Kaum sichtbar? Oder größer als der Eiffelturm?

B 304-Trasse bewegt Bürger – Straßenbauamt hat umstrittene Pläne nun auch den Trostbergern und Altenmarktern vorgestellt

Von Thomas Thois

Trostberg/Altenmarkt. Nach den Traunreutern wissen nun auch die Trostberger und Altenmarkter Bürger, was in Sachen B 304 neu auf sie zukommt. Am Dienstag verfolgten sie im voll besetzten Postsaal in Trostberg die 3D-Visualisierung des zweiten, rund 6,6 Kilometer langen Bauabschnitts der Ortsumfahrung Altenmarkt zwischen Mögling und St. Georgen (siehe auch Berichte auf der nächsten Seite). Die dritte Informationsveranstaltung dieser Art fand gestern Abend – nach Redaktionsschluss – erneut im Postsaal statt.

Keine Grundsatzdiskussion über das Für und Wider

Die Bürgermeister Karl Schleid (Trostberg) und Stephan Bierschneider (Altenmarkt) betonten eingangs, dass der virtuelle Flug über die Trasse eine freiwillige, rein informelle Serviceleistung des Staatlichen Bauamts sei, es also nicht um eine Grundsatzdiskussion über Für und Wider des Projekts gehe. Dennoch machte so manche Wortmeldung deutlich, wie sehr die Maßnahme die Bevölkerung bewegt. „Die einen sagen, die Trasse fällt gar nicht auf, die anderen sagen, der Eiffelturm ist ein kleines Bauwerk dagegen", beschrieb Schleid die emotionale Stimmungslage.

Christian Rehm, Leiter des Staatlichen Bauamts Traunstein, gestand ein, „dass es natürlich große Dimensionierungen sind". Aber ein Infrastrukturprojekt von diesem Ausmaß sei ohne Eingriffen in die Landschaft nicht umsetzbar. „Die Frage, ob es rechtens ist oder nicht, wird erst das Planfeststellungsverfahren beantworten." Seine Behörde sei nur das ausführende Organ im Auftrag der Bundesverkehrspolitik und halte sich streng an die Vorgaben, was den Schutz von Mensch und Natur angehe.

Wie schon bei der ersten Veranstaltung in Traunreut schilderte Rehms Kollegin Bernadette Wallner detailliert, wie Planung und Umsetzung eines solchen Großprojekts ablaufen. „Uns ist wichtig, dass die Bürger wissen, wie und mit welchen Fristen sie ihre Bedenken und Einwendungen zum anstehenden Planfeststellungsverfahren abgeben können und welche technischen Daten – von Lärm- über Abgasbelastung bis zu Höhenprofil und Grunderwerb – aus den öffentlich auslie-genden Unterlagen herauszulesen sind."

Voll besetzt unter Corona-Bedingungen war der Trostberger Postsaal am Dienstagabend bei der 3D-Visualisierung der Altenmarkter Ortsumfahrung. Als Vertreter des Straßenbauamts beantworteten Bernadette Wallner (von links), Jens Dömland und Christian Rehm die Fragen der Besucher zu Planung und technischen Details. Aufkeimende Grundsatzdebatten über das Großprojekt wurden nicht fortgeführt – mit Verweis auf das Planfeststellungsverfahren, das Anfang 2022 beginnen soll. – Foto: tt

Bei den Berechnungen zur Lärmbelastung verdeutlichte Wallner, dass diese nach standardisierten Vorgaben und mit den für 2035 prognostizierten Kfz-Zahlen berechnet würden und einen Durchschnittswert ergeben. Einige Besucher kritisierten von dem Hintergrund der hohen Lärmpegel an der neuen A 94, dass im Nachhinein keine Messungen vorgesehen sind, die die Einhaltung der Grenzwerte auch bestätigen. Und wenn ein Motorrad die Steigung hochbeschleunigt oder mehrere Lastwagen hintereinander herkriechen, seien das erhebliche Lautstärke-Ausreißer nach oben, stellte ein Zuhörer die Lärmpegel-Berechnung in Frage.

