

CSU-Fraktion im Gemeinderat Obertraubling
Dr. Matthias Ruckdäschel, Vorsitzender
Dahlienstraße 10
93083 Obertraubling

17. April 2023

Gemeinde Obertraubling
Herrn 1. Bürgermeister Rudolf Graß
Josef-Bäumel-Platz 1
93083 Obertraubling

Sitzung des Gemeinderats am 17.04.2023

Sehr geehrter Herr Erster Bürgermeister Graß,
sehr geehrte Kollegin und Kollegen des Gemeinderates,

hiermit nimmt die CSU-Fraktion zum Antrag der Freien Wähler Stellung, eine Machbarkeitsstudie für den Alternativvorschlag von Wolfgang Bauer zur Ostumfahrung Niedertraubling einzuholen.

Wir werden **beantragen**, den Antrag abzulehnen.

Begründung:

I. Vorbemerkung

Der Antrag der Freien Wähler scheint motiviert zu sein von öffentlichem Druck, den in jüngster Zeit einzelne Interessensvertreter aufgebaut haben. Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass die Diskussion künftig wieder – mit offenem Visier, fachlich und fair – im Gemeinderat stattfindet und nicht in den Medien. Schon im Rahmen der letzten Gemeinderatssitzung haben wir „Leserbriefe-Politik“ kritisiert.

Dabei bleibt es.

Auch und gerade in Bezug auf die Ostumfahrung Niedertraubling. Der Versuch, die öffentliche Meinung zu beeinflussen und so Druck auf den Gemeinderat auszuüben, zeigt sich in jüngster Zeit vor allem in der Mittelbayerischen Zeitung (1.) und durch Publikationen der Initiative „Beste Böden Bayerns Bewahren“ (2.).

So sollte es aus Sicht der CSU-Fraktion nicht weitergehen.

1. Mittelbayerische Zeitung

a) „Niedertraubling: Bündnis will Beste Böden Bayerns retten“ vom 15.11.22

Schon im November 2022 nahm die Mittelbayerische Zeitung die gegen die Umfahrung gerichtete Argumentation des Bündnisses „Beste Böden Bayerns gegen die Umfahrung bereitwillig auf. Gegenargumente fanden sich in diesem Artikel nicht.

b) „Ortsumgehung Niedertraubling bleibt umstritten“ vom 12.01.23

Auch im Januar fand das „Bündnis zur Bewahrung der besten Böden Bayerns“ in der MZ Beachtung. Man sei *„in Niedertraubling teils der Meinung“*, *„dass eine Umgehungsstraße zur Entzerrung lediglich eine Ampelkreuzung nicht notwendig ist“*.

c) „Ortsumgehung: Entlastung oder Gewerbegebiet?“ vom 25.01.23

In der Ausgabe vom 25.01.23 veröffentlichte die Mittelbayerische zwei Leserbriefe zum Thema. Vor allem der gegen die Umfahrung gerichtete Leserbrief von Ludwig Kanzelsberger nahm viel Raum und Text ein. Immerhin wurde auch eine andere Ansicht veröffentlicht (von Josef Wagner), aber in deutlich geringerem Umfang (ca. 1/3).

d) „Beste Böden bewahren“ vom 31.03.23

Am 31.03.23 hat die MZ mit großer Überschrift weitere Leserbriefe veröffentlicht - diesmal ohne jede Gegenstimme. Einen wieder von Ludwig Kanzelsberger, der u.a. die Verkehrsbelastung im Kreuz des Südens bestreitet. Der zweite Leserbrief von Wolfgang Bauer mit der Überschrift *„Die Zeichen der Zeit werden ignoriert“* spricht sich ebenfalls gegen die Umfahrung aus.

e) Zwischenfazit

Die MZ hat *„im letzten Jahr sehr aufgeschlossen mehrfach über die Bündnisbewegung zur „Bewahrung der besten Böden Bayerns“ informiert.“* (Zitat aus Leserbrief Bauer). Die Gegner der Ostumfahrung Niedertraubling haben sich in der Mittelbayerischen Zeitung geschickt in ihrem Sinne gegen die Umfahrung positioniert und versucht, Stimmung gegen das Projekt zu machen.

Das bleibt ihnen unbenommen.

Aber es gibt keinen Anlass, sich im Gemeinderat davon beeinflussen zu lassen.

2. Beste Böden Bayerns

Pressewirksam waren auch der Auftritt der Initiative „Beste Böden Bayerns Bewahren“ im Rahmen ihrer Gründungsversammlung am 15.11.22, die danach veröffentlichte Pressemitteilung und die aktuell noch laufende Online-Petition. Das Bündnis setzt sich zusammen aus Wolfgang Bauer, dem Landesbund für Vogel und Naturschutz, dem Bund Naturschutz, Ortsgruppe Obertraubling (Waltraud Kanzelsberger) und der Partei Bündnis 90/die Grünen (Herbert Lichtenberg).

