

Verkehrsentwicklungsplan

Priorisierungsvorschlag durch die CSU Schrobenhausen

Ableitungen aus dem Gutachten PSLV Planungsgesellschaft

I. Wichtige Aussagen aus dem Gutachten:

1. Die **Aufgabenstellung des Gutachtens** bezieht sich im Wesentlichen auf die Mitgliedschaft der Stadt Schrobenhausen im Klimabündnis mit dem Ziel Treibhausgase zu vermeiden. „Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative „Klimafreundlicher Verkehr in Kommunen“ hat die Stadt Schrobenhausen ein Teilklimaschutzkonzept Mobilität in Auftrag gegeben, welches in den Auftrag eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) integriert ist.“

Das Gutachten hat die vielen Aspekte unter dem vorgegebenen Auftrag und Titel gut beschrieben und dazu viele sinnvolle Vorschläge unterbreitet.

Viele für die Bevölkerung und die heimische Wirtschaft besonders wichtige Themen, wie Verkehrsentlastung in der Innenstadt oder Lösung der massiven Verkehrsprobleme am Gritscheneck durch Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs, sind im Gutachten angesprochen, sie sind aber auftragsgemäß nicht in den Vordergrund gestellt worden.

Die Gutachter schreiben treffend im Kapitel 1 des Erläuterungsbericht: „Dieser neue Betrachtungsansatz unterscheidet sich von bisherigen Ansätzen, die z.B. Sicherheit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs in den Vordergrund gestellt haben. So ist es möglich, dass die unterschiedliche Betrachtungsweise auch zu unterschiedlichen Ergebnissen in der Bewertung und in deren Folge zu unterschiedlichen Maßnahmen führen kann.“

Im Gutachten sind deshalb viele Maßnahmen mit hoher Priorität versehen, bei denen es im Wesentlichen um den Wechsel bei der Mobilität der Bevölkerung hin zu Fahrrad, ÖPNV oder Mobilität zu Fuß geht. Die CSU Schrobenhausen steht zu dieser Aufgabe, die im Rahmen des Klimaschutzes sinnvoll und wichtig ist.

Der Stadtrat ist nun gefordert, aus dem Gutachten einen Plan im Sinne eines echten „Verkehrsentwicklungsplans“ zu entwickeln, wie die wichtigsten Maßnahmen im Laufe der kommenden Jahre in einer sinnvollen Reihe durchgeführt werden. Dabei ist die Reihenfolge so zu gestalten, dass die Gesamtkosten durch Nutzung der jeweils vorher gebauten Projekte für die Folgeprojekte minimiert werden.

2. Auf S.72 (Teil A) in der Zusammenfassung stellt das Gutachten folgenden Ausblick fest:

- *„Die in Schrobenhausen seit längerem diskutierten Umfahrungsstraßen im Osten bzw. im Westen der Stadt werden nicht innerhalb der nächsten Jahre realisiert werden können. Die bisherigen Zwischenstände in den begonnenen Planungs- und Genehmigungsverfahren deuten nicht darauf hin, dass in absehbarer Zeit eine Genehmigung bzw. Umsetzung erfolgen kann. Daher ist damit zu rechnen, dass die aktuelle Situation – zumindest während der kommenden zehn Jahre – bestehen bleiben wird, sofern nicht mit anderen Mitteln das Verkehrsaufkommen reduziert werden kann.*

Im Binnenverkehr sind neben Strategien zur Verkehrsvermeidung vor allem Ansätze zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel aussichtsreich.“

