



**Freising
braucht die
Westtangente!**

Eine gemeinsame Information zum Bürgerentscheid am
22. September 2013 von den Freisinger Stadtratsfraktionen:

CSU

FDP



fsm
freisinger mitte

SPD

Liebe Freisingerinnen und Freisinger,

am 22. September 2013 sind Sie aufgefordert, Ihre Stimme abzugeben, sich für oder gegen die Einstellung der Planungen für die Freisinger Westumfahrung zu entscheiden.

Wir, die Mitglieder der Freisinger Stadtratsfraktionen von CSU, FDP, Freien Wählern, Freisinger Mitte und SPD, begleiten den politischen Planungsprozess aktiv – teilweise bereits seit Jahrzehnten. Unserer Ansicht nach sprechen alle Fakten dafür, dass sich Freising nur mit Westtangente weiterhin erfolgreich zu einem zukunftsorientierten Lebens-, Wirtschafts- und Forschungsstandort entwickeln kann. Die jahrzehntelangen Planungen des Straßenverlaufs basieren auf zahlreichen Auslegungen, Erörterungsterminen, Gerichtsterminen und den Kritikpunkten der Gegner. Die aktuelle Planvariante ist eine Gesamtabwägung zum Wohle der Stadt Freising und all ihrer Einwohnerinnen und Einwohner. Wie sich herausgestellt hat, ist die teils geforderte, teils beanstandete Tunnelvariante die einzige rechtlich durchsetzbare Lösung. Rein oberirdisch verlaufende Routen im Westen von Vötting wären nicht genehmigungsfähig.

Bereits heute ist die Westtangente Grundlage für städtebauliche Voruntersuchungen wie beispielsweise für die geplanten Wohnbaugebiete Seilerbrückl und Tuching oder das Gewerbegebiet Clemensänger und den Campus Weihenstephan. Die Umfahrung gibt uns die Chance, das zusätzliche KFZ-Aufkommen zu lenken, die Qualität des Verkehrsnetzes zu steigern und die Attraktivität Freising zu erhalten. Um den Weg für Radfahrer und Linienbusse freizumachen, müssen wir im ersten Schritt mit der Westtangente eine schlüssige Umfahrung für den Pkw- und Lkw-Verkehr schaffen, der heute täglich an unseren Häusern vorbeirollt.

Darum folgen Sie bitte am 22. September 2013 der Aufforderung der Stadt Freising und beteiligen Sie sich am Bürgerentscheid: Lehnen Sie mit Ihrem „Nein“ die Forderung der Tangentengegner ab, die Planungen für den Bau der Westumfahrung einzustellen.

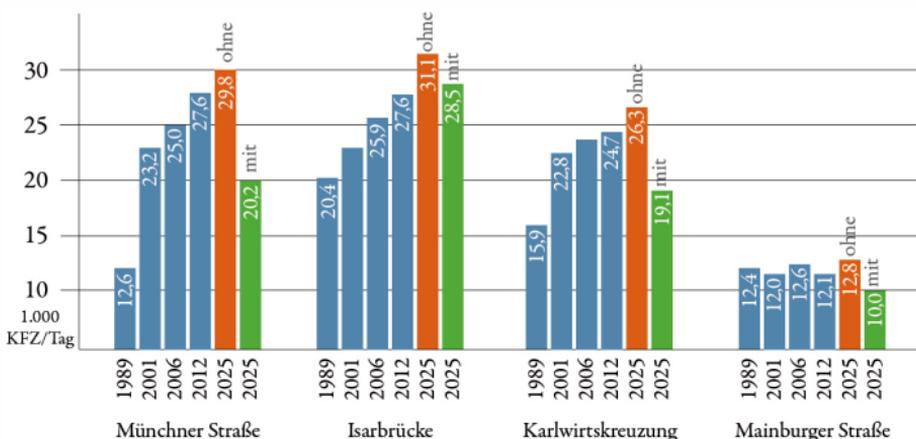
Oberbürgermeister Tobias Eschenbacher
und die Stadtratsfraktionen von CSU, FDP, Freie Wähler, Freisinger Mitte
und SPD

Die Westtangente

Die Westtangente ist einer der wichtigsten Bausteine innerhalb der Planungen für ein modernes Verkehrswegesystem in Freising. Anders als bei Ortsumfahrungen kleinerer Gemeinden üblich wird sie zwar keine absolute Entlastungswirkung erreichen, aber um die prognostizierten Verkehrszahlen zu bewältigen und die Verkehrserschließung für den Raum Freising zu verbessern, ist sie jedoch durch nichts zu ersetzen.

