

KOMMENTAR

Auf einmal
gepresst's

Von Johanna Richter

Endlich kommt Bewegung in die Planung. Mit der vorgeschlagenen Entlastungsspanne sind, den Wortmeldungen in der Infoveranstaltung nach zu urteilen, viele Bürger zufrieden. Sie kann eine Möglichkeit sein, den Ortskern zu entlasten, das Zentrum neu zu gestalten und Seebruck für Einheimische und Touristen attraktiver zu machen.

Dennoch müssen sich die Planer Kritik gefallen lassen. Warum hat jahrzehntelang niemand überlegt, die Brücke an einer anderen Stelle zu bauen? Da scheint die Aussage von Rainer Popp, dem Sachgebietsleiter Straßen- und Brückenbau der Regierung von Oberbayern, man habe diesbezüglich keinen Auftrag gehabt, mehr als Ausflucht denn als Erklärung. Die Alzbrücke ist schließlich nicht erst seit gestern zu schmal, schon lange ist bekannt, dass an dieser Stelle keine breitere Brücke gebaut werden kann.

Und auch bei der Sanierung der bestehenden Brücke presst es auf einmal. Da fragt man sich, ist den Behörden erst jetzt aufgefallen, dass die Konstruktion nicht mehr lange hält? Wenn bei den jährlichen Überprüfungen des Bauwerks nicht erkennbar war, ob das Bauwerk bald einstürzt und wie schwer die Schäden mittlerweile sind, wie Florian Paukner vom Staatlichen Bauamt Traunstein erklärte, dann muss man eben eine andere Methode zur Überprüfung wählen. Diese gibt es schließlich, sie kommt mit dem Versagens-Monitoring nun zum Einsatz.

Bleibt zu hoffen, dass die Planungen so funktionieren, wie sie sollen und, dass die Bedürfnisse aller Parteien weitestgehend berücksichtigt werden können. Zu wünschen wäre es Seebruck und seinen Bürgern.

Die „PNP News“-App

Überbrückung bis zum Großprojekt

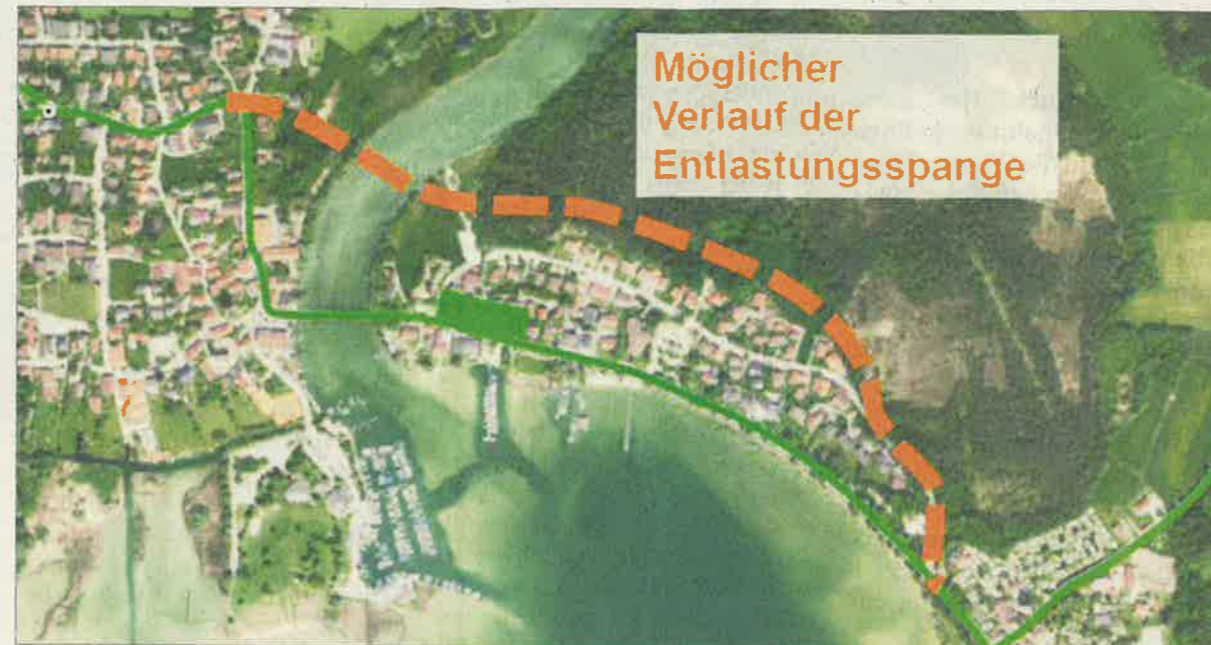
In einer Infoveranstaltung wird den Bürgern die Seebrucker Entlastungsspanne vorgestellt

