

Ein Kreisverkehr am Denkmal ist die beste Lösung!

Kreisverkehre können zwar unter bestimmten Voraussetzungen verkehrssicherer sein als Kreuzungen. Aber: Bei einspurigem Kreisverkehr sollte das Verkehrsaufkommen nicht zu hoch sein, und die zuführenden Straßen sollten annähernd gleiche Belastungen haben. Weitere Voraussetzung: möglichst wenige Fußgänger und Radfahrer, da ein Kreisverkehr vorrangig den Kraftfahrern mehr Sicherheit bietet.

Vorteile eines Kreisverkehrs:

- Geschwindigkeitsreduzierung oder Tempo 0 im Zulauf führt zu größerer Verkehrssicherheit.
- Weniger verkehrliche Konfliktpunkte, damit geringere Verkehrsunfallzahlen bzw. geringere Schwere der Unfallfolgen.
- Guter und übersichtlicher Verkehrsablauf.
- Mehr Sicherheit für Linksabbieger.

Nachteile eines Kreisverkehrs:

- Die Wege für Fußgänger werden weiter. Betroffen sind dabei vor allem Kinder, Senioren, Behinderte.
- Querende Fußgänger wissen oft nicht, was sie tun dürfen. Ohne „Zebrastreifen“ gilt: Sie haben Vorrang vor dem aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Verkehr, sie müssen aber dem einfahrenden Verkehr die Vorfahrt gewähren.
- Stark belastete Kreisverkehre sind unfallträchtiger, da Lücken risikoreich genutzt werden.
- Die Führung des Radverkehrs ist schwierig, wenn getrennte Radverkehrsanlagen erforderlich sind.

Die Kreuzung am Denkmal erfüllt **nicht** die Voraussetzungen für einen sinnvollen Kreisverkehr!

Hohes Verkehrsaufkommen bzw. **sehr unterschiedliche Belastungen der zuführenden Straßen** können wie gesagt dazu führen, dass **Lücken riskant genutzt** werden.

Zudem macht man aus **fließendem Verkehr** einen **stotternden oder sogar stehenden Verkehr**, da man die **Hauptverkehrsrouten B472, die Vorfahrtsroute, künstlich stoppt**. - **Und das am Hang!**

Außerdem und vor allem: Der **Verkehr würde bleiben, wo er ist**. Ein Kreisverkehr beseitigt weder überdurchschnittliche Verkehrsaufkommen noch Verkehrsrisiken in der übrigen Ortsdurchfahrt, noch die Gefährdung des Trinkwassers.

Der Ort Waakirchen bleibe auf Dauer ein Straßendorf am Autobahnzubringer. Dies würde allenfalls Retuschen und keine langfristige Ortsentwicklung zulassen.

Durch den **Stop- and go-Verkehr** würden **Schadstoffausstoß und Lärmentwicklung** weiter **erheblich zunehmen**, und zwar von besorgniserregend hohem Niveau aus.

Durch einen Kreisverkehr wären die **Chancen auf eine Ortsumfahrung nahe 0!**

Eine Beteiligung der **Gemeinde an der Finanzierung** des Kreisels ist wahrscheinlich.

Durch eine Umgehungsstraße wird das Verkehrsproblem nur verlagert!

Zwar werden durch eine Umgehungsstraße die Lasten des Verkehrs anders verteilt. Aber schon bisher sind alle Bürger mit Verkehr belastet, auch solche, die in dritter oder vierter Reihe wohnen! Sie müssen die Ortsdurchfahrt queren oder sich dort einfädeln, was nicht immer ohne riskante Manöver möglich ist.

