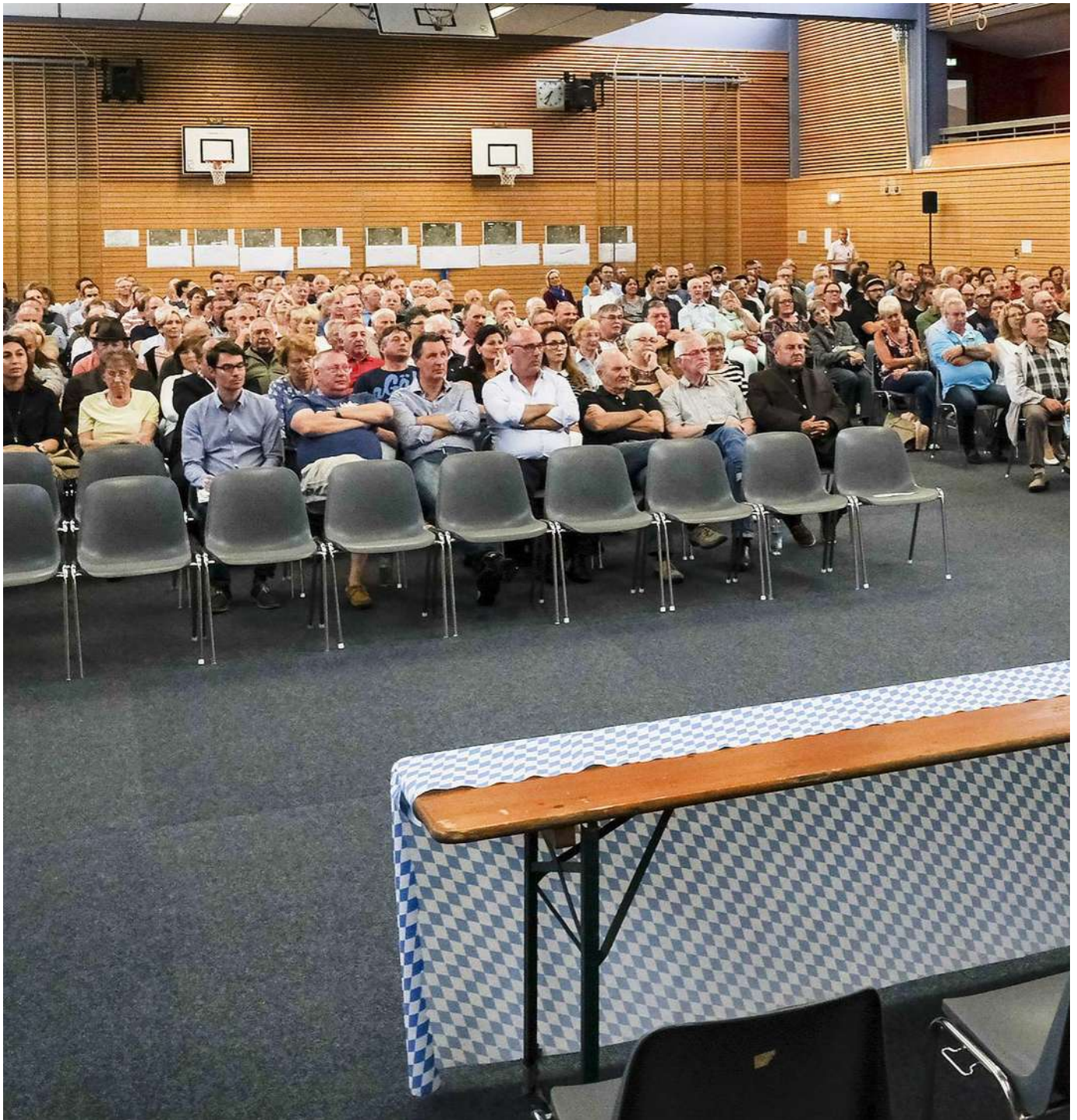


Ortsumfahrung Waakirchen: Teuerste Variante kostet 116 Millionen Euro

[merkur.de/lokales/region-tegernsee/waakirchen-ort84106/ortsumfahrung-waakirchen-teuerste-variante-kostet-116-millionen-euro-10006471.html](https://www.merkur.de/lokales/region-tegernsee/waakirchen-ort84106/ortsumfahrung-waakirchen-teuerste-variante-kostet-116-millionen-euro-10006471.html)

July 5, 2018



© al

Mögliche Trassenvarianten für eine Ortsumgehung präsentierten Stefan Högenauer (stehend) und Bernhard Bauer vom Staatlichen Bauamt Rosenheim der Bevölkerung in der Waakirchner Schulturnhalle.

Umfahrung oder Tunnel für Waakirchen? Teuerste Variante kostet 116 Millionen Euro

Das Staatliche Bauamt hat konkrete Trassenvarianten und bautechnische Möglichkeiten für eine Waakirchner Ortsumfahrung präsentiert. Auch ein Tunnel ist denkbar - aber teuer.

Waakirchen – Es ist ein Thema, das der ganzen Gemeinde auf den Nägeln brennt: Wann kommt die geplante Ortsumfahrung, und wie wird sie aussehen? Bleibt es bei einer oberirdischen Trasse, oder besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, die Tunnellösung zu realisieren, für die sich besonders die Bürgerbewegung einsetzt? Mit Spannung hatte die Bevölkerung auf die Machbarkeitsstudie gewartet.