Von Johanna Richter

Seebruck. Jetzt kommt also eine Entlastungsspanne. Das Wort geistert seit etwa drei Monaten durch die Gemeinde. In der Bürgerversammlung im März war das Projekt grob vorgestellt worden. Am Dienstag fand in Seebruck nun eine große Infoveranstaltung statt, die die Bürger auf den aktuellen Stand der Planungen bringen sollte. Eine Expertenrunde, bestehend aus Bernhard Landbrecht, Regierungsbaumeister und Inhaber des Architekturbüros Landbrecht, Rainer Popp, leitender Baudirektor im Sachgebiet Straßen- und Brückenbau der Regierung von Oberbayern, Christian Rehm, Behördenleiter im Staatlichen Bauamt Traunstein, sowie Bernadette Wallner (Abteilung Planung) und Florian Paukner (Abteilung Konstruktiver Ingenieurbau) vom Staatlichen Bauamt Traunstein. „Normalerweise kommt die Regierung nicht aufs Land“, sagte Bürgermeister Bernd Ruth eingangs. Da es sich aber um ein Großprojekt handle, das in der Region nicht alltäglich ist, und zugleich um ein Thema mit Zündstoff, seien die Vertreter bereit gewesen, ins Strandbad zu kommen.

Dass in diesem Thema wahrlich Zündstoff steckt, wurde auch deutlich, da viele Bürger zur Versammlung gekommen waren. Unentwegt wurden weitere Stühle in den Raum getragen, um den Gästen Platz zu bieten. Kritische, teils bissige Wortmeldungen blieben ebenfalls nicht aus.

Ruth skizzierte anfangs die lange Geschichte, die die Ortsumfahrung mittlerweile hat. Bereits 2013 habe es Infoveranstaltungen gegeben. Schon da habe es sich abgezeichnet, dass es sich um eine schwierige Verkehrssituation handelt. Ergebnisse konnten damals aber nicht erzielt werden. 2015 habe eine Gruppe Studenten verschiedene Varianten für eine neue Brücke ausgearbeitet, über das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) wurden weitere Pläne erarbeitet. In



So könnte die Entlastungsspanne künftig verlaufen. Nur noch auf der nördlichen Brücke würden Autos fahren. Die Alzbrücke ist Fußgängern und Fahrradfahrern vorbehalten. – Foto: Staatliches Bauamt Traunstein



Die Experten stellten das Projekt vor (von links): Bauamtsdirektor der Regierung von Oberbayern, Rainer Popp, Behördenleiter des Staatlichen Bauamts Traunstein, Christian Rehm, Bernadette Wallner und Florian Paukner vom Staatlichen Bauamt Traunstein, Regierungsbaumeister Bernhard Landbrecht und Bauamtsleiter der Gemeinde Seeon-Seebruck, Josef Heiß. – Fotos: Richter

an“, so Landbrecht. Die Krux: Die neue Brücke muss unweigerlich durch das FFH-Gebiet laufen, ein besonders schutzwürdiges Naturgebiet, das in Seebruck durch Moore geprägt ist. „Einmal muss das FFH-Gebiet durchschnitten werden“, so Landbrecht. Da es aber unbedingt eine zweite Brücke braucht, komme man um eine Durchschneidung des Gebiets nicht herum.