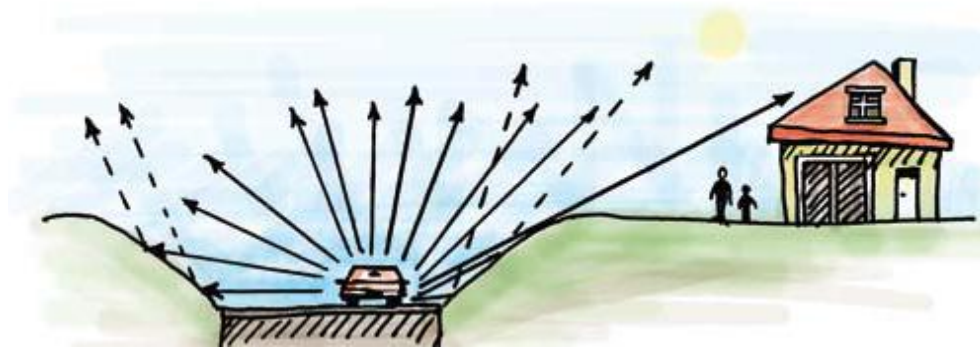
Es gibt auch **keine 1:1-Verlagerung** des Verkehrs. Der „normale“ innerörtliche Verkehr wird natürlich bleiben. Der Transitverkehr wird verlagert. Die sich daraus ergebenden Lasten werden durch eine geeignete Trassenführung und durch Lärmschutzmaßnahmen minimiert.

Beispiel Lärmschutz:

Für eine neue Straße gelten **gesetzlich festgelegte Lärmschutzvorgaben**, die für bestehende Straßen nicht gelten.

Gängige **Lärmschutzmaßnahmen** bei Straßenneubauten sind zum Beispiel:

- Lärmschutzwälle, Lärmschutzmauern oder Lärmschutzwände
- Verwendung von Flüsterasphalt
- Geschwindigkeitsbegrenzung
- Vermeidung von Einfahrten und Kreuzungen, um Brems- und Anfahrgeräusche zu vermeiden
- Ausreichend Abstand zur Wohnbebauung
- Nutzung der natürlichen Topografie und sinnvolle Einbettung der Straße (Tieferlegung)
- Einhausung oder Grünbrücken



Viele Lärmschutzmaßnahmen sind für die bestehenden Ortsdurchfahrten, z.B. durch die Vielzahl an Einmündungen und Kreuzungen, nicht umsetzbar.

Der Bund hat eh kein Geld!

Jedes Bundesministerium bekommt im Rahmen der Haushaltsplanung ein bestimmtes Budget zugeteilt. Die Vorgehensweise analog dem Bundesverkehrswegeplan ist klar strukturiert und gesetzlich festgelegt. Priorisierte Projekte werden mit den notwendigen finanziellen Mitteln ausgestattet.

Waakirchen, eines der letzten Problemkinder für den Bund auf der B472, wäre ein relativ kleines Projekt. Mit einem einstelligen Millionenbetrag könnte er die volkswirtschaftlich wichtige Ost-West-Achse erheblich ertüchtigen. Aus seiner Sicht eine super „Renditesteigerung“ auch für die über 200 Millionen Euro, die er in den letzten Jahren in diese Straße westlich von Waakirchen investiert hat.

Eine neue Straße gibt's frühestens in 30 – 40 Jahren!

Vorab: Jede lange Reise beginnt mit einem ersten Schritt. Und: 1993 wurde Waakirchen auf seinen Antrag hin in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Gut so. Hätte man damals zielstrebig weiter gearbeitet, wäre die Ortsumfahrung wohl längst Geschichte und allseits akzeptiert. Reichersbeuren und Greiling lassen grüßen.

Was geschah stattdessen? Man ließ es 2003 sogar geschehen, dass Waakirchen trotz gestiegenen Verkehrs (Öffnung Osteuropas) in den „Weiteren Bedarf“ zurückgestuft wurde.

Der Planungs- und Realisierungshorizont der Projekte im „**Vordringlichen Bedarf**“ des BVWP2015 geht bis 2030. Also **15 Jahre**. Gibt es keine unüberwindlichen Einsprüche aus der Bevölkerung und sind die umweltpolitischen und verkehrstechnischen Voraussetzungen erfüllt, kann eine Ortsumfahrung in **10 Jahren** realisiert werden.

Wir sollten auch an unsere Kinder und Enkel denken. Auch 30 – 40 Jahre vergehen. Wenn wir jetzt nicht aktiv werden, sind wir in 40 Jahren auch nicht weiter als heute. **Unsere Gemeinde würde Geisel des (weiter zunehmenden) Durchgangsverkehrs bleiben.**

Wenn Ortsumgehung, dann ortsfern!