In seiner aktuellen Online-Petition behauptet das Bündnis, dass durch die Ostumfahrung Niedertraubling *„etwa 50 ha (inklusive zusätzlicher Erschließungsflächen) fruchtbarer Boden unwiederbringlich zerstört werden könnten“*. Es entstehe eine neue *„Lärm- und Zerschneidungsachse“*, die *„Wohn- und Lebensqualität im Landkreis schwindet“*.

Das müsste man besser wissen: Im Rahmen einer schriftlichen Anfrage von Jürgen Mistol, Bündnis 90/die Grünen vom 03.04.20 ([LT-Drucksache 18/6100](#)) erhielten die Grünen die Auskunft der Bayerischen Staatsregierung:

„Nach derzeitigem Stand dürfte der Flächenverbrauch für den Straßenkörper einschließlich Dämmen, Einschnitten und Wegenetz bei ungefähr 23 Hektar liegen. Die Maßnahme erfordert voraussichtlich einen Kompensationsbedarf in einem Umfang von rund 9 Hektar.“

Es ist also schlichtweg irreführend, wenn behauptet wird, dass Böden „unwiederbringlich“ zerstört werden. Denn jeder Eingriff in Natur und Landschaft erfordert adäquate Ausgleichsmaßnahmen. So zu tun, als will man wertvollen Boden gegen unnötigen Asphalt tauschen, ist unseriös.

Unseriös ist es auch, von 50 ha zu sprechen, wenn weniger als die Hälfte (!) dieser Fläche betroffen ist.

Und es ist unseriös, von einer „Lärmachse“ zu sprechen, denn selbstverständlich sind auch die gesetzlichen Vorgaben des Lärmschutzes zu beachten, vgl. Antwort zu Ziff. 3.2:

„Bei der Ortsumgehung Niedertraubling zeichnet sich ab, dass bereits durch die Trassierung, d.h. eine ausreichend große Entfernung der Trasse von der Wohnbebauung, keine unzumutbaren Schalleinwirkungen entstehen, d.h. die Schallthematik wird voraussichtlich auf der ersten Stufe gelöst.“

3. Zwischenfazit

Die CSU-Fraktion kann vor diesem Hintergrund die Motivation der Freien Wähler nachvollziehen, die sich womöglich einem gewissen öffentlichen Druck ausgesetzt sehen.

Wir teilen diese Motivation aber nicht.

II. Antrag

Die Freien Wähler meinen, dass es erforderlich sei zu prüfen,

„ob es sinnvoll ist, eine Planung der Ortsumgehung Niedertraubling auch ohne direkte Verbindung nach Neutraubling weiterzuverfolgen oder ob es auch andere Alternativen gibt.“

Es soll deshalb der Alternativvorschlag von Wolfgang Bauer einer Machbarkeitsstudie unterzogen werden.

Gegen eine solche Machbarkeitsstudie hat die CSU-Fraktion zwar keine Einwände.

Aber die Gemeinde Obertraubling sollte dafür keinen Cent Steuergelder ausgeben.

Sollte es bereits eine Planung mit Umsetzungsvorschlag und Kostenberechnung geben, mag der Gemeinderat dies zur Kenntnis nehmen und vorurteilsfrei beurteilen. Aber angesichts der Tatsache, dass in den vergangenen Jahren zig Gutachten zu dieser Frage erstellt wurden, kann und darf es nicht sein, dass die Gemeinde hier unnötig Steuergelder in die Hand nimmt und die Ostumfahrung weiter verzögert.

1. Gutachten

Der Gemeinderat sollte sich lieber mit den Gutachten, die es schon gibt, auseinandersetzen, bevor neue Gutachten in Auftrag gegeben werden. Beispielsweise die Gutachten von Professor Kurzak aus den Jahren 2005, 2009, 2013, 2015, 2019 und 2021.

Jahrelang beschäftigen wir uns schon lang mit dem Thema und den Gutachten. Auch und gerade die Frage, wie sich eine Ortsumfahrung ohne Stich auswirken würde, haben wir mehrfach diskutiert. Auch diese Frage ist gutachterlich untersucht.