Bis die Entlastungsspanne gebaut werden kann, muss aber zunächst unbedingt die bestehende Brücke erneuert werden. Hier

zeichnen sollen. Ab Herbst werde die Brücke dann rund um die Uhr überwacht. „Wenn das Monitoring anschlägt, wird die Brücke voll gesperrt“, so Paukner. „Unser Ziel ist es, den Verkehr aufrecht zu erhalten, bis sie teilerneuert wird. Garantieren können wir das aber nicht.“ 2021 sei die Erneuerung der Brücke geplant. Je nachdem, wie die Vorarbeiten laufen, könne es aber auch 2020 oder 2022 werden, so Paukner. Dann sollen die geschädigten Teile erneuert werden. „Alles was sich über den Pfeilern befindet“, so Paukner. Die

die Entlastungsspanne verlaufen kann. Bernadette Wallner führte aus, dass in dieser Phase die Naturschutzaspekte am wichtigsten seien. „Darum machen wir eine Kartierung des Raums.“ Schwierig sei, da man es gleich mit zwei FFH-Gebieten zu tun habe: dem Chiemsee und der Alz mit einem besonderen Moor. Kartierungen gebe es bereits unter anderem durch die ISEK-Analysen. „Wir müssen nicht komplett von vorne anfangen“, so Wallner. Noch in diesem Jahr werde mit einer Raumempfindlichkeitsanalyse

Die Ortsumfahrung

„Die Ortsumfahrung ist tot“, sagte Rainer Popp auf mehrfache Nachfrage aus dem Publikum. Die Gemeinde habe sich entschieden, diesen Weg nicht weiter zu verfolgen. Die Regierung bewillige gegen den Willen der Gemeinde keine Neubaupläne für eine Umfahrung. Ruth sagte dazu, dass man gesehen habe, dass eine Umfahrung für Seebruck keine große Priorität besitze, es also unwahrscheinlich sei, dass dieses Projekt demnächst bewilligt wird. Die Gemeinde habe sich nun auf die Entlastungsspanne fokussiert, da man hier wahrscheinlicher einen Erfolg verzeichnen könne.

Die Reaktionen

Dritter Bürgermeister Andreas Dorn (Freie Wähler) merkte in der Diskussionsrunde an, dass schon vor zehn Jahren absehbar gewesen sei, dass die Alzbrücke kaputt ist. „Warum stehen wir bei der Brückenerneuerung bei Null?“, fragte er.

Beate Rutkowski, die Vorsitzende der Bund-Naturschutz-Ortsgruppe Traunstein, zitierte in ihrer Stellungnahme: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“ Sie glaubt, dass, wenn Seebruck durch eine bessere Straßenführung besser erreichbar sei, mehr Verkehr durch den Ort fließe. Auch sie forderte die Ortsumfahrung und bat darum, eine höhere Verkehrsbelastung in die Planung miteinfließen zu lassen.

Zweite Bürgermeisterin Martha Gruber (Parteilose Wählergemeinschaft Truchtlaching) betonte, dass die Entlastungsspanne eine Verbesserung für den Ort darstellt. Nun habe man auch die Möglichkeit, die Uferpromenade umzugestalten. Allerdings befürchtet sie, dass Truchtlaching durch die lange Sperrung der Brücke viel Verkehr abbekomme. Das zeige sich schon jetzt, da die Brücke ja derzeit für Lastwagen über zwölf Tonnen gesperrt ist. Ruth sagte aber, dass man bei diesem Thema in den sauren Apfel beißen müsse. Man brauche eine

stein erklärte, dann muss man eben eine andere Methode zur Überprüfung wählen. Diese gibt es schließlich, sie kommt mit dem Versagens-Monitoring nun zum Einsatz.

Bleibt zu hoffen, dass die Planungen so funktionieren, wie sie sollen und, dass die Bedürfnisse aller Parteien weitestgehend berücksichtigt werden können. Zu wünschen wäre es Seebruck und seinen Bürgern.

Die „PNP News“-App



Blitzschnell erfahren, was in der Heimat passiert!

