Der Widerstand geht in die Breite

Großer Zuspruch bei Infoveranstaltung der Trassengegner der B299/304 neu

Von Lucia Frei

Trostberg/Altenmarkt. Auf unterschiedliche Weise haben betroffene Bürger bisher ihren Unmut über die geplante Trasse der Ortsumfahrungen von Altenmarkt und Trostberg geäußert. Am Donnerstagabend fand erstmals eine öffentliche Veranstaltung statt – organisiert von Nocker Bürgern, die von der Trasse besonders betroffen wären. Und zahlreiche Interessierte – sehr viele aus der Schwarzau – sind gekommen; die „Waldschenke" in der Schwarzau wurde fast zu klein für die vielen Besucher. Auch die Bürgermeister Karl Schleid aus Trostberg und Stephan Bierschneider aus Altenmarkt hörten sich die Argumente der Trassengegner an.

Hans Fasenacht aus Nock (Gemeinde Altenmarkt) und seine Frau Bärbel Floßmann haben sich intensiv mit den Planungen auseinandergesetzt, das wurde am Donnerstagabend deutlich. Sie haben Gutachten durchforstet, amtliche Verkehrsmessungen zusammengestellt und selbst Berechnungen durchgeführt. „Dabei hat sich recht deutlich herausgestellt, dass diese Planung nicht nur gravierende Nachteile für viele einzelne Betroffene mit sich bringt, sondern für alle Bürger im Alztal", so Fasenacht.

Eines der Hauptargumente Fasenachts sind die Schadstoffemissionen. Weil die geplante Bundesstraße das enge Alztal von West nach Ost durchquert und dabei auf kurzer Strecke zweimal einen Höhenunterschied von circa 60 Metern überwinden muss, werde viel mehr Treibstoff verbraucht als auf der höhengleichen jetzigen B 299. Nach seinen eigenen Berechnungen seien das über eine Million Liter Treibstoff im Jahr mehr – und das nur auf der Strecke zwischen Frühling und Nock. In einer Tal- und Kessellage wie im Alztal mit den häufigen Inversionswetterlagen und dem damit verbundenen mangelhaften Luftaustausch sei dies besonders gravierend.

Hier soll laut derzeitiger Planung die neue Bundesstraße verlaufen. Das Luftbild zeigt die Dietlwiese (vorne) und linkerhand den Hang bei Mögling, in den die ansteigende Trasse massiv einschneiden würde. – Foto: Georg Unterhauser, www.luftbild-traunstein.de

Hans Fasenacht hat sich intensiv mit den Planungen beschäftigt.

Zahlreiche Betroffene und Interessierte sind am Donnerstagabend in die „Waldschenke" in der Schwarzau gekommen. – Fotos: Frei

Spritverbrauch, Flächenfraß und Transitverkehr

Hinzu komme, so Fasenacht, dass der vom geplanten Verkehrsknoten Mögling bis zum Alzufer ansteigende Damm der Straße, der am Alzufer fast 20 Meter hoch werden soll, die Frischluftschneise zerschneide: „Die Frischluft kommt vorwiegend aus Süden und kann nicht mehr ungehindert in das Stadtgebiet strömen."

Auch auf die Zerstörung von Biotopen, den Landverbrauch und die Versiegelung der Fläche ging der Nocker ein. „Die gesamte Strecke zwischen Reit bei Tacherting und St. Georgen ist ungefähr zwölf Kilometer lang und verläuft nahezu nie auf natürlichem Gelände. Einschnitte und Aufschüttungen wechseln sich ab. Beides hat eine große Böschungsbreite zur Folge", so Fasenacht. Inklusive Lkw- und Bewirtschaftungsspuren seien manche Abschnitte mit Böschung teilweise bis zu 60 Meter breit – etwa auf der Dietlwiese neben der Schwarzau. Der Landverbrauch liegt laut Fasenachts Berechnungen bei 650 000 Quadratmetern. „Dies entspricht einer Fläche, auf der circa 1000 Einfamilienhäuser gebaut werden könnten."