Verkehrsentwicklung

(Quellen: 1996-2006: Verkehrsuntersuchung B301 Nordostumfahrung Freising, Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak. 2012-2025: STEP Freising 2030 und Verkehrsuntersuchung Transver GmbH)



Nutzen

Verkehrs-, Lärm- und Abgasentlastung der Freisinger Innenstadt, Reduzierung des Lkw-Anteils auf innerstädtischen Straßen, Verringerung des Schleichverkehrs auf untergeordneten Straßen, Vermeidung des Abweichens in Wohngebiete und die dortige Verbesserung der Lärm- und Abgassituation, Verringerung des Schadstoffausstoßes, geringere Staufrequenz und weniger Ampelstopps.

Kosten

Gesamtprojektkosten: 83 Millionen Euro (Stand: Mai 2013)

Zuschüsse: 70 Prozent der förderfähigen Baukosten durch die Regierung von Oberbayern, 5 Millionen Euro aus dem Flughafen-Umlandfonds der FMG und weitere, ca. 50 Prozent der verbleibenden Restkosten durch den Landkreis Freising

Restkosten nach Stand Mai 2013: 17,3 Millionen Euro

Davon bereits bezahlte Leistungen: 7 Millionen Euro für Voruntersuchungen, Planungen und Grundstückserwerb

Weitere Investitionen in ein nachhaltiges Verkehrskonzept

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Im Herbst 2013 wird der Stadtrat einen Nahverkehrsplan verabschieden. Als Rahmenplan setzt er in den kommenden Jahren Standards für die Versorgung Freising mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dient als politische Richtlinie und stellt einen Handlungsleitfaden für die Verwaltung dar. Er beinhaltet eine Schwachstellenanalyse unter Berücksichtigung der Erschließungsqualität (Haltestellen und Zugänglichkeit), der Bedienungsqualität (Taktfolge, Anzahl Abfahrten) und der Verbindungsqualität (Fahrtdauer). Des Weiteren sind Maßnahmen wie der Ausbau des P&R-Platzes und der Fahrradstellplätze am Bahnhof in den Planungen integriert.

Ausbau des Radwegenetzes

Seit zweieinhalb Jahren arbeitet der Arbeitskreis Radwege (AK) daran, das angebotene Radwegenetz attraktiver zu machen. Aktuell beteiligen sich Vertreter von Stadtrat und Verwaltung, ADFC und Agenda 21 am Arbeitskreis. Bereits sichtbare Ergebnisse des beratenden Gremiums sind die Radfahrerschutzstreifen, der Bau der Isarstege und der Umbau der Unterführung zwischen Lerchenfeld und der Innenstadt. In einer aktuellen Erhebung ließ der AK das Fahrverhalten von Schülerinnen und Schülern auf ihrem Weg zum Unterricht untersuchen. Die Daten geben Rückschlüsse auf Gefahrenbereiche und Knotenpunkte, gewählte Ausweichstrecken und neue Verbindungsrouten.

Technische Aufrüstung der Lichtsignalanlagen

Seit dem Jahr 2000 wurden die Lichtsignalanlagen kontinuierlich modernisiert. Die Anlagen werden jetzt vollverkehrsabhängig gesteuert und sind technisch für eine übergeordnete Steuerung vorbereitet. In Kürze wird ein Bluetoothsystem in Betrieb gehen, welches mit der flächendeckenden Verkehrserfassung die Grundlage für eine künftige makroskopische Steuerung des Gesamtsystems liefert.