Wir stimmen Erstem Bürgermeister Graß zu, der im Interview in der Mittelbayerischen Zeitung zu Recht gesagt hat: *„Wenn wir Gutachten nicht glauben, brauchen wir künftig keine mehr in Auftrag geben“.*

Die Gutachten der vergangenen 18 (!) Jahre sprechen eine deutliche Sprache:

- Im Gutachten **2005** hat Prof. Kurzak belegt, dass das Kreuz des Südens (B15/St2111) *„ständig überlastet“* sei und deshalb die Gemeinde *„seit langem“* eine Verlegung der B15 als Ostumfahrung Obertraubling fordert. Damals war schon klar: *„Zwar könnte durch einen teilkreuzungsfreien Ausbau der überlasteten Kreuzung B 15/ St 2111 / R 20 bei Obertraubling mit leistungssteigernden Maßnahmen an der Einmündung der St 2145 in die B 15 sowie der notwendigen Höhenfreimachung des Bahnüberganges Mangolding ebenfalls eine insgesamt ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden, jedoch wird damit nicht die Entlastung der Ortsdurchfahrten und die Beruhigung in den Siedlungsgebieten erreicht.“*
- Im Gutachten **2009** hat Prof. Kurzak festgestellt, dass die Belastung der B15 in Höhe der Bahnbrücke bei Obertraubling seit 1990 *„stark überproportional um 70 % auf fast 24.000 Kfz pro Tag“* zugenommen hat. *„Verbunden damit sind lange Staus in den Berufsverkehrszeiten, vor allem aber in der Morgenspitze aus Richtung Landshut kommend. Ebenfalls meidet ein Teil des Verkehrs diese Kreuzung in der Morgenspitze und nutzt andere Straßen“.*

Schon damals hat Prof. Kurzak darauf hingewiesen, dass sich diese Situation leicht verbessern werde mit der Fertigstellung der B15 neu. Er hat prognostiziert, dass im Jahr 2011 die Belastung um 8 % zurückgehen würde, aber:

„Trotzdem bleibt eine Verbesserung der Situation dringend erforderlich, weil die Strukturentwicklungen im Raum Regensburg weitergehen werden, verbunden mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens.“

- Im Gutachten **2013** war dann die fertiggestellte neue B15 zu berücksichtigen. Die Zählungen haben ergeben, dass die prognostizierte Entlastung tatsächlich stattgefunden hat, allerdings nicht um 8 %, sondern um 11 %. Im Ergebnis unwesentlich. Auch 2013 kam Prof. Kurzak deshalb unverändert zum Ergebnis:

„Die Nordumgehung von Niedertraubling ermöglicht eine sehr effektive Entlastung des Problembereichs in Obertraubling, der Kreuzung B 15/St2111. Die Realisierung durch Maßnahmen sollte deshalb zügig weiterverfolgt werden.“

- Daran hat sich auch im Gutachten **2015** nichts geändert. Auch nach den im Jahr 2015 aktualisierten Erkenntnissen blieb es bei einer Entlastung um nur 11 %, bei Schwerlastverkehr nur (!) 7 %.

Wenn also in Leserbriefen behauptet wird, der Verkehr sei zurückgegangen, ist das irreführend. Es gab lediglich einen geringen Entlastungseffekt wegen der B15 neu, der von Anfang an so prognostiziert war. Das zeigt auch, dass neue Straßen entlasten und nicht belasten, denn dafür werden sie ja gebaut.

Soweit nach Gutachten 2015 im Zeitraum 2020 – 2030 die demografische Entwicklung erwarten lasse, dass es „keine weiteren Zuwächse“ gebe, heißt es dazu aber auch: *„Diese Prognose beinhaltet jedoch nicht spezielle örtliche*

Entwicklungen aufgrund von Flächenausweisungen für Wohn- und Gewerbegebiete.“

Die Wohngebiete in Köfering gab es 2015 z.B. noch nicht. Die CSU-Fraktion rechnet weiterhin damit, dass der Verkehr steigen und die demografische Entwicklung gerade nicht dazu führen wird, dass der Speckgürtel rund um Regensburg weniger besiedelt wird. Im Gegenteil. Wir gehen davon aus, dass weiterhin Menschen in Obertraubling, Köfering, Neutraubling wohnen wollen und dorthin ziehen werden mit der Folge, dass es mehr Verkehr geben wird. Alles andere ist unrealistisch. Es wäre fahrlässig, die in unseren Nachbargemeinden anstehenden Baugebiete außen vor zu lassen.

Deshalb Prof. Kurzak auch 2015:

„Die zügige Realisierung der Ostumfahrung Niedertraubling ist die wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Südosten von Regensburg.“

- Im Gutachten vom Januar **2019** hat Prof. Kurzak die Verkehrsbedeutung des Stichts für Obertraubling hervorgehoben und überzeugend auf mehreren Seiten mit deutlichsten Worten (!) dargelegt, dass vom Stich in erster Linie Neutraubling profitieren würde (Zitat: *„Aus verkehrlicher Sicht ist der Stich zum Wohle von Neutraubling unverzichtbar.“*). Weil es heute um den Stich nicht geht, soll es bei dieser Bemerkung bleiben.
- Im März **2021** spricht Prof. Kurzak noch immer von einer *„hochbelasteten R12“* im Bereich der Georg-Bäumel-Siedlung. Und: *„Die B15 ist im Nahbereich von Regensburg immer noch sehr hoch mit knapp 18.000 Kfz/pro Tag belastet. (...) Solange es keine Ost-/Nordumfahrung von Niedertraubling geben wird, wird die B15 hochbelastet bleiben.“*

Es blieb also auch im Jahr 2021 dabei, dass die Ostumfahrung zur Entlastung dringend erforderlich ist. Und zwar auch ohne Stich.

Wir fragen also: Wieso braucht man trotz all dieser Gutachten eine Machbarkeitsstudie?

2. LT-Drucksache 18/6100

Wer sich nicht im Detail mit den Gutachten befassen will, kann übrigens auch die Antworten der Bayerischen Staatsregierung auf eine Anfrage der Grünen lesen. Diese ist im Internet als [Landtagsdrucksache 18/6100](#) veröffentlicht und für Jedermann abrufbar.

- Daraus ergibt sich, dass durch eine Umfahrung ohne Stich der Verkehr durch Niedertraubling von 2.800 Fahrzeugen auf 1.900 Fahrzeugen pro Tag entlastet würde. Dass man in Niedertraubling eher gegen eine Umfahrung sei, ist deshalb unglaublich. Denn alle Einwohner Niedertraublings würden durch eine Umfahrung - auch ohne Stich - massiv entlastet.
- Auch das Kreuz des Südens würde massiv entlastet. Und zwar von 18.100 Fahrzeugen auf 7.000 Fahrzeuge.
- Die Eisenbahnbrücke hin zur Realschule würde von 24.900 auf 13.600 Fahrzeuge massiv entlastet.
- Und auch innerorts in Obertraubling fände eine Entlastung statt von 12.100 Fahrzeugen auf immerhin 11.300.

- Es ist auch falsch, dass man das Problem nur von einer Kreuzung auf eine andere verlagere (so 1. BM Graß im Interview mit der MZ: *„Die Frage ist, ob die Umfahrung ohne Stich noch Sinn macht. Ich glaube nein. Dann verlagern wir das Problem nur eine Kreuzung weiter.“*). Die Gutachten belegen, dass ohne Stich zwar keine Entlastung bei der Realschule einträte. Das ist aber auch alles. Die Fahrzeugzahlen blieben fast gleich - 11.000 Fahrzeuge vorher, 11.300 Fahrzeuge nachher.

In der Antwort der Staatsregierung heißt es dazu:

„Die unmittelbare Umgebung der Realschule Obertraubling ändert sich durch die Ortsumgehung Niedertraubling nicht.“

Wenn man also dem Gutachten Kurzak glaubt, kann man nicht gleichzeitig behaupten, dass sich das Problem von einer Kreuzung auf die nächste Kreuzung verlagere. Das ist sachlich falsch.

Also: Ganz Obertraubling würde von einer Ortsumfahrung ohne Stich profitieren.

Für die CSU-Fraktion gibt es deshalb auf Basis der aktuellen und jahrelang erhobenen wissenschaftlichen Erkenntnisse keinen Anlass, das nun in Frage zu stellen.

Die CSU-Fraktion wird deshalb gegen den Antrag der Freien Wähler stimmen. Sie wird sich dafür einsetzen, an der bisherigen Planung einer Ostumfahrung festzuhalten. Je früher die Ostumfahrung kommt, desto früher werden unsere Bürger entlastet sein.

Die CSU-Fraktion ist für die Umfahrung auch ohne Stich:

Wir sind für die damit verbundene Entlastung der Umwelt durch Abgase und Lärm durch weniger Stau. Natürlich sind wir auch für einen adäquaten Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft, wie es unsere Gesetze vorsehen, und die Beachtung von Natur-, Arten-, Boden- und Lärmschutz. Uns geht es aber auch und gerade um die Menschen und Bürger. Mit der Umfahrung Niedertraubling können wir die Lebensverhältnisse nicht nur unserer Bürger verbessern, die mit dem Auto in die Arbeit, zum Einkaufen oder zum Arzt fahren. Es geht auch um die Anwohner, die mit weniger Stau auch weniger Lärm, Abgase und Erschütterungen erleiden würden. Genauso die Fahrradfahrer und Fußgänger. Wegen der hohen Schwerlastquote geht es hier auch um Verkehrssicherheit. Und auch unsere Bürger, die mit dem Bus fahren (z.B. Schulkinder), wollen zu Recht nicht im Stau stehen.

Weitere Verzögerungen - z.B. durch die beantragte Machbarkeitsstudie - sollten wir deshalb unbedingt vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Ruckdäschel
CSU-Fraktionssprecher