Bereits vor Beginn der Vorträge hatten die Besucher Gelegenheit, die auf ausgehängten Plänen detailliert dargestellten Trassenvorschläge einzusehen. Waakirchens Bürgermeister Sepp Hartl (FWG) zeigte sich in der gut gefüllten Turnhalle der Grundschule erfreut über das große Interesse der Bürger. „Es war immer mein Wunsch, dass die Pläne allen gemeinsam vorgestellt werden“, sagte er und betonte, dass die Bürger natürlich in die Entscheidung mit eingebunden würden.

Stefan Högenauer, Leiter des Bereichs Straßenbau beim Staatlichen Bauamt Rosenheim, stellte die vom Straßenbauamt erarbeitete Machbarkeitsstudie vor. Unter Berücksichtigung der von der Gemeinde und einzelnen Bürgern eingereichten Vorschläge habe man alle Varianten geprüft. Hierzu wurde unter anderem eine Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag gegeben. Zudem wurde durch ein Planungsbüro eine großräumige Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

„Anhand der Ergebnisse dieser Analyse können wir die Verkehrswirksamkeit der einzelnen Varianten prognostizieren“, erklärte Högenauer. Doch nicht nur diese Resultate spielten bei der Bewertung eine Rolle, wie Bernhard Bauer, Leiter der Projektgruppe Straßenbau, erläuterte: „Wir haben hier eine Abschichtung, also eine Vorauswahl, vorgenommen.“

Da die Ortsumfahrung in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wurde, habe man nur Varianten untersucht, die mit der Zielsetzung des Fernstraßenausbaugesetzes in Einklang zu bringen seien. Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen stellte Bauer die einzelnen Varianten vor. Drei sehen eine Südumgehung Waakirchens vor. Variante eins bildet eine zweistreifige Ortsumfahrung ab, an die die Tegernseer Straße mittels Kreisverkehr angeschlossen wird. „Das ist die Lösung, die dem Bedarfsplan des Bundes zugrunde liegt“, sagte Bauer.

Ein weiterer Vorschlag sieht eine zusätzliche Umgehung Hauserdörfels vor. Vier Trassen stellen mögliche Nordumfahrungen der Ortschaft dar, wobei auch eine parallel zur Bahn laufende Straße in Betracht käme.

Abschließend erörterte Bauer dann zwei Möglichkeiten, das Verkehrsproblem durch eine Untertunnelung zu lösen. Die eine Variante sieht einen Ortstunnel vor, der bis zu 26 Meter tief unter der Ortschaft verläuft. „Die Kostenschätzung ergab hier 116 Millionen Euro“, sagte er. Ein Südtunnel in der Linienführung der vom BVWP vorgesehenen Trasse wurde als zweite Tunnellösung aufgenommen.

Bürgermeister Hartl sagte, er wolle im Gemeinderat über die Vorschläge sprechen, „sicher auch in einer Sondersitzung“. Und er appellierte an die Bürger: „Wie haben hier eine Chance, nicht mehrere. Die müssen wir jetzt nutzen.“ Nach der Beratung im Gemeinderat und dessen Stellungnahme soll zwischen Bund und Land festgelegt werden, welche Linie in Sachen Ortsumfahrung weiterverfolgt wird.

Stefan Gernböck

Die neun Varianten

Variante 1 (Südumfahrung)

Flächenbedarf: 9,6 Hektar; Baulänge: 2,140 Kilometer; Bauwerke: drei Brücken; Kosten: 7,67 Millionen Euro.

Variante 2 (Südumfahrung mit Einhausung)

11,2 Hektar; 2,140 Kilometer; drei Brücken, eine Einhausung; 12,92 Millionen Euro.

Variante 3 (weiträumige Südumfahrung mit Einhausung)

11,5 Hektar; 2,915 Kilometer; vier Brücken, eine Einhausung; 15,15 Millionen Euro.

Variante 4 (Nordumfahrung mit zwei Einhausungen)

11,1 Hektar; 3,320 Kilometer; zwei Brücken, zwei Einhausungen; 16,92 Millionen Euro.

Variante 5 (Nordumfahrung ohne Einhausungen)

13,3 Hektar; 3,320 Kilometer; vier Brücken, 11,75 Millionen Euro.

Variante 6 (weiträumige Nordumfahrung bahnparallel)

18,1 Hektar; 3,980 Kilometer; drei Brücken; 19,43 Millionen Euro.

Variante 7 (weiträumige Nordumfahrung Bahnkreuzung)

18,5 Hektar; 4,210 Kilometer; sieben Brücken; 21,76 Millionen Euro.

Variante 8 (Ortstunnel)

4,0 Hektar; 2,265 Kilometer; 1,585 Kilometer Tunnel; 116,8 Millionen Euro.

Variante 9 (Südtunnel)

7,8 Hektar; 2,710 Kilometer; 1,720 Kilometer Tunnel; 69,91 Millionen Euro.

Details können Interessierte unter www.stbaro.bayern.de/strassenbau/projekte einsehen.