

BI – Bewertung der Machbarkeitsstudie des StBA Rosenheim zur OU Waakirchen – hier: Bewertung der 9 Varianten

Die 9 Varianten, die vom Straßenbauamt einer Machbarkeitsstudie unterzogen wurden, sind

1. Logische Linienführungen (Trassen) bedingt durch die relativ unkritischen Korridore aus der Raumwiderstandanalyse (Varianten 1 bis 5)
2. Weiträumige Nord-Umfahrungen (Varianten 6 und 7)
3. Tunnelvarianten (Varianten 8 und 9)

Wir haben am Beispiel der Variante 2 (Südumfahrung mit Tieflagen / Einhausung) versucht, die Wirkungen (positive wie negative) herauszuarbeiten und aus verschiedenen Blickwinkeln darzustellen. Eine Wiederholung der Fakten aus der Vergleichstabelle der Machbarkeitsstudie haben wir soweit wie möglich vermieden. Bei den folgenden Varianten (V3 bis V9) haben wir nur noch ergänzende Vor- oder Nachteile aufgeführt. Da Variante 2 die optimierte Variante 1 darstellt, haben wir auf die Bewertung von V 1 verzichtet.

Variante 2 (Südumfahrung mit Tieflagen / Einhausung)

Argumente, die für diese Variante sprechen

- Sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis.
- Trasse verläuft auf konfliktarmen Korridor lt. Raumwiderstandskarte.
- Hohe Realisierungschance in einem überschaubaren Zeitraum (Planungs- und Bauzeit).
- Errichtung mit geringer Verkehrsbeeinträchtigung möglich.
- Verhältnismäßig moderate Kosten. Dadurch ergeben sich weitere Möglichkeiten die Trasse zu optimieren (z.B. durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen).
- Sehr gute Prognose bei der Verkehrsentlastung (Verkehrswirksamkeit).
- Kein maßgeblicher Umweg und somit nur geringe Gefahr, dass Umfahrung nicht angenommen wird.
- Gute zentrale Ortsanbindung über Kreisverkehr zwischen Tankstelle und Gemeinde.

Bedeutung für den Ort Waakirchen, die Anwohner und Verkehrsteilnehmer

- Erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten an den entlasteten Straßen.
- Erhebliche Entlastungswirkung bei Lärm und Abgasen für Anwohner der B472 und des umfahrenen Streckenabschnittes der Staatsstraße 2365 bis zum Rathaus.
- Umbau (z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen) der Durchgangsstraße möglich.
- Die Durchgangsstraße kann positiv "belebt" werden. Wir haben uns vergleichbare Umfahrungen angesehen und mit den Bürgern gesprochen. Die Mär vom "sterbenden Dorf" konnte in keinem Fall bestätigt werden.
- Hohes Potential für die Ortsentwicklung im Ortskern von Waakirchen (insbesondere rund ums Denkmal und das Areal des neuen "Ortszentrums" in der Nähe des Sparkassengebäudes).
- Viele Erweiterungsmöglichkeiten der Ortschaft bleiben bestehen. Durch die weiträumige Umfahrung bleibt auch im Süden Entwicklungspotential erhalten.

Bedeutung für Hauserdörfel

- Anbindung (möglicherweise zeitgleich mit dem Bau der Trasse V2) einer Umfahrung von Hauserdörfel ist realisierbar und würde zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger an der St 2365 führen.
- Bei einer Umfahrung im Süden von Hauserdörfel kann auch die Mariensteiner Straße angebunden werden → ein weiterer entlastender Effekt.

Bedeutung für die Anlieger der Trasse

Mögliche Einbußen für Anlieger der Umgehungsstraße könnten sein:

- Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm
- Wertminderung der Grundstücke und Gebäude

Die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm können durch zusätzliche Maßnahmen (Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände) minimiert werden.

Durch Lärmschutzwälle kann die Trasse auch nahezu „unsichtbar“ für die Anlieger gehalten werden.

Bedeutung für die Landwirtschaft

Landwirtschaftlich genutzte Fläche (Grünland) geht verloren.

Dieser Nachteil kann durch finanzielle Entschädigungen oder Tausch von Grundstücken ausgeglichen werden, wie es z.B. auch beim Gewerbegebiet und der Ortsverbindungsstraße der Fall war.

Bedeutung für die Natur

Die negativen Auswirkungen der Flächenversiegelung lassen sich bei keiner Variante ganz vermeiden.

Durch die Bepflanzung von Lärmschutzwällen oder Böschungen mit Büschen und Sträuchern kann diese Fläche ökologisch aufgewertet werden. So kann ein Wall wichtiger Lebensraum für viele Arten von Insekten und Reptilien werden.

Variante 3 (Lange Südumfahrung)

Eine lange Südumfahrung wurde von der BI zur Prüfung beim StBA Rosenheim eingereicht. Unser Gedanke war, den Korridor der MB6 zu nutzen um

1. den Flächenverbrauch zu minimieren,
2. die von einer Umfahrung betroffenen Anlieger möglichst gering zu halten.

Eine Verbindung am Venuskreisel (ähnlich wie zwischen Tankstelle und Rathaus bei Variante 2) sollte die Abzweigung nach Tegernsee ermöglichen.

Leider ist diese Umsetzung technisch nicht möglich. Dennoch wurde der Vorschlag aufgegriffen und entsprechend modifiziert.

Die längere Umfahrung im Süden bewirkt eine zusätzliche Entlastung für die Anwohner des Streckenabschnittes der Staatsstraße 2365 (von Tankstelle bis Venuskreisel). Außerdem ergeben sich für den Bereich zwischen Raiffeisenbank und Kindergarten/Schule/Sportzentrum sehr gute Entwicklungsmöglichkeiten.

Jedoch sind durch die Lage und die Länge dieser Trasse die Beeinträchtigung für Anwohner und Landwirte größer als es bei Variante 2 der Fall ist.

Da kein unmittelbarer Anschluss der St 2365 beim Venuskreisel möglich ist, wird wohl der überwiegende Teil des Durchgangsverkehrs der St 2365 im Ort bleiben. Dies könnte umgangen werden, wenn zeitgleich eine Umfahrung für Hauserdörfel realisiert wird.

V4 (Nordumfahrung mit 2 Einhausungen)

Nachteile im Vergleich zu Variante 2

- Mehr Wohnbebauung wird negativ tangiert.
- Durch die längere Trasse verstärken sich auch die negativen Auswirkungen für Anwohner, Landwirte und die Natur.
- Eine Umfahrung für Hauserdörfel wäre ggf. nur noch östlich der MB6 möglich.
- Tendenz, die Abkürzung durch den Ort zu nehmen, ist sehr groß (insbesondere für ortskundige Fahrer). Ein verkehrsberuhigender Umbau der Ortsdurchfahrt dürfte durch diese Trasse nahezu unmöglich werden. Mittelfristig würde die Ortsdurchfahrt wieder die Verkehrsdichte einer durchschnittlichen Bundesstraße erreichen. Dadurch wäre auch eine sinnvolle Ortsentwicklung an der Ortsstraße schwer möglich.

V5 (Nordumfahrung ohne Einhausungen)

Da die Linienführung mit Variante 4 identisch ist, hat sie auch die gleichen Nachteile. Durch die fehlenden Einhausungen und Troglagen ist die Belastung für die Anwohner erheblich höher.

V6/7 (lange Nordumfahrungen)

Die Nachteile der Varianten V4/V5 gelten hier ebenfalls mit einer Ausnahme. Durch die weite Entfernung zur Wohnbebauung sind nur wenige Anwohner den belastenden Auswirkungen der Straße ausgesetzt.

Umfahrungstendenzen (siehe Verkehrsuntersuchung) wirken durch die lange Umfahrung erheblich stärker.

Als weiterer Nachteil könnte sich die Abkürzungsmöglichkeit von der B318 Richtung Bad Tölz erweisen. Mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen in Schaftlach wäre dann zu rechnen.

Da Teilbereiche der MB6 (Wiesseer Straße) zur Bundesstraße ausgebaut werden, muss der Verkehr während der Bauzeit umgeleitet werden und belastet daher andere Ortsteile.

Als besondere Herausforderungen könnten sich auch die im Konzept genannten Erfordernisse (Abriss von mindestens 2 gewerblich genutzten Gebäuden bei V6, das zweimalige Unterqueren der Bahnlinie bei V7, höchster Massenüberschuss bei V7, der deponiert werden muss) erweisen.

V8/9 (Ortstunnel und Südtunnel)

Ein Tunnelprojekt dieser Größenordnung ist technisch und finanziell eine enorme Herausforderung. Einige Punkte aus der Studie haben wir herausgegriffen:

- Extrem lange und mit vielen Fragezeichen behaftete Planungsphase.
- Aufwändige und lange Bauphase.
- Sehr hohe Investitions- und laufende Unterhaltskosten.
- Flächenverbrauch durch Deponierung des Überschusses an Aushubmaterial (ggf. Veränderung des Landschaftsbildes).

Nicht vergessen sollte man den ökologischen Aspekt. Dieses Megaprojekt wäre durch den erheblichen Eingriff in die Natur und dem hohen CO₂-Ausstoß während der Bauphase (z.B. klimaschädliche Zementherstellung und CO₂ Belastung durch Baumaschinen und

Baufahrzeuge) aber auch durch den Energieverbrauch während des laufenden Betriebs (z.B. Beleuchtung, Überwachung, Sicherheitseinrichtungen) ökologisch höchst bedenklich.

Es wird auch keinen „Wunschtunnel“ geben! Wenn überhaupt, dürfte nur der Südtunnel die Voraussetzungen (z.B. Nutzen-Kosten-Verhältnis) des BVWP2030 erfüllen.

Ungeachtet dieser Unwägbarkeiten stellt sich die Frage, ob die beschriebenen Tunnelvarianten verkehrstechnisch die beste Lösung sind.

Der Reiz für viele Fahrer Richtung Tegernseer Tal, oberirdisch die kürzere Strecke durch den Ort zu nehmen, ist auch bei den beiden Tunnelvarianten gegeben. Die Gefahr, dass nahezu der überwiegende Durchgangsverkehr der Staatsstraße 2365 im Ort verbleibt ist hoch. Auf die damit verbundenen Probleme sind wir bereits bei der Bewertung der Trasse V4 eingegangen.

Eine Umfahrung für Hauserdörfel anzubinden stellt sich ebenfalls schwierig dar.

Wer ehrlich eine Tunnellösung anstrebt und die Tunneldiskussion nicht als Verhinderungstaktik sieht, muss auch anderen Kommunen diese Option zugestehen. Dann müsste sich der Bund von seiner bisher sparsamen Haushaltsführung verabschieden und das Budget für Infrastrukturmaßnahmen extrem ausweiten. Die Begehrlichkeiten der Städte und Gemeinden nach erweiterten Lärmschutzmaßnahmen oder Tunnellösungen wären groß. Tragen wir dann Steuererhöhungen oder Kürzungen z.B. in sozialen Bereichen mit? Oder wollen wir nur einen Tunnel wenn's nicht weh tut?

Fazit:

Waakirchen sollte sich auf Lösungen konzentrieren, die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 realisiert werden können.

Nach Gewichtung aller Vor- und Nachteile haben sich die **Süd-Varianten 2 und 3** als geeignete Lösungen herauskristallisiert. Die beste Lösung kann aber nur **durch Optimierungsmaßnahmen** erzielt werden (z.B. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, Anbindungsmöglichkeit einer OU von Hauserdörfel).

Helmut Biermeier, Toni Doll, Hans Gschwandtner, Rainer Küppers, Heini Seemann, Gerhard Voit, Max Voit, im Namen der BI Verkehr in der Gemeinde Waakirchen