3. Im Erläuterungsbericht werden folgende besonders wichtige Aussagen für die Entscheidungsfindung getroffen:

- der Verkehr hat in der Vergangenheit in Schrobenhausen permanent und laufend zugenommen (Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Schrobenhausen von 1990 bis 2016 --- Daten Freistaat Bayern, Oberste Baubehörde). Aus der Graphik S. 7 Erläuterungsbericht Teil A lassen sich für diesen Zeitraum Steigerungen von etwa 15 bis über 20 % herausrechnen.
- In der Prognose wächst die Stadt Schrobenhausen stärker als Aichach und Neuburg/Donau, aber etwas schwächer als Pfaffenhofen und wird in 20 Jahren etwa 7 % mehr Bevölkerung beherbergen. (S. 3 Erläuterungsbericht Teil B)
- In den kommenden 15 Jahren wird der Binnenverkehr um 10 %, der Ziel-/Quellverkehr um 10 % und der Durchgangsverkehr um 14 % wachsen. Mit diesen Werten wurde der Prognose-Nullfall im Gutachten für 2035 gerechnet. (S. 3 Erläuterungsbericht Teil B)
- Der Verkehr am Gritscheneck wird in der Folge von heute über 17.000 Kfz/Tag auf knapp 20.000 Kfz/Tag anwachsen.
- Heute ist der Verkehr auf der B300 deutlich geringer als am Finanzamt in der Innenstadt von Schrobenhausen. (Anmerkung: Das ist eine erstaunliche Feststellung, die mit dem Gefühl vieler Schrobenhausener übereinstimmt, mit denen wir dazu gesprochen haben)
- Die Umfahrung Mühlried bringt praktisch nur dem Ortsteil Mühlried eine partielle Verbesserung.
- Die Südwesttangente kann im Prognosefall (2035) den Verkehr am Gritscheneck auf ca. 16.000 Fahrzeuge reduzieren ---- also um ca. 18 % gegenüber der Prognosehochrechnung.
- Eine weitere sehr positive Verbesserung für Schrobenhausen würde der Anschluss der St2045 an die B300 bringen, welcher von 3.800 Fahrzeugen benutzt würde.

- Für den Fahrradverkehr wird in der Bahnhofunterquerung eine sehr hohe Priorität gesehen.

Auf S. 12 (Teil B: Konzept) des Gutachtens schreibt der Gutachter unter 2.3. Bewertung der Planfälle:

- *„Die Südwestumgehung““bringt“ „eine merkliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt.“ (Anmerkung: damit ist wohl speziell das Gritscheneck gemeint)*

„Mit einer Südwestumfahrung ließe sich eine Sperrung der Staatsstraße 2046 nördlich von Königslachen sowie eine weitere Entlastung der Ortsdurchfahrt realisieren.“ (Anmerkung: dies hätte für Mühlried eine erhebliche Entlastung zu Folge)
- *„Unter der Annahme, dass zwischen 10 und 15 % des Binnenverkehrs und des Ziel-/Quellverkehrs verlagerungsfähig sind, bleiben am Gritscheneck noch ca. 18.000 Fahrzeuge übrig.“ (Anmerkung: dies bezieht sich auf den Prognosefall 2035 ohne Südwesttangente) (Weitere Anmerkung: Das bedeutet: Selbst wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, den Verkehr vom Kfz auf Fahrrad, ÖPNV und Mobilität zu Fuß zu verlagern, dann werden in 15 Jahren durch das Wachstum der Stadt immer noch ca. 1.000 mehr Fahrzeuge das Gritscheneck belasten als das bereits heute der Fall ist.)*

II. Einige kurze Erläuterungen aus Sicht der CSU:

1. Die Priorisierung der Bahnhofunterquerung für Fahrräder wird für sehr wichtig erachtet.
2. Die heutige Situation der Ortsdurchfahrt von Schrobenhausen, speziell am Gritscheneck, und auch die Situation der Ortsdurchfahrt in Mühlried sind bereits in solch erheblichem Maß unerträglich, dass eine weitere Verschlechterung (nochmals 1.000 Fahrzeuge mehr am Gritscheneck trotz erwarteter Erfolge bei der Nutzung von Fahrrad, ÖPNV, etc.) nicht hingenommen werden kann. Leider wird auch nach dem Bau der Südwesttangente am Gritscheneck noch viel Verkehr sein. Nach Gutachten werden das im Jahr 2035 ca. 16.000 Fahrzeuge sein – das sind dann aber nur noch so viele, wie vor einigen Jahren, als der Verkehr dort noch relativ gut geflossen ist. als weitere Entlastung ergibt sich aber, dass es dann **deutlich weniger LKW** sein werden, da diese speziell auf die Südwesttangente ausweichen müssen und gezielt dorthin gelenkt werden können. Das wäre ein sehr spürbarer Gewinn an Qualität im innerstädtischen Bereich durch diese verkehrslenkende Maßnahme.

