

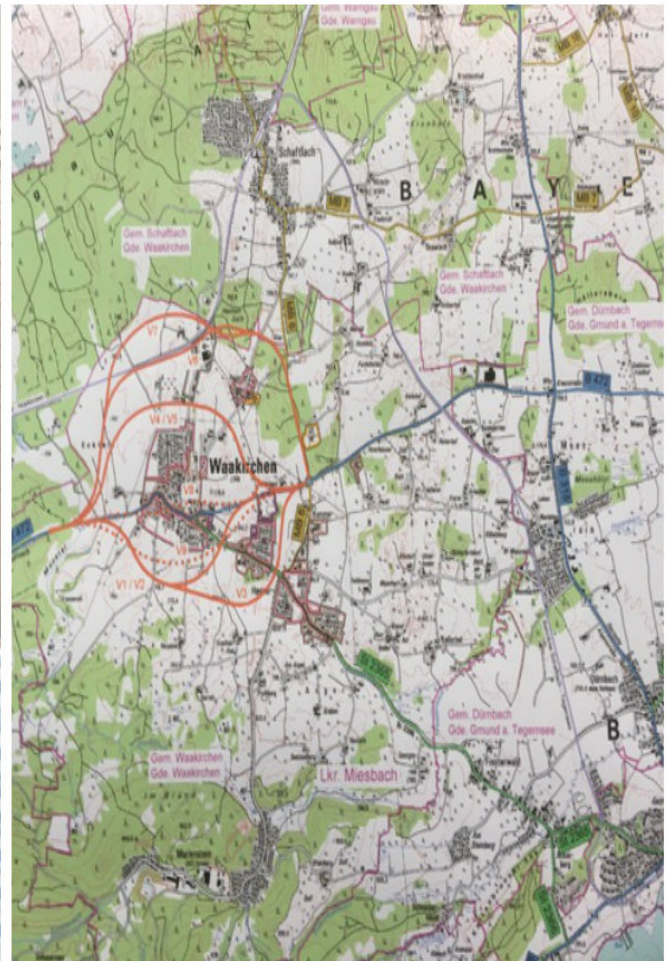
Waakirchner Gemeinderat berät Tunnel-Variante

tegernseerstimme.de/waakirchner-gemeinderat-beraet-tunnel-variente/

Nicole Kleim

29. Oktober 2018

Es war eine Sondersitzung, die der Waakirchner Gemeinderat anberaumt hatte. Hinter verschlossenen Türen standen die Trassenvarianten aus der Machbarkeitsstudie im Fokus und zur Diskussion. Konnte sich die Gemeinde klar positionieren?



Bürgermeister Sepp Hartl (am Rednerpult) bei der Präsentation der Trassenvorschläge im Juli dieses Jahres in der Waakirchner Turnhalle. / Archiv-Foto: N. Kleim

Der Verkehr soll raus aus Waakirchen. Nur wie? Eine Umgehungsstraße steht zwar kurz vor der Umsetzung, ist von der Mehrheit der Bürger aber nicht gewollt. Die Alternative: ein Tunnel. Drei mögliche Varianten gibt es bisher (wir berichteten).

Versiegeln oder untertunneln ist also die zentrale Frage, die die Waakirchner schon seit geraumer Zeit beschäftigt. Am 3. Juli dieses Jahres hatte das Straßenbauamt Rosenheim deshalb neben den Tunnelvarianten mögliche Alternativen für den Verlauf der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 festgeschriebenen Umgehungsstraße präsentiert.

Die Vorteile eines Tunnels

Eine Nord- oder Südfahrt widerspreche der Alpenkonvention und sei deshalb nicht rechtssicher, argumentierte Tunnel-Befürworter Lars Hülsmann, Vorsitzender der Bürgerbewegung „B472“, damals. „Noch nie“ habe es eine Straße durch ein Landschaftsschutzgebiet gegeben, sagte er damals.

Die Vorteile eines Tunnels sieht er in a) einer Beschleunigung des Verkehrsflusses bei kurzer Streckenführung, b) einer geringen Umweltbelastung und c) einem geringen Eingriff in die Natur sowie d) einem minimalen Flächenverbrauch. Laut erster Kostenschätzung würde der teuerste Ortstunnel knapp 117 Millionen Euro verschlingen. Eine zuletzt vom Waakirchner Architekten Hans Hagleitner ins Spiel gebrachte Variante, ein sogenannter Plan B, etwa 12,5 Millionen Euro.

Kippt die Südfahrt?

Eine einfache Südfahrt hingegen – so wie sie im BVWP angemeldet ist und vom Bund mitfinanziert wird – kostet knapp acht Millionen Euro. Entscheidet sich die Gemeinde für einen Tunnel, müsste dieser beim Bund neu beantragt werden. Damit wäre die derzeitige Projektanmeldung hinfällig und die Frage offen, ob es ein Tunnel aufgrund seiner hohen Bau- und Instandhaltungskosten überhaupt in den Bundesverkehrswegeplan schafft.

Genau diese Problematik hatte Tunnel-Skeptiker Gerhard Voit, Vorsitzender der Bürgerinitiative Verkehr, im Juli angesprochen: „Wir kriegen doch keinen Tunnel. Wer glaubt denn so etwas?“ Von der Politik bekäme man jetzt die einmalige Chance, Waakirchen „in relativ kurzer Zeit“, „autofrei“ zu machen.

Gemeinderat tendiert zum Tunnel

Es galt, die Vor- und Nachteile aller Varianten abzuwägen, um zu einer Entscheidung zu kommen. Sowohl das Straßenbauamt als auch die Waakirchner forderten von der Gemeinde eine klare Positionierung. Der Gemeinderat beauftragte den Experten Helmuth Ammerl vom Büro Obermeyer mit einer Analyse.

Am vergangenen Dienstag fand nun eine außerordentliche, nichtöffentliche Sitzung mit Ammerl statt. Das Ergebnis nach langer Besprechung: Ein Tunnel ist und bleibt die „schonendste“ Variante für Waakirchen. Ohne Lärm und Schäden für die Umwelt. Bei manchen Trassenvarianten wäre der Ortsteil Hauserdörfel durch den Verkehr noch extremer belastet als bisher.

Zeitfaktor? Unerheblich.

Ammerl hatte im Vorfeld die Verkehrsströme zwischen Miesbach und Bad Tölz gemessen. In einer weiteren Untersuchung soll nun herausgefunden werden, wie sich der Ausbau der Straßen in Holzkirchen – vor allem auf der B13 und der B318 – auf Waakirchen auswirken wird. Bislang sei nur die Ost-West-Achse untersucht worden, nicht aber die Nord-Süd-Achse.

Eine entsprechende Verkehrszählung soll Ammerl hierfür noch bis zum Jahresende vorlegen. Im Januar soll den Bürgern die Analyse und endgültige Entscheidung der Gemeinde dann in öffentlicher Sitzung mitgeteilt werden.