Trostberger Tagblatt Traunreuter Anzeiger

Lokalredaktionen: Oberbayern-Presse-GmbH, vertreten durch Geschäftsführer Martin Wanninger, Am Waltershamer Feld 20 b, 83308 Trostberg.
Geschäftsstellen: PNP Sales GmbH, vertreten durch Geschäftsführer Mario Seewald, Medienstraße 5, 94036 Passau.
Lokalredaktion: Karlheinz Kas (Redaktionsleiter), Thomas Thoïs (Stellvertreter), Am Waltershamer Feld 20 b, 83308 Trostberg.
Redaktion: ☎ 08621/508912-25, Fax: 0851/802 100 26, E-Mail: red.heimatzeitung@vgp.de.
Geschäftsstelle: Marienplatz 10, 83308 Trostberg ☎ 08621/508912-0, Fax: 0851/80210077, E-Mail: anzeigen.chiemgau@pnp.de.
Lokalredaktion und Geschäftsstelle Traunreut: Rathausplatz 7, 83301 Traunreut.
Redaktion: ☎ 08669/909 40-21, Fax: 0851/802 100 76, E-Mail: red.heimatzeitung@vgp.de.
Geschäftsstelle: ☎ 08669/909 40-0, Fax: 0851/802 100 76, E-Mail: anzeigen.chiemgau@pnp.de.
Anzeigenleiter: Mario Seewald.
Vertrieb: Neue Presse Zeitungsvertriebs-GmbH, Medienstraße 5, 94036 Passau, ☎ 08621/508912-0, Fax: 0851/802 100 91.

Bezugspreis: Inland durch Post oder durch Zusteller monatlich 28,40 Euro, Selbstabhol-Abo 27,00 Euro, jeweils einschl. 7 % Mehrwertsteuer. Abbestellungen können nur sechs Wochen zum Quartalsende ausgesprochen werden und müssen schriftlich im Verlag vorliegen. Während einer vereinbarten Bezugszeit bleiben Preisveränderungen vorbehalten. Bei Bezugsunterbrechungen von mindestens sechs aufeinander folgenden Tagen wird ab dem 6. Tag eine Gutschrift erteilt. Guthaben, die sich aus Bezugsunterbrechungen ergeben, werden verrechnet. Bei Nichterscheinen der Zeitung infolge höherer Gewalt, Streik oder Aussperrung besteht kein Anspruch auf Entschädigung. Für unverlangte Manuskripte und Bilder keine Haftung.



Anzeigen-Preisliste Nr. 63 vom 1. Januar 2019. Die Zeitungen der Passauer Neue Presse GmbH nehmen an der Mediaanalyse teil. Verbreitete Gesamtauflage I. Quartal 2019: PNP gesamt 157 226 (incl. Paper) und 150 433 (ohne Paper). Gedruckt auf Recycling-Papier mit mindestens 75 Prozent Altpapier-Anteil.

Gästen Platz zu bieten. Kritische, teils bissige Wortmeldungen bleiben ebenfalls nicht aus.

Ruth skizzierte anfangs die lange Geschichte, die die Ortsumfahrung mittlerweile hat. Bereits 2013 habe es Infoveranstaltungen gegeben. Schon da habe es sich abgezeichnet, dass es sich um eine schwierige Verkehrssituation handelt. Ergebnisse konnten damals aber nicht erzielt werden. 2015 habe eine Gruppe Studenten verschiedene Varianten für eine neue Brücke ausgearbeitet, über das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) wurden weitere Pläne angefertigt. Immer sei es darum gegangen, eine Brücke an der bisherigen Stelle zu bauen. Dass die Regierung einer Verlegung zustimmen könnte, habe man sich nicht zu träumen gewagt, so Ruth. „Es gab nachhaltige Streitgespräche“, sagte der Bürgermeister. Im Nachhinein tue ihm das leid. Schließlich seien die Behörden immer davon ausgegangen, dass eine Brücke in Bestandslage gebaut werden soll. Eine Brücke an einer anderen Stelle sei von den Planern bisher nie angedacht worden, „weil man nie einen Auftrag in diese Richtung hatte“, ergänzt Rainer Popp von der Regierung von Oberbayern. Um endliche eine Lösung zu finden, hatte Ruth um ein Gespräch mit der Regierung gebeten. Es fand am 21. Februar statt. Das Ergebnis lautet „Entlastungsspanne“.