Eine effektive Verkehrsentlastung sieht der Sprecher mit den neuen Straßen nicht. Einem vom Staatlichen Bauamt in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten zufolge würden die beiden Ortsumgehungen lediglich zu 30 Prozent weniger Verkehr in Trostberg führen. Laut Prognose würden in zehn Jahren trotz der B299 neu immer noch 17 200 Fahrzeuge pro Tag durch Trostberg fahren, wegen des hohen Ziel- und Quellverkehrs. „Unter einer Ortsentlastung stellt man sich wirklich etwas anderes vor", betonte Fasenacht.

Zudem würde eine durchgehende schnellstraßenähnlich ausgebaute Strecke mehr Transit- und Schwerverkehr in die gesamte Region ziehen. Aus den Projektunterlagen gehe eindeutig hervor, so Fasenacht, „dass das übergeordnete Ziel der Planung eine durchgehende Bundesfernstraßenverbindung ist, und zwar von der A 94 von Altötting bis zur A 8 bei Traunstein. Dabei soll die Trasse sehr leistungsfähig als überregionale Nord-Süd-Achse ausgebaut werden".

Kurze Verbindung zwischen Traunreut und Trostberg

Fasenacht folgerte: „ Die Regierung will die durchgehende Bundesfernstraße durchsetzen, und das unter dem Deckmantel einer Ortsumfahrung." Er fragte die Anwesenden, ob sie wirklich wollten, dass für den Transitverkehr diese Straßen gebaut werden, dass die Natur in der Heimat zerstört werden soll, „um überregionale politische Interessen zu erfüllen?".

Fasenacht forderte nicht, wie zum Beispiel die Trostberger Grünen, eine Ortsumfahrung gänzlich zu verwerfen (Nina Boxhammer, Bürgermeisterkandidatin der Grünen: „Wir brauchen eine Verkehrswende."). „Es gibt eine einfache und verträgliche Alternative", sagte Fasenacht. „Eine Ostvariante mit einer kurzen Verbindung zwischen den Industriestädten Trostberg und Traunreut. Ohne Zick-zack-Kurs und ohne Talquerung, ohne zusätzliche Emissionen, jedoch mit einer hohen Ortsentlastung bei niedrigem Landverbrauch und bei wesentlich geringeren Kosten." So eine Ortsverbindung, die zum Teil auf Kreisstraßen verlaufen könnte, würde auch Altenmarkt weiter entlasten, meint der Nocker. „Aktuell plant Traunreut eine Ostumfahrung der Stadt in Richtung Traunstein. Es muss doch möglich sein, dass man die Interessen der Städte verbindet", so Fasenacht. Für diese Forderung erhielt er von den Anwesenden viel Applaus.

Der Sprecher zeigte sich optimistisch, dass man an der Trasse der beiden Ortsumgehungen, für die derzeit gerade die Planfeststellung vorbereitet wird, noch etwas ändern kann. Dazu brauche es aber Unterstützung aus der Bevölkerung, „damit es nicht so ausschaut, als ob nur ein paar Leute dagegen wären".

In den vergangenen drei Jahren habe sich die Einstellung in der Gesellschaft verändert, meint Fasenacht. Nach dem Diesel-Skandal habe man angefangen, sich mit den gesundheitlichen Auswirkungen der Schadstoffe intensiv zu beschäftigen. Auch der Klimaschutz habe jetzt einen anderen Stellenwert als noch vor wenigen Jahren. „Es ist ein Umdenken im Gang." Die Planung der Trasse habe 1991 begonnen. „Ich denke, das sagt alles", so der Sprecher. Er postulierte: „Die Stadt Trostberg muss jetzt die geplante Straße ablehnen und eine direkte Verbindung nach Traunreut im Osten fordern." Zu seinen Zuhörern sagte er: „Sprecht die Stadträte darauf an!"

