

Auentunnel: Falsche Hoffnungen geweckt?

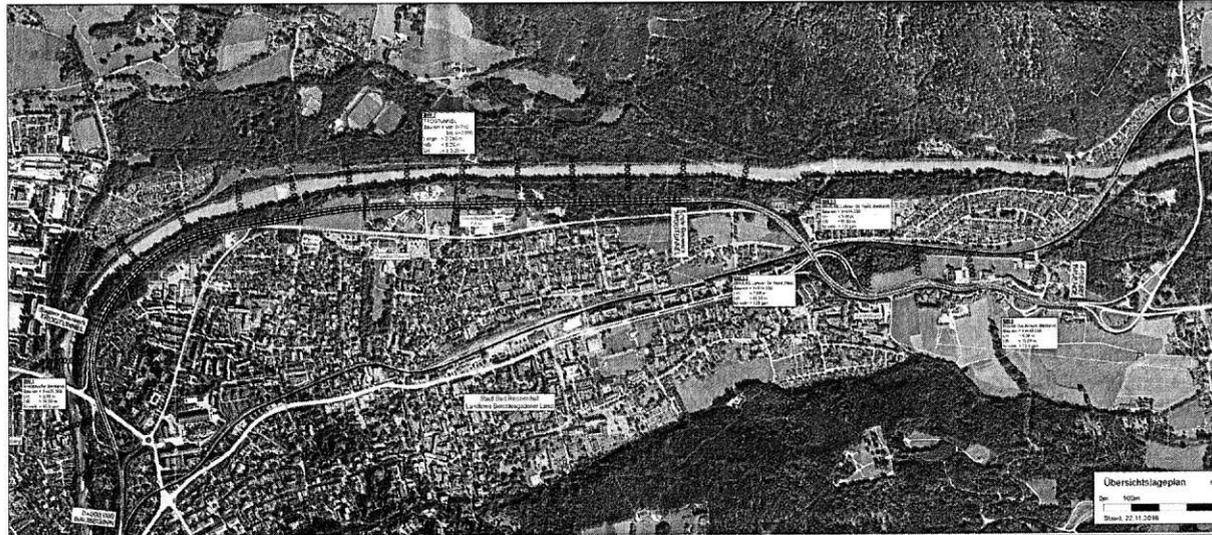
Der Leiter des Staatlichen Bauamts Traunstein Sebald König erteilt der „Idee“ von Max Aicher eine Absage

Von Sabine Zehringer

Bad Reichenhall. Seit der Freilassinger Unternehmer Max Aicher mit dem Vorschlag Auentunnels an die Öffentlichkeit gegangen ist (wir berichten), ist eine neue Diskussion um eine Reichenhaller Umfahrung entbrannt. Nun nimmt der Leiter des Staatlichen Bauamtes Traunstein, Sebald König erstmals Stellung dazu. Gegenüber der Heimatzeitung erteilt er der Idee eine Absage. Nach seiner Einschätzung fehlt die Grundvoraussetzung.

„Die Frage ist erst einmal: Ist der Bund bereit, ohne topographische und rechtliche Notwendigkeit einen Tunnel zu bauen?“ Der Leitende Baudirektor kann sich das nicht vorstellen, denn bislang waren deshalb auch Vorschläge aus der Bevölkerung wie der Höglbassistunnel nicht von Erfolg gekrönt. Ausschlaggebend sind die hohen Kosten, deshalb wird „um jeden Meter Tunnel gerungen“