Das ist geplant

Regierungsbaumeister Bernhard Landbrecht erklärte, dass sich herausgestellt habe, dass man eine Brücke von 18 Metern braucht, um den Anforderungen der Fußgänger, Fahrrad- und Autofahrer gerecht zu werden. Die bestehende Brücke habe nur eine Breite von 9,5 Metern. Um eine breitere Brücke zu bauen, stehe nicht genug Fläche zur Verfügung. Man plane nun eine so genannte Entlastungsspanne. Die bestehende Brücke soll erneuert werden, nördlich davon soll eine zweite Brücke entstehen. Wenn diese gebaut ist, soll die bestehende Brücke nur noch für Fußgänger und Fahrradfahrer genutzt werden. Der Verkehr soll dann über die neue Brücke geleitet werden. Diese beiden Maßnahmen werden künftig als Paket behandelt. „Zurück nach Los, wir fangen mit der Planung wieder von vorne

an“, so Landbrecht. Die Krux: Die neue Brücke muss unweigerlich durch das FFH-Gebiet laufen, ein besonders schutzwürdiges Naturgebiet, das in Seebruck durch Moore geprägt ist. „Einmal muss das FFH-Gebiet durchschnitten werden“, so Landbrecht. Da es aber unbedingt eine zweite Brücke braucht, komme man um eine Durchschneidung des Gebiets nicht herum.

Bis die Entlastungsspanne gebaut werden kann, muss aber zunächst unbedingt die bestehende Brücke erneuert werden. Hier könne man sich nicht Zeit lassen, bis klar ist, wie die Planungen voranschreiten.

Die neue Brücke

„Wir haben es mit einem Totkranken zu tun, bei dem wir aufpassen müssen, dass er nicht auf dem OP-Tisch verstirbt“, skizzierte Florian Paukner vom Staatlichen Bauamt Traunstein plakativ die Situation der Alzbrücke. Er erklärte, dass die Brücke aus dem Jahr 1933 stark verrostet sei. Der Verfall der Konstruktion sei unaufhaltsam. Dazu kämen statische Defizite. Die Brücke sei damals nicht für so schwere Fahrzeuge, wie heute darauf fahren, gebaut worden. In den nächsten Jahren werde die Brücke definitiv einbrechen. So etwas wie in Genua werde aber nicht passieren, beruhigte Ruth. Die Brücke werde es deutlich zeigen, bevor sie einbricht, so Paukner. Darum werde noch heuer ein Versagens-Monitoring aufgebaut. Im Sommer sollen Geräte montiert werden, die Bewegungen im Bauwerk auf-

zeichnen sollen. Ab Herbst werde die Brücke dann rund um die Uhr überwacht. „Wenn das Monitoring anschlägt, wird die Brücke voll gesperrt“, so Paukner. „Unser Ziel ist es, den Verkehr aufrecht zu erhalten, bis sie teilerneuert wird. Garantieren können wir das aber nicht.“ 2021 sei die Erneuerung der Brücke geplant. Je nachdem, wie die Vorarbeiten laufen, könne es aber auch 2020 oder 2022 werden, so Paukner. Dann sollen die geschädigten Teile erneuert werden. „Alles was sich über den Pfeilern befindet“, so Paukner. Die Pfeiler und Widerlager sollen nur ertüchtigt werden. Damit soll wieder die volle Tragfähigkeit hergestellt werden, die Straßenbreite bleibt gleich. Es werden keine speziellen Radwege entstehen, dafür aber ein sicherer Gehweg. Für diese Maßnahme muss die Brücke ein Jahr lang, mindestens während einer Bausaison von April bis November, gesperrt werden. Die neue Brücke soll dann mindestens weitere 15 Jahre erhalten. Der Verkehr werde während der Bauzeit weiträumig umgeleitet, wohl über Obing und Altenmarkt. Die Fußgänger und Radfahrer bekommen in dieser Zeit eine provisorische Behelfsbrücke. Wird die Entlastungsspanne gebaut, wird die Brücke zu einer reinen Geh- und Radwegbrücke. Sie geht dann in die Baulast der Gemeinde über. Diese könne dann entscheiden, was genau damit passiert.