Aus weiteren Lautstärke-Zahlen las ein Besucher heraus, dass sich die erwünschte Lärmreduzierung in den derzeit belasteten Kommunen relativiere. Denn laut Wallner sind in der Wahrnehmung nicht zwei Autos doppelt so laut wie eines, sondern erst zehn.

Bei der Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte seien die Ergebnisse der meteorologischen Messstation, die für ein Jahr auf der Dietlwiese stand, berücksichtigt, sagte Wallner zur Belüftung. dass der von Süden kommende Frischluftstrom durch das Alztal die Abgase in die Stadt Trostberg wehe.

Genaue Zahlen, welche Verkehrsentlastung die B 304 neu für Trostberg und Altenmarkt bringt, werde es erst während des Verfahrens geben, betonte Christian Rehm. Aber für Altenmarkt sei eine Reduzierung um 80 Prozent möglich.

Was den Flächenerwerb für den Bau und die Ausgleichsareale angeht, verwies Wallner auf die privatrechtlich abgewickelten Grundstücksverhandlungen. „Es wird sich zeigen, ob wir den Grund auf freiwilliger Basis bekommen." Die ökologischen Ausgleichsflächen würden auch landwirtschaftliche Flächen betreffen.

„...dann fliegen wir halt auf den Mars"

Rund 100 Bürger demonstrieren vor dem Postsaal gegen die „unzeitgemäße Fehlplanung"

Auf Initiative von Reinhold Schopf (links) und dem Umweltschutzverband Alztal und Umgebung protestierten am Postsaal rund 100 Menschen gegen den Umgehungsstraßenbau. – Foto: Thomas Thois

Trostberg/Altenmarkt. „Der Flächenfraß tut weh. – Heimat ade!", „Lieber Wald als Asphalt!"; „Und wenn wir alles vernichtet haben, fliegen wir halt auf den Mars..." Mit kreativen wie drastischen Plakatslogans haben am Dienstag rund 100 Menschen vor dem Beginn des Infoabends am Postsaal gegen den zweiten Bauabschnitt der Altenmarkter Umfahrung demonstriert – deutlich mehr als vor zwei Wochen in Traunstein.

Man werde mit aller Macht gegen diese „überholte, nicht mehr zeitgemäße Fehlplanung" vorgehen, wiederholte Reinhold Schopf das Versprechen seines Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung (UVA) und zählte nochmal die „massiven negativen Folgen" auf – Stichwort Raubbau an der Natur, großflächige Verärmung und Abgasbelastung oder zusätzlicher Schwerlastverkehr im Zuge einer Transitstrecke von der A94 München-Passau zur A8 München-Salzburg. Solche Fernverkehrsachsen im Bergauf-bergab- und Zick-Zack-Modus durch artenreiche Naherholungsgebiete seien das Paradebeispiel dafür, „wie unsere Gesellschaft den nächsten Generationen schadet, weil sie ihre Verhältnisse lebt", sagte der Kundgebungsleiter.

Zum Demo-Transparent „Chiemgau-Transversale zerstört unseren Lebensraum" ergänzte Schopf, dass mit dem geplanten Bau einer weiteren Salzach-Brücke bei Fridolfing die nächste überörtliche Verkehrsstünde drohe, weil dann auch noch eine Ost-West-Achse mit deutlich mehr Verkehr von München über Trostberg bis Linz in Oberösterreich entstehe. Er verstehe nicht, warum aus direkt betroffenen Orten wie zum Beispiel Palling nicht mehr Widerstand komme. Ebenso gegen jede Vernunft sei es, wenn sich der Landkreis Traunstein in Sachen Klimaneutralität mit seiner Gebäudeoptimierung zur Decke strecken müsse, um 4000 Tonnen CO_2 einzusparen, aber die neue B 304-Trasse durch die Überwindung der Talhänge seiner Berechnung nach 4200 Tonnen zusätzliches Kohlendioxid ins Alztal puste.

Jedenfalls müsse man dem Straßenbauamt fast dankbar sein für die 3D-Visualisierung, so Reinhold Schopf. Die Bilder hätten gezeigt, dass der UVA nicht übers, sondern eher untertreibe, was die Kritik an einer generell verfehlten Verkehrspolitik angehe. Eines seiner Beispiele aus der Region: „Wenn ein großes Unternehmen mitten in Traunreut zwei Parkhäuser mit 1500 Parkplätzen baut, darf man sich nicht wundern, wenn man den Verkehr nicht aus dem Zentrum bekommt." – tt

„Geplante Trassen auf den Prüfstand stellen"

Sengls Grüne drängen in Koalitionsverhandlungen darauf, überdimensionierte Verkehrsprojekte auf Eis zu legen – Rehm: Baubeginn kann dauern

Trostberg/Altenmarkt. Auf die Frage, wann der zweite Bauabschnitt der Altenmarkt-Umfahrung gebaut werden könnte, sagte Bauamts-Chef Christian Rehm am Dienstag im Postsaal, dass man hierzu keine belastbare Aussage treffen könne. Reine Bauzeit wären es etwa vier Jahre. Bis zum Baurecht könne es aber noch viele Jahre dauern. Er rechne mit massiven Einwendungen, am Ende seien auch Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss möglich. Sicher sei, dass seine Behörde die Planfeststellungsunterlagen Anfang 2022 bei der Regierung von Oberbayern einreichen werde. Dass das Verfahren in den sonst üblichen zwei bis vier Jahren abgeschlossen ist, sei bei dieser umstrittenen Trasse zu bezweifeln. Grundsätzlich, so Rehm, sei es für Bauprojekte in Deutschland typisch, dass sie mit sehr langwierigen Planungsphasen verbunden sind, aber die potenziellen neuen Regierungsparteien hätten sich hier ja Vereinfachungen auf die Fahnen geschrieben.

MdL Gisela Sengl (Grüne)

Ein Wunsch, der im Fall von Verkehrsstrassen wie der B 304 neu so aber wohl nicht in Erfüllung gehen dürfte. Jedenfalls betont Gisela Sengl, heimische Landtagsabgeordnete der Grünen, auf Nachfrage der Heimatzeitung, dass ihre Partei in den Koalitionsverhandlungen einen Punkt ganz oben auf der Liste habe: „Dass nicht fertig projektierte und noch nicht begonnene Maßnahmen auf Eis gelegt werden, um sie nochmal genau auf den Prüfstand zu stellen."

Für den Aubergtunnel als ersten Umfahrungsabschnitt habe sie sich zwar eingesetzt, weil das noch der geringste Eingriff gewesen sei und es nicht gehe, gar nichts für die Altenmarkter Bürger zu tun. Die weitere Trasse durch das Alztal, so Sengl, habe aber eine andere Dimension. Ein Moratorium müsse her, etwa um genau zu eruieren, wie viel Entlastung der Tunnel schon bringe. Aber vor allem, um eine sinnvolle und nachhaltige Verkehrspolitik zu etablieren. Die zig Millionen Euro, die eine Verlagerung des Problems durch eine neue Bundesfernstraßentrasse koste, sieht die Sondermoningerin besser angelegt in Mobilitätsangeboten, die den Individualverkehr reduzieren und dafür sorgen, das etwa Pendler nicht mehr so stark auf das eigene Auto angewiesen sind. Zudem befinde sich schon das bestehende Straßennetz in einem teils desolaten Zustand und weise einen erheblichen Investitionsstau auf. Und man müsse endlich mit voller Kraft auf den Schienenverkehr setzen, sowohl für Personen als auch für Industriegüter.

Flüsstäler und viel wertvolle Landschaft zuzubetonieren, könne nicht die Lösung sein, zumal es wegen der Höhenunterschiede extrem aufwendig sei. Und geht es nach Gisela Sengl, dann sind ohnehin die Zeiten vorbei, in denen sich Bundesverkehrsminister dafür rühmen, dass sie die meisten Gelder in ihr Bundesland gebracht haben. „Die Folgen sieht man ja, wenn man zum Beispiel durch Niederbayern fährt, wo es die meisten unnötigen Prachtstraßen und Riesenkreisverkehre gibt."

Ob der zweite Bauabschnitt Altenmarkt unter einer Ampel-Regierung aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans bis 2030 herausgekegelt werden könnte? „Gut möglich", lautet die Prognose von Gisela Sengl. – tt/Foto: gisela-sengl.de

KOMMENTAR

Die Sinnfrage stellt sich

Von Thomas Thois

Auch wenn es reine Informationsveranstaltungen waren im kl und im Postsaal: Die Grundsatzfrage nach dem Sinn des Bundesstraßenneubaus stellt sich mehr denn je. Die Zeiten haben sich geändert, der Klimawandel hat immer verheerendere Auswirkungen auf Mensch und Natur. CO_2-Reduzierung und Ressourcenschonung sollten das Gebot der Stunde sein. Doch setzt die Politik weiter auf den Irrweg Straßen zu bauen, statt Verkehr einzudämmen. Allen voran der Freistaat Bayern, der als flächengefräßigstes Bundesland die Hochwassergefahren noch verstärkt.

Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten – davon kann unter anderem Emertsham ein Lied singen, seit es zum Transitort zwischen der neuen A 94 und der A 8 geworden ist. Sicher, der Altenmarkter Ortskern würde – im Gegensatz zu Trostberg, wo vor allem eine Anbindung der Industrie im Osten fehlt – spürbar entlastet. Doch selbst direkte Anwohner brachten am Rande der 3D-Show zum Ausdruck, dass die gravierenden Eingriffe in die Natur und Lebensqualität ein zu hoher Preis dafür sind. Denn die ziehen sich durch die ganze Region, wenn irgendwann die Umfahrungen von Tacherting, Trostberg oder Matzing die autobahnähnliche Bundesfernstraße komplett machen.

75 Millionen Euro plus x – den künftigen Straßenunterhalt nicht eingerechnet – allein für den zweiten Bauabschnitt der B 304 auszugeben, Wälder zu roden, Naherholungsgebiete zu durchschneiden, Frischluft- in Schadstoffkorridore zu verwandeln, Landwirte zu enteignen? Eine Verkehrswende sieht anders aus. Güter auf die Schiene bringen, zum Beispiel, durch den Ausbau der Bahnstrecke Mühldorf-Freilassing. Beim ÖPNV-Ausbau nicht kleckern, sondern klotzen und endlich wirklich attraktive Mobilitätsangebote schaffen. Angefangen bei Werksbuslinien zu großen Firmen. Car-Sharing-Initiativen und umfangreicheren Stadt- und Rufbusangeboten über sichere und vor allem zahlreichere Radwege bis hin zu vielfach enger getakteten und preisgünstigeren Bus- und Bahnverbindungen – über die Landkreisgrenzen hinaus. Auf dem flachen Land ein mühsames, kostspieliges Unterfangen, gewiss. Aber kommende Generationen würden uns ein Umdenken danken.

Und deshalb ist es eher schon zu spät, als zu früh, um der behördlichen Planungswalze aufs Bremspedal zu treten. Zumindest besteht die Chance, dass die sich anbahnende politische Ampel vorerst auf Rot steht für XL-Straßenbauvorhaben à la Traun-Alz-Achse und die Verantwortlichen die Scheuklappen ablegen. Lärm und Abgase werden nicht weniger, indem man neue Betonschneisen in die Landschaft schlägt, sondern das Übel an der Wurzel packt, sprich den Individualverkehr reduziert.

Der Start der Nord-Süd-Verbindung bei Mögling. Ein neuer Kreisverkehr nimmt die B 299 aus Trostberg (unten), die Gemeindeverbindungsstraße bzw. künftige Trostberger Westumfahrung aus Glött sowie den Anschluss zum Aubergtunnel auf. Nach links verläuft die B 304 neu mit einer Brücke über den Mühlbach in Richtung Alz.

Rund 280 Meter sind es vom Schwarzauer Ortsrand zur Bundesfernstraße, die am nördlichen Rand die Dietlwiese kreuzt. Etwa auf Höhe des Radwegs, der nach Osten verschwenkt unter dem B 304-Damm hindurchgeführt wird, beginnt die Steigungsstrecke mit der dritten Spur zum Überholen langsamer Lastwagen.

Vom Kreisverkehr bis zum Bahnübergang: Neue B 304 virtuell überflogen

Sorge um Hochwasser- und Lärmschutz

Von Thomas Thois

Trostberg/Altenmarkt. Der digitalisierte Überflug auf der großen Postsaal-Leinwand begann in Mögling, wo ein Kreisverkehr die jetzige Gemeindeverbindungsstraße und – laut Planungen – künftige Westumfahrung Trostbergs (B 299) von Glött her aufnimmt sowie den Zulauf zum Aubergtunnel. Der jetzige Lkw-Parkplatz nördlich des neuen Kreisverkehrs fällt weg. Richtung Osten verläuft die B 304 neu in einem Brückenbauwerk über den Mühlbach. Dieses muss wegen der Befahrbarkeit des Wirtschaftsweges entlang des Kanals mindestens 4,50 Meter lichte Höhe lassen. Am südlichen Rand der Dietlwiese geht es – in rund 280 Metern Entfernung zur ersten Schwarzauer Häuserzeile – Richtung Alz. Damit das dortige Wohnanwesen *erreichbar bleibt, wird der Radweg leicht* nach Osten versetzt – *mit einer Unterführung durch den Bundesstraßendamm*, die dort hoch genug zumindest für Pkw ist. Größere Fahrzeuge wie Müll- oder Feuerwehrautos müssen den größeren Bogen Richtung neuer Brücke über die Alz in Kauf fahren.

Auf Radwegbühe beginnt die bis zu 5,3 Prozent starke, nun dreispurige Steigungsstrecke auf einer Rampe hinauf nach Nock. Eine bis zu 21 Meter hohe Brücke, deren Pfeiler im Fluss steht, überquert die Alz. Die jetzige Gemeindeverbindungsstraße von Nock Richtung Trostberg/Aitchen wird durch ein weiteres Brückenbauwerk überquert. Dann führt die Trasse 56 Meter von der Nocker Wohnbebauung entfernt – meist im Geländeeinschnitt – weiter an Wimpasing (150 Meter Entfernung), Stöttling (300 Meter) und Pirach (120 Meter) vorbei, ehe bei Ziegldtadl mit einem zusätzlichen Kreisverkehr die Anbindung an die dortige, ebenfalls neu zu bauende Staatsstraße Palling-Stein erfolgt. An Anning, Daxberg, Weinham und dem Hergotsberg vorbei schwenkt die neue B 304 kurz vor dem Bahnübergang in St. Georgen auf die alte Trasse ein.

Vorher – Nachher: Oben der vom Bundesfernstraßenbau unversehrte Zustand des Alztals, den die Umfahrungsgegner für künftige Generationen erhalten wollen. Das aktuelle Lüftbild zeigt den Blick von Nock (vorne links) und Wimpasing (vorne rechts) über die Alz mit dem Alzkniе in Richtung Schwarzau. Unten: Die neue B 304-Trasse würde, wie die Visualisierung des Straßenbauamts zeigt, von Mögling aus am linken Rand der Dietlwiese (der braune Acker links oben) per Rampe und Brücke über die Alz und in einem Geländeeinschnitt zwischen Nock (vorne) und Wimpasing (nicht auf dem Bild) in Richtung Pirach führen. – Foto: www.luftbild-traunstein.de/Georg Unterhauser; Visualisierungen: Straßenbauamt Traunstein

Blick Richtung Nordwesten mit der Trasse im Vordergrund und Pirach und Stöttling dahinter. Rechts geht es Richtung Nock, links Richtung Ziegldtadl. Die Gemeindeverbindungsstraße von Pirach nach Lindach wird über die B 304 neu geführt.

Altenmarkt entlastet, aber „keine Lösung für St. Georgen"

Über die Anliegen und Ängste der Bürger auf Traunreuser Stadtgebiet hat die Heimatzeitung in der Ausgabe vom 6. Oktober bereits ausführlich berichtet. Auch in Trostberg kritisierte ein Besucher, dass man zwar Altenmarkt entlaste, aber für St. Georgen, wo der Radweg gekappt wird und keine Besetzung des Bahnübergangs auf Eis liegt, keine Lösung habe und den Verkehr mitten durch den Ort leite.

Die enorme Flächenversiegelung durch die Trasse wurde in mehreren Wortmeldungen angeprangert. Genaue Zahlen zum Landschaftsverbrauch konnte das Straßenbauamt noch nicht nennen. Bernadette Wallner versicherte aber, dass man – etwa durch Drainagelösungen – dafür sorge, dass Oberflächen- und Straßenwasser abfließen kann, ohne Wohnanwesen zu überschwemmen. Auch stelle die Querung der Dietlwiese keine Barriere für den Hochwasserschutz dar, weil sie außerhalb der vom Wasserwirtschaftsamt festgelegten Überschwemmungsgebiete im Ausmäd liege.

Dennoch warnten Straßenjogner mit Blick auf die Flutkatastrophe an der Ahr, die nur ein Drittel des Einzugsgebiets von Alz und Traun aufweise, vor einem unkalkulierbaren Risiko für ein eingebautes Tal. Rehm ergänzte, dass solche extremen Starkregenereignisse nie zu 100 Prozent beherrschbar seien.

Fledermäuse werden unter der Brücke bei Nock durchgeleitet

Im Sinne des Artenschutzes werde im Bereich Nock so aufgeforstet, dass ein Leitsystem für Fledermäuse entsteht und die Tiere auf Nahrungssuche unter der Brücke über die Gemeindeverbindungsstraße hindurch fliegen.

Was Lärmschutzmaßnahmen durch Wände und Wälle angeht, so seien diese überall dort vorgesehen, wo es die Topografie zulasse und Grenzwerte nötig machen, so Wallner. Man könne und dürfe hier mit Blick auf den finanziellen Aufwand nicht mehr machen als gesetzlich vorgegeben. Und die an vielen Stellen niedrigeren Lärmschutzwälle des neuen Trasse seien ohnehin schon eine wirksame optische wie akustische Maßnahme. Eine Nocker Bürgerin sah das anders: „Wirksamkeit die Gesichtspunkte standen hier über dem Schutz der Menschen."

Infos im Internet

Verfahrensablauf steht online, 3D-Show nicht

Die bei den drei Terminen in Traunreut und Trostberg vorgestellte Präsentation des Straßenbauamts Traunstein zum Ablauf des Planfeststellungsverfahrens zu B 304 neu (2. Bauabschnitt) ist im Internet auf der Seite **www.stbatu.bayern.de** abrufbar. Man klickt auf die Unterpunkte „Straßenbau" und „Projekte", scrollt zu „B 304, OU Altenmarkt/ Bft 2" und aktiviert links den Link unter „Informationen". Nicht hinterlegt ist dort aber – laut Bauamt aus technischen Gründen – die 3D-Visualisierung zur geplanten Trasse. – tt