Die Hoffnung bleibt danach, dass durch weitere Maßnahmen noch kleinere zusätzliche Effekte erreicht werden können.

Das Gutachten gibt eine eindeutige (und nicht widerlegbare) Begründung dafür, dass **weiter alle Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Südwesttangente zu realisieren.**

Wir sind uns bewusst, dass der Weg zur Realisierung der Südwesttangente weiter steinig sein wird, da die Gegner der Trasse mit den Umweltverbänden

extrem finanzkräftige Partner haben und so in der Lage sind, die Umsetzung möglichst lange zu verzögern. Das darf aber nicht daran hindern, das Richtige zu verfolgen. Die grundsätzlichen Ziele der Initiative „Rettet das Goachat“ werden von der CSU geteilt, soweit die Initiative nicht nur Mittel zur Verhinderung der Südwesttangente ist, sondern wirklich das sehr große Gebiet des Goachat und die alte Paar schützen will. Anders als die reinen Verhinderer der Stadtentwicklung stellen wir aber neben den Erhalt des Goachats auch die weiteren Stadtentwicklungsparameter „Lebensqualität der Anlieger an den vielbefahrenen Straßen“ und „Wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit und Entwicklungsfähigkeit der Stadt und ihrer Wirtschaft“. Wir wollen diese Ziele miteinander in Einklang bringen und die Interessen austarieren, statt einseitig einer Richtung allein den Vorzug zu geben. So verstehen wir verantwortungsbewusste Politik für alle Bürger in unserer Stadt.

III. **Vorschlag für die Priorisierung des Verkehrsentwicklungsplan für Schrobenuhausen durch die CSU Schrobenuhausen:**

Ohne weitere Begründungen (das Gutachten und obige Erläuterungen dazu geben diese bereits hinreichend vor) werden folgende Schritte vorgeschlagen:

1. **Bahnunterführung für Fußgänger und Fahrradfahrer am Bahnhof**
(im Rahmen der wirtschaftlichen Realisierbarkeit)
2. **Südwesttangente**
Anmerkung: Sofern machbar, sollte der Bau der Südwesttangente vor der Paarbrückensanierung in der Aichacher Straße realisiert werden, so dass eine sehr teure temporäre Brücke gespart werden kann – das ist sicher eine Ersparnis, die deutlich in den Millionenbereich gehen würde.
3. **Sanierung Paarbrücke am Gritscheneck**
4. **Über- oder Unterführung der Bahn in der Pöttmeser Straße**
Anmerkung: Auch bei dieser Baumaßnahme ist daran zu denken, dies durchzuführen, wenn die Südwesttangente gebaut wurde. Sollte sich mit der Deutschen Bahn gemeinsam eine frühere Taktung für die Überführung ergeben
5. **Anschluss der St2045 an die B300 (neue Anschlussstelle Altenfurt)**
Anmerkung: Diese Maßnahme muss in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen werden. Die Stadt muss mit den zuständigen Behörden und Abgeordneten sehr zeitnah hieran arbeiten, damit diese Aufnahme stattfindet und Ressourcen eingeplant werden.
6. **Kreisverkehr Pfaffenhofener Straße / Gerolsbacher Straße**
7. **Ausbau der Anschlussstelle Mitterweg an die B300**
Die Ampellösung war ausdrücklich nur für den Übergang bis zum Bau der neuen Anschlussstelle eingerichtet werden.
8. **Parkraumbewirtschaftung / Parkleitsystem**
Hier schlagen wir die Einrichtung verschiedener Zonen mit Preisstaffelung vor:
Zone 1 Innenstadt
Zone 2 Bgm-Stocker Ring
Zone 3 BBH und Parkplatz Finanzamt bzw. Altenheim