Was ist damit gemeint?

Hintergrund:

Zur Lösung der Verkehrsprobleme von Holzkirchen und Waakirchen ist eine sogenannte „Mitteltrasse“ oder „Sachsenkammer Spange“ ins Spiel gebracht worden. In beiden Gemeinden machten sich Kommunalpolitiker stark für das gemeinsame Projekt

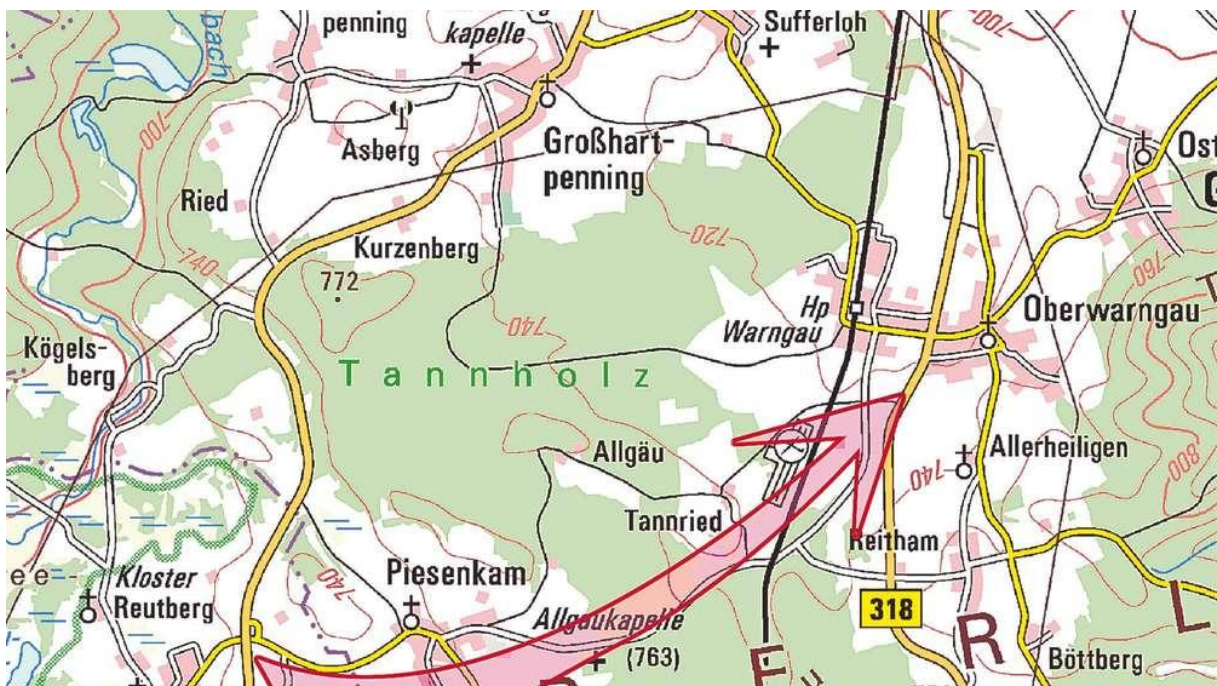
Man will „2 Fliegen mit 1 Klappe schlagen“.

Beschreibung:

Die Nord-Süd-Achse B13 (zwischen Bad Tölz und Holzkirchen) solle in östlicher Richtung zur Nord-Süd-Achse B318 (zwischen Tegernsee und Holzkirchen) geführt werden. Diese Verbindung könne, wie gesagt, zum Beispiel nahe Piesenkam über die Warngauer Straße laufen.

Genauere Trassenbeschreibungen gibt es nicht. Die im Bild beschriebene Route (roter Pfeil) dürfte aufgrund der Golfplatzbestrebungen nicht realistisch sein.

