrieben und spezifiziert? Wären andere Ziele sinnvoller? Stimmen die genannten und tatsächlich erreichten Ziele mit denen des BVWP überein?

☞ Wurden „alle vernünftigen Alternativen“ ermittelt, beschrieben und bewertet – auch konzeptionelle und verkehrsträgerübergreifende Alternativen?

☞ Sind die Verkehrsprognosen realistisch und plausibel? Ist die vorgeschlagene Dimensionierung (Straßenquerschnitt) notwendig? Rechtfertigen sie einen Neubau?

☞ Haben die Projekte eine Funktion im übergeordneten Netz, ist diese sinnvoll oder verzichtbar? Liegen sie in einem Korridor des Kernnetzes der EU?

☞ Ist die Nutzen-Kosten-Analyse beim konkreten Projekt plausibel oder dominieren die in Geld bewerteten Zeitgewinne? Ist die Raumordnerische und städtebauliche Beurteilung plausibel? Ist die Einstufung überzeugend?

☞ Beschreibt die umweltfachliche Bewertung die wesentlichen ökologischen Aspekte richtig oder gibt es gravierende Mängel, die sich auf die Bewertung der Umweltbetroffenheit und die Einstufung der Maßnahmen auswirken können?

☞ Welche negativen strukturellen Wirkungen kann das Projekt haben: reizen sie weitere Siedlungs- oder Gewerbeprojekte im Außenbereich an?

**Eure Stellungnahme bitte direkt online (Achtung! Zeichenbegrenzung auf 10.000 Zeichen fürs Projekt, 50.000 Zeichen für Stellennahmen zum Gesamtentwurf)**

**Oder ohne Begrenzung schriftlich an das Verkehrsministerium schicken.**

Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur (BMVI, Referat G12  
„BVWP 2030“  
Invalidenstraße 44  
D -10115 Berlin