IV. Permanent:

Wir fordern die Umsetzung zahlreicher der Maßnahmen, die durch die Gutachter für den Fahrradverkehr, die Fußgänger und den ruhenden Verkehr vorgeschlagen wurden. Grundsätzlich gilt jedoch, dass **wir uns als Mittelzentrum verkehrlich auch für unser Umland attraktiv aufstellen müssen.**

Die CSU Schrobenhausen plädiert weiterhin für die Südwesttangente, um vor allem langfristig den Schwerlastverkehr aus der Innenstadt zu bringen. Viele der aufgelisteten Maßnahmen erscheinen sinnvoll, allerdings muss die Verwaltung prüfen, ob diverse Einzelmaßnahmen verkehrsrechtlich umsetzbar sind und ob die Stadt im Besitz der entsprechenden Grundstücke ist. In mehreren Terminen mit den Umlandgemeinden hat die CSU sich gerade in Hinblick auf die verkehrliche Entwicklung ausgetauscht. Das Umland nimmt die Stadt Schrobenhausen sehr wohl als starkes Mittelzentrum wahr, allerdings wird die Stadt politisch dieser Erwartung nicht gerecht. Wir haben unsere Maßnahmen darauf abgestimmt, dass sie diese auch positiv auf unser Umland auswirken. Nur so kann ein gutes Zusammenspiel funktionieren und Schrobenhausen wird, zumindest verkehrlich, hier seinem Anspruch gerechter.

Weitere Anmerkungen zum Maßnahmenkatalog:

- 1.1.1 Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 (siehe auch 3.1.1 a - c)
Aufwand und Kosten sind gering. Auch wenn das CO2 Minderungspotenzial gering ist, sind die Maßnahmen sind sinnvoll und sollten umgesetzt werden.**
- 1.1.2 Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30 (siehe auch 3.1.2 a - c)
Aufwand und Kosten sind gering. Auch wenn das CO2 Minderungspotenzial (CO2-MP) gering ist, sind die Maßnahmen sind sinnvoll und sollten umgesetzt werden.**
- 1.1.3 Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz) (siehe auch 3.1.5 a - g)
Aufwand und Kosten sind gering. Ob das CO2-MP „Hoch“ eintritt, hängt stark davon ab, ob die Bürger tatsächlich mehr mit dem Fahrrad fahren.**
- 1.1.4 Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang als Mittelinsel mit Querungshilfe (siehe auch 3.1.8 a - f) Die Querungshilfen machen aus Verkehrssicherheitsgründen Sinn. Best Practice Beispiel ist die Ortseinfahrt Hörzhausen.**

Gerade für Familien mit Kindern und Senioren sind diese Querungen von Vorteil. Hinzu kommt die geringere Lärmbelastung durch geringere Geschwindigkeiten für die Anwohner an den Ortseingängen. Da es sich oftmals um Staats- oder Kreisstraßen handelt, muss die Verwaltung schnellstmöglich mit den zuständigen Behörden Kontakt aufnehmen, um die Umsetzung voranzubringen. Zu den genannten Maßnahmen müssen noch Querungshilfen an der ST 2044 bei den Einfahrten nach Edelshausen geprüft werden.