1967 - 1976 Erste Vorüberlegungen zum Bau einer Westumgehung. Erwähnung im Flächennutzungsplan. Erstellung erster Verkehrsgutachten. Beginn des Raumordnungsverfahrens mit drei Varianten.

1987 - 1991 Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern. Verkehrsgutachten durch Professor Kurzak über die Notwendigkeit der Tangente. Weitere Änderungen der Planungen.

04.10.1995 Erster Planfeststellungsbeschluss.

1998 - 1999 Klagen des „Vöttinger Bürgerforums“ haben Erfolg: Die Einstufung als Gemeindeverbindungsstraße wird als nicht rechters angesehen. Laut Urteil dient die Funktion der Westtangente der Vernetzung übergeordneter Straßen, nämlich von zwei Bundes-, zwei Staats- und vier Kreisstraßen.

März 2000 Neue Planungen von insgesamt sechs möglichen Trassen. Machbarkeitsstudie für einen Tunnel unter Vötting. Der Kreistag beschließt, die Baulast der Westumgehung zu übergeben, sofern die Stadt die Sonderbaulast übernimmt. Damit wird die Westtangente zur Kreisstraße.

Januar 2004 Der Stadtrat entscheidet sich mit 27:13 Stimmen für die Variante „WT 1 opt. 2“. Der bisher an der B11 vorgesehene Kreisell wird gestrichen, der Tunnel wird nördlich und südlich verlängert.

07.04.2004 Die Stadt Freising stellt erneut bei der Regierung von Oberbayern einen Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

2008 - 2011 Vorliegende Klagen gegen den Bau werden abgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss wird rechtskräftig.

September 2011 Zuschusszusage der Staatsminister über 70 Prozent der förderfähigen Kosten. Beschluss des Kreistags, 50 Prozent der verbleibenden Kosten nach Abzug aller Zuschüsse zu übernehmen.

Juli 2013 Ursprünglich geplanter Projektbeschluss wird durch das Bündnis „Besser ohne Westtangente“ verhindert.

22.09.2013 Freising entscheidet beim Bürgerentscheid, ob der Bau der Westtangente verhindert wird oder nicht.

Auszug aus „Verkehrsuntersuchung B 301, Nordostumfahrung Freising“:

„Ohne Westtangente bestehen für die westliche Innenstadt (Johannisstraße, Saarstraße, Münchner Straße) und in Weihestephan keine Möglichkeiten zur Verkehrsentslastung. Das schon heute in weiten Teilen überlastete Straßennetz in Freising wird durch den Verkehrszuwachs bis 2025 zusätzlich belastet.

Stauereignisse treten damit früher und länger auf als heute und führen zu einer weiteren Verstärkung des Schleichverkehrs in den Wohngebieten. Da in der Innenstadt von Freising Verkehrszunahmen nur noch sehr begrenzt möglich sind, wird in den Außenbereichen die Belastung der Straßen überproportional zunehmen.“

(Professor Dr.Ing. Harald Kurzak, 2009)

Auszug aus „STEP Freising 2013“:

„Es darf festgestellt werden, dass das Entwicklungspotenzial der Stadt ohne neue Umfahrungsstraßen weitgehend ausgeschöpft wäre, da die Straßen der Stadt bereits heute in Teilen und zu Spitzenzeiten nicht weiter aufnahmefähig sind. Verlagerungspotenziale auf alternative Verkehrsmittel sind in relevanten Größenordnungen nicht kurzfristig erkennbar.“

(Verkehrsanalyse TRANSVER GmbH, 2012)

Achtung:

Wer will, dass die Westtangente gebaut wird, muss NEIN ankreuzen !!

Stimmzettel

„ Sind Sie dafür, dass die Stadt Freising die Maßnahmen zur Realisierung der Westtangente mit Untertunnelung des Ortsteils Vötting einstellt? “

<input type="radio"/> ja	<input checked="" type="radio"/> nein
--------------------------	---------------------------------------