„Stadt nicht Herr des Verfahrens"

Auch Bürgermeister Karl Schleid wurde gebeten, dazu Stellung zu nehmen. Er sagte, er könne die Befürchtungen gut nachvollziehen. Auch er würde nur wenige Meter neben der geplanten Bundesstraße wohnen. Doch er spreche über dieses Thema als Bürgermeister der Stadt. Die Aufforderung, die Stadt solle sich Gedanken über eine Verbindung von Trostberg und Traunreut machen, ziele in die falsche Richtung. „Wir sind nicht Herr des Verfahrens."

„Uns wäre immer eine Ost-Trasse lieber gewesen", so Schleid. Aber auch hier habe es Probleme bei der Trassenfindung, etwa bei Lindach, gegeben, und die Trasse sei schließlich auch an der regionalen und überregionalen Politik gescheitert. Die Raumordnung sei längst abgeschlossen. „Wir als Stadt müssen mit den Gegebenheiten arbeiten." So werde man sich mit aller Vehemenz dagegen wenden, dass der erste Bauabschnitt ohne die Trostberg-Umgehung realisiert wird und ein Verkehrschaos am Schwarzerberg mit sich bringt.

Auch einige Zuhörer meldeten sich zu Wort. Sie wiesen auf die bereits ausgebauten B15 und B20 hin. „Warum brauchen wir dann hier im dicht besiedelten Alztal noch eine Bundesfernstraße?" Auch der Aspekt der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge wurde aufgeführt: Ohne Schadstoffe und Lärm könnte die Notwendigkeit einer riesigen Ortsumfahrung durchaus in Frage gestellt werden.

Einige zeigten sich optimistisch, dass man die West-Trasse noch abwenden könnte. „Wer hat den Atomausstieg bewirkt?", fragte ein Zuhörer und antwortete gleich selbst: „Die Bürger, nicht die Politik." Ein anderer ärgerte sich aber: „Jedes Auto hat eine Handbremse und einen Rückwärtsgang. Aber die Politik hat Probleme, diese zu finden."

In der Versammlung wurden einige Unklarheiten wie die Messung der Luftströme auf der Dietlwiese, die naturschutzfachliche Erhebung und die turnusmäßige Überprüfung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan angesprochen. Eine entsprechende Anfrage der Heimatzeitung beim Staatlichen Bauamt Traunstein läuft. (Ein ausführlicher Artikel dazu folgt.)

KOMMENTAR

Nicht der Königsweg

Von Lucia Frei

Die Veranstaltung am Donnerstag zeigte erstmals deutlich auf, wie viele Trostberger und auch Altenmarkter den Planungen der B 299/304 neu kritisch gegenüber stehen. Die gesellschaftliche Luftveränderung beim Klimaschutz und Verkehr lässt Zuversicht aufkeimen, dass ein Richtungswechsel auf scheinbar zementierten Wegen möglich sein könnte. Und das ist gut.

Viele Jahre lang schlummerten die Pläne der Ortsumfahrungen in den Schubladen des Verkehrsministeriums. Nachdem Ex-Verkehrsminister Peter Ramsauer die Ortsumfahrungen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gedrückt hatte, wurden plötzlich schon sehr weit gediehene Entwurfsplanungen vorgelegt. Die Aussichten darauf, in die Planfeststellung während der zu einem viel späteren Zeitpunkt vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligung noch eingreifen zu können, erschienen trüb. Und die argumentationslose Trassierung der A 94 durch das Isental beispielsweise hat den Glauben an rein sachbezogene Entscheidungen nicht gerade vertieft.

Natürlich darf nicht vergessen werden, dass die Schadstoffe, vor denen die Trassengegner warnen, Tag für Tag die Menschen in Altenmarkt und Trostberg belasten. Diese Anwohner und das gesamte Stadtleben zu entlasten, ist ein höchst erstrebenswertes Ziel. Aber eine Ortsumgehung zu bauen, deren Rampen, Schneisen und Brückenbauwerke aufgrund der vorgeschriebenen Neigungen und Radien wohl auch den Ansprüchen der Raumfahrt genügen könnten, ist nicht der Königsweg. Ein Umdenken muss möglich sein.