

Millionen Euro) nach eingehender Prüfung durch den Bundesverkehrsminister vom ‚Vordringlichen‘ in den ‚Weiteren Bedarf‘ abgestuft worden. Begründung: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis 3,4 des Gesamtprojekts rechtfertigt keine höhere Einstufung. Gleichzeitig legte das Bauamt dar, dass beide Bauabschnitte im Rahmen eines ‚Betreibermodells mit Mauterhebung vor Ort‘ vorgesehen waren. Die Machbarkeitsstudie kam zu dem Ergebnis, dass eine Bemannung bei beiden Bauabschnitten mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht realisierbar ist.

Nach Schätzungen sind für die Ortsumfahrung Bad Reichenhall (mit Kirchholz- und Stadtbergtunnel) circa 175 Millionen Euro angesetzt (Bei einem, etwa ab dem Jahr 2020 zu erwartenden Baubeginn und einer Bauzeit von vier Jahren werden eintretende Kostensteigerungen, Lohn-, Material-Unterhalt, das Kosten-Nutzenverhältnis des Vorhabens negativ beeinflussen). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kommt nun in seiner Planung bei einem Kosten-Nutzenfaktor von 3,6 trotzdem zur Einstufung ‚Vordringlicher Bedarf‘. Es ist für mich nicht ersichtlich, welche Kriterien bei dem gleichen Bauvorhaben eine von dem Befund 2008 abweichende Beurteilung (objektive Prüfung der gleichen amtlichen Behörden) rechtfertigen sollen.

2. Verkehrsentslastung: Die Verkehrsprognose 2025 unterstellte 2011 auf der Umfahrung Bad Reichenhall B 21 ein tägliches Aufkommen von 23 400 Kraftfahrzeugen. Nach den Tunnelbauten sollten lediglich 19 900 Kfz täglich die Straße befahren (Minderung 3500 Kfz = circa 15 Prozent).

Die Anwohner der B 21 werden also nach dem Tunnelbau nur geringfügig von Verkehrslärm, Abgasen und Feinstaub entlastet. Außerdem bleibt die Straße zwischen ‚Gablerknoten‘ und ‚Kretabrücke‘ als zweite Transitstrecke erhalten. Vorgesehen ist nämlich eine Abstufung der Staatsstraße in eine Orts- oder Gemeindeverbindungsstraße mit der Belastung des Straßenunterhalts für die Stadt.

3. Ökologische Gesichtspunkte: Die in dem circa 2900 Meter langen ‚Kirchholztunnel‘ durch den Verkehr entstehenden Abgase sollen größtenteils durch ein circa 15 Meter hohes Entlüftungsbauwerk (ohne Filter!) abgeführt werden (Standort des Kamins in der Nähe des Sendemasts am Truppenübungsplatz). Dabei wird unterstellt, dass die Abgase sich schadlos für Bad Reichenhall verteilen. Die hier häufig auftretenden Inversionswetterlagen, Fall- (Föhn) und auch Ostwinde werden aber einen Teil der Abgase in den Talkessel zu-

rücktreiben. Betroffen werden auch Bayerisch Gmain, Froschham und Marzoll.

Das für die Kurstadt und die Atemwege der Menschen wichtige Naherholungsgebiet ‚Golling‘ wird durch den groß-dimensionierten ‚Knoten Mitte‘ nachhaltig betroffen. Der vorgesehene Kreisverkehr mit circa 45 Metern Durchmesser soll die Verkehrsströme nach Berchtesgaden und in die Bad Reichenhaller Innenstadt lenken. Damit werden die Bewohner der ‚Oberen Stadt‘ mit zusätzlichen Auswirkungen eines verdichteten Verkehrsaufkommens belastet.“

*Bruno Rettelbach
Bad Reichenhall*

Noch bleibt Zeit zum Widerspruch

Zum Bericht „Kirchholztunnel: Diskussion flammt neu auf“ vom 18. März:

„Nach einer, mit Unterbrechungen schon über 40 Jahre andauernden Diskussion in Bad Reichenhall um das Für und Wider zum Bau des ‚Kirchholztunnels‘ sorgt das Bauprojekt ‚B 21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall‘ im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 für neuerliche Aufregung.

Als damaliger Umweltreferent im Reichenhaller Stadtrat mit den Vorgängen um die Planfeststellungen 2000 und 2001 befasst, möchte ich auch gegen die vorliegende Planung (Stand: 15. April 2011) wirtschaftlich und ökologisch begründete Bedenken vorbringen.

1. Wirtschaftlichkeit: Nach der mir vorliegenden Mitteilung des Staatlichen Bauamtes Traunstein (Stand 1. August 2008) waren die nach Planfeststellung 2000 vorgesehenen Bauabschnitte ‚Kirchholztunnel‘ (Kosten: 80 Millionen Euro - ohne Kosten für verschärfte Tunnelsicherheitsvorschriften) und ‚Stadtbergtunnel‘ (Kosten: 26