- 1.4.3 Fahrbahnverengung bauen/gestalten**
Bgm.-Stocker-Ring Ostseite – Für den Bgm, - Stocker – Ring gibt es einen Sanierungsplan. Diesen überprüfen und ggf. anpassen.
Die Sanierung der Paarbrücke muss berücksichtigt werden, da dieser als Ausweichroute dient.
- 1.2.1 Sperrung für Kfz-Verkehr zu Schulbeginn und -ende**
a) Georg – Leinfelder – Straße sofort umsetzen; Kosten halten sich in Grenzen. Der Effekt kann sofort eintreten. Möglicherweise fahren mehr Personen mit dem Bus. Entwicklung in der Bischof – Sailer – Str. etc. muss beobachtet werden. Gleichzeitig sollte für alle Kinder im Stadtgebiet der Bus kostenlos werden. Auch für die weiterführenden Schulen. Wir beantragen demnach, dies unverzüglich zu prüfen, beschließen zu lassen und zeitnah umzusetzen.
- 1.2.2 Nachtfahrverbot für Schwerverkehr**
Dieser Punkt ist grundsätzlich zu unterstützen. Jedoch muss beachtet werden, dass es Schwertransporte gibt. Diese müssen weiter stattfinden können.
- 1.3.2 Bau eines Kreisverkehrs**
a) am Gritscheneck selbst wird ein Kreisverkehr nicht realisierbar sein. Vergangene Untersuchungen brachten dies bereits zum Vorschein.
b) Gerolsbacher Straße – s. Pkt. 6 oben - Dieser Kreisverkehr ist so schnell wie möglich zu realisieren, da hier das Verkehrsaufkommen schon an seine Grenzen kommt. Mit der Errichtung des Baugebietes „Kellerbergbreite“ wird der Verkehr noch zunehmen.
- 1.3.3 Schaffung neuer Anschlussstellen**
siehe o. Pkt. 7 u. 8
- 1.3.4 Linksabbiegerspur Richtung Altenfurter Straße ST2045**
in die Altenfurter Straße führt bereits eine Linksabbiegespur. Sinnvoll wäre bei einem Möglichem Pendlerparkplatz gegenüber der Altenfurter Straße in Richtung Aresing eine Abbiegespur, sofern der Parkplatz entwickelt wird.
- 1.3.5 Ausbau/Ertüchtigung - Königslachener Weg**
(v.a. in Verbindung mit einer Umfahrung für Mühlried)
Im Rahmen seiner Möglichkeit muss dieser ertüchtigt/ausgebaut werden. In diesem Kontext muss die Rieselbrücke auch beachtet werden. Diese kommt auch jetzt schon an ihre Belastungsgrenze
- 1.4.2 Straßensperrung als Sackgasse - St2046 nördlich von Königslachen**
(nur machbar bei Realisierung der SüdwestTangente)
Möglicherweise reicht hier schon eine Tonnagenbegrenzung auf 7,5 t
- 1.4.3 Bau von Pendlerparkplätzen (siehe auch 4.2.1 a)**
es müssen Pendlerparkplätze definiert werden. Z.B. Bahnhof, Altenfurt, Gerolsbacher Straße, Rinderhofer Breite, Augsburgener Straße, und weitere;
diese machen in jedem Fall Sinn. Die Verwaltung muss die entsprechenden Gespräche führen um die Parkplätze umsetzen zu können.

2. ÖPNV

2.1 Verbesserung des Bahnbetriebes

a) Die Taktverdichtung auf der Paartalbahn ist weiterhin das Ziel der CSU Schrobenhausen. Die Verwaltung muss mit der Bahn in Verhandlungen treten dieses Ziel zu erreichen. Die CSU hält an seinem Antrag fest.

b) Sanierung und Attraktivierung des Bahnhofsgebäudes und dessen Umfeld ist wünschenswert, Die Verwaltung wird damit beauftragt mit dem Eigentümer Gespräche zu führen. Wenn das Stellwerk 2026 aus dem Gebäude kommt ist das ein guter Zeitpunkt für neue Ideen. Angefangen bei einer Bäckereifiliale (AIC) bis hin zu einem Restaurant (LL) ist hier vieles denkbar.

**c) Schaffung einer Bahnunterführung, Zugang zu den Gleisen von westlicher Seite ermöglichen Fahrradunterführung; siehe oben
Eine Fahrradunterführung am Bahnhof macht auf lange Sicht absolut Sinn. Da die Bahn in jedem Fall eine Unterführung bauen wird wäre es gerade zu fatal hier nicht die Möglichkeit zu nutzen gleich eine Ortsteil-Verbindung zu schaffen um sicher über eine Fahrradstraße vom Westen der Stadt aus Steingriff bis in den Osten zu kommen.
Dabei muss die Bgm. – Götz – Straße begradigt werden um den Tunnel unter dies hindurch zu führen. Ein Entsprechender Antrag wurde von Seiten der CSU schon im Jahr 2020 gestellt. Der aktuelle Stand wurde vom Bürgermeister bislang nicht kommuniziert.**