Die Entlastungsspanne

„Die Vorplanung beginnt jetzt“, sagte Baudirektor Christian Rehm. Man untersuche nun, wo

die Entlastungsspanne verlaufen kann. Bernadette Wallner führte aus, dass in dieser Phase die Naturschutzaspekte am wichtigsten seien. „Darum machen wir eine Kartierung des Raums.“ Schwierig sei, da man es gleich mit zwei FFH-Gebieten zu tun habe: dem Chiemsee und der Alz mit einem besonderen Moor. Kartierungen gebe es bereits unter anderem durch die ISEK-Analysen. „Wir müssen nicht komplett von vorne anfangen“, so Wallner. Noch in diesem Jahr werde mit einer Raumempfindlichkeitsanalyse (REA) begonnen. Dadurch sollen Konfliktbereiche erkannt und ein konfliktarmer Korridor gefunden werden. Aspekte wie Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Kultur oder Luft werden dokumentiert. „Es gibt noch keine Trasse“, stellte sie klar. „Wir müssen den strikt vorgegebenen Weg einhalten, sonst sind wir rechtlich angreifbar“, so Wallner. Rehm ergänzte, dass es bei Planfeststellungsverfahren oft zu Klagen komme. „Es ist erst rechtskräftig, wenn nicht geklagt wird.“ Er sagte: „Das wird eine lange Geschichte werden. Was dabei herauskommt, kann ich jetzt noch nicht sagen. Die Entlastungsspanne ist noch nicht in trockenen Tüchern.“ Scheitert das Projekt, müsse man sich noch einmal von neuem Gedanken machen. Der Bau der Spanne könne – so sind seine Erfahrungswerte – in zehn Jahren beginnen und in 15 Jahren abgeschlossen sein. „Vielleicht auch erst in 20 Jahren.“ Das Projekt beziffert das Staatliche Bauamt Traunstein mit Kosten von 15 Millionen Euro.

Zweite Bürgermeisterin Martha Gruber (Parteilose Wählergemeinschaft Truchtlaching) betonte, dass die Entlastungsspanne eine Verbesserung für den Ort darstellt. Nun habe man auch die Möglichkeit, die Uferpromenade umzugestalten. Allerdings befürchtet sie, dass Truchtlaching durch die lange Sperrung der Brücke viel Verkehr abbekomme. Das zeige sich schon jetzt, da die Brücke ja derzeit für Lastwagen über zwölf Tonnen gesperrt ist. Ruth sagte aber, dass man bei diesem Thema in den sauren Apfel beißen müsse. Man brauche eine Umleitung, man werde aber versuchen, diese so weiträumig wie möglich zu gestalten.

Anna Esterlechner, die Leiterin der Tourist-Info, sagte, dass die Entlastungsspanne eine Chance sei, „jetzt etwas zu verändern“. Der Ortskern werde aufgewertet, wenn der Verkehr aus dem Ort draußen ist. Auch Ortsheimatpfleger Hans Fenzl argumentierte in diese Richtung. „Nur durch eine Befreiung von Durchgangsverkehr können die Werte des Ortes bewahrt werden.“ Die Entlastungsspanne sei ein großer Schritt in die richtige Richtung.

Gerd Raeppe äußerte sich gestern schriftlich, dass die Planungen – im Vergleich zu den bisherigen – aufwendiger, teurer und langwieriger seien und außerdem massiv in die Natur eingreifen. Er stellte den Nutzen der Entlastungsspanne infrage. Die Staatsstraße 2095 bleibe ja weiterhin für den Verkehr offen. Er forderte unverzüglich ein Grobkonzept für die Nutzung und Ausgestaltung der frei werdenden Staatsstraßenflächen und eine Kostenschätzung.



Derzeit ist die Alzbrücke halbseitig gesperrt. Es werden Vorarbeiten geleistet, damit das Monitoring-Gerät angebracht werden kann.