Beispiel: Skizze aus Merkur.de vom 03.10.2014



Stellungnahme der Bürgerinitiative:

Wir sind keine Straßenplaner und sollten diese Aufgabe den Profis überlassen. Dennoch wollen wir zu dieser Verkehrslösung einige **kritische Anmerkungen** machen.

Von einer solchen Trasse erhoffen sich die Befürworter hüben wie drüben weniger Widerstand aus der Bevölkerung. Das ist verständlich. Was aber nicht gesagt wurde: Der Vorteil der Ortsferne birgt entscheidende **Haken und Nachteile**.

- Erkennbare naturschutzrechtliche Risiken.
- **Lösung nach dem St. Floriansprinzip**. Bad Tölz (hat dann Autobahnzubringer) und Holzkirchen (Ortsumfahrung ohne Lasten) profitieren, Piesenkam und Warngau tragen die Lasten.
- Nach aller Erfahrung nur eine **geringe Entlastung Waakirchens** vom Durchgangsverkehr. Warum sollten Ortskundige, Pendler und Navi-Nutzer (darunter auch die LKWs) viele Kilometer Umweg fahren, wenn die alte Trasse sie kürzer und schneller ans Ziel bringt?
- Der **Nutzen** wäre also **geringer** als bei ortsnahen Umfahrungen, die **Baukosten** wären **höher**.
- **Zusätzliches Staupotential auf der B318** durch Verkehrskumulierung zweier Bundesstraßen.
- Ferner das Problem des „St. Nimmerleinstags“, denn die Rechnung ginge offenbar vor allem auf Kosten der Gemeinde Warngau, die sich gewiss wehren wird.
- Straßenbauamt und Oberste Baubehörde haben klar gemacht: „**Der Bund baut grundsätzlich keine neue Bundesstraße**, wenn es günstigere Alternativen gibt.“

Also: **Eine wirkliche Ortsentwicklung von Waakirchen ist nicht möglich. Darum sollten sich auch die Kommunen an die Vorgaben und Regularien des BVWP halten. Und das heißt: Prüfung der angemeldeten, geprüften und bewerteten Trassen.**

Die einzige Lösung ist ein Tunnel!

Der Bau eines Tunnels und die laufenden Unterhaltskosten sind **extrem kostenintensiv**. Tunnel werden nur gebaut, wenn der Verkehrsrouten eine **besondere wirtschaftliche Bedeutung** zukommt (was in Waakirchen der Fall ist) und **geologische oder städtebauliche Gegebenheiten** einer Umfahrung im Wege stehen (was in Waakirchen nicht der Fall ist).

Es gibt klare Vorgaben vom Bundesverkehrsministerium zur sinnvollen Finanzierung von Bundesverkehrsstraßen. ((Der Tunnel von Oberau mit x km soll y Mio Euro kosten. ???))

Weitere Schwierigkeiten, die ein Tunnel/Einhausung an der momentanen Ortsdurchfahrt aufweist:

- Es werden während der Bauzeit **Ausweichrouten benötigt**. Wo wird der Verkehr über Jahre umgeleitet, wenn die Ortsdurchfahrt in der Bauphase nicht zur Verfügung steht?
- Das gesamte Netzwerk von Versorgungsleitungen und Kanälen muss provisorisch verlegt werden und in das Bauwerk integriert werden.
- **Haftungsrisiken bei Untertunnelung** von Bebauung (Haftung bei Schäden)

Ein Tunnel ist keine realistische Option!

Diese Ortsdurchfahrten sind alternativlos!

B472 und St2365 in Waakirchen und Hauserdörfel sind höchst problematisch für die Sicherheit des Verkehrs und der Güter, ebenso für Leib und Leben der Bürger in den betroffenen Orten. Das ist schnell erkennbar und zum Beispiel durch schlimme Verkehrsunfälle belegt. Es ist vorschnell, fahrlässig und makaber, so zu tun, als wären die bestehenden Ortsdurchfahrten alternativlos. **Erst müssen alle Alternativen von den zuständigen Fachleuten geprüft und bewertet worden sein.**

Vielleicht wird zukünftig eine Ortsumfahrung alternativlos, wenn der zunehmende Verkehr den Ort „erdrückt“.