2.2 Verbesserung des Regionalbusbetriebs.

Hier braucht es aus Sicht der CSU Schrobenhausen ein modernes Gesamtkonzept bei dem die angrenzenden Verkehrsverbünde mit einbezogen werden müssen. Des Weiteren ist es notwendig, dass alle Schüler im Stadtgebiet kostenlos den ÖPNV nutzen können. Kinder außerhalb der 3km Grenze, welche auf eine weiterführende Schule gehen müssen, eine Streifenkarte kaufen oder werden mit dem „Muttitaxi“ befördert. Alle anderen können den ÖPNV gesamten Ingolstädter Verkehrsverbund nutzen. Diese Ungleichbehandlung muss abgeschafft werden, wenn man den Bring- und Holverkehr an den Schulen reduzieren möchte.

2.3 Verbesserung des Stadtbusbetriebs

siehe 2.2 Es bedarf einer Arbeitsgruppe für ein modernes Gesamtkonzept. Hierbei muss auch die Landesgartenschau gleich mit einbezogen werden. Auch der 30 min. Takt auf der Paartalbahn ist zu diskutieren.

3.1.3 Bau von Radwegen

a) Ostseite Bgm.-Schnell-Straße zwischen Pöttmeser und Steingriffer Straße

ob dieser wirklich notwendig ist, gilt es zu diskutieren. Eine sichere Querung der Steingriffer Straße über die Rainerau, könnte diesen Radweg überflüssig werden lassen.

b) NEU durch den Bau einer Unter- oder Überführung an der Pöttmeser Straße würde, die östlich des Bahngleises befindliche Pöttmeser Straße, vom Verkehr entlastet. Somit wäre die Möglichkeit einen Radweg entlang der östlichen Pöttmeser Straße über die Pettenkofer Straße sinnvoll sein.

- 3.1.4 Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)**
- a) Westseite Bgm – Götz – Str. zw. Pöttmeser Straße u. Neuburger Straße
Macht in jedem Fall Sinn.**

 - b. Am Mitterweg beidseitig zwischen Tulpenweg und Ingolstädter Straße
kann umgesetzt werden. An dieser Stelle kann ein Radweg zunächst
nicht umgesetzt werden.**

 - c) d) Beidseitig St 2045 Aichacher Straße/Bgm.-Stocker-Ring/Hörzhause-
ner Straße/Pettenkofersstraße
Südseite St 2045 östliche Pöttmeser Straße bis zur Bahnschranke
Die Verwaltung muss die Möglichkeit mit dem Staatlichen Bauamt eruie-
ren.**
- 3.1.6 Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten**
alle vorgeschlagenen Maßnahmen sofort umsetzen. Zusätzlich die Kreuzung Bgm. – Schnell – Straße /Steingriffer Straße sicherer machen. Sieh auch Punkt 3.1.3

- 3.1.7/3.1.8/3.1.9 Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sofort Umsetzen.
Die Ampelschaltung an der Büstra muss geändert werden. Dahingehend,
dass die Grünphase der Bahngleiskreuzenden v. Ost nach West und um-
gekehrt nach dem Schrankenschließvorgang als Erstes beginnt.**
- 4.1.2. Realisierung Parkhaus am Pohlergelände**
- 4.2.1. Pendlerparkplatz an Auffahrtsrampe zur B 300/Gerolsbacher Straße Stra-
ßenmeisterei und/oder Gewerbegebiet Rinderhofer Breite**
- 4.3.1. Reduzierung der Parkzeit
"Semmelaste" von 20 auf 10 Minuten reduzieren macht aus Sicht der
CSU keinen Sinn, im Gegenteil – es wäre ein Antrag für 30 Minuten sinn-
voll (bis ich vom Auto an Ort und Stelle bin und wieder zurück gehe, sind
die 10 Minuten vorbei)**
- 4.3.2. Anpassung Parkplatzbewirtschaftung**
a) deutliche Markierungen der Überwege für Sehbehinderte als keine
Stellplätze
b) Stellflächen nach dem Prinzip "von innen nach außen in abgestufter
Form" analog der in Anlage "Parkraumkonzept - empfohlene Parkregel-
ungen" vorgeschlagenen
- 4.4. Parkleitsystem ja –dann aber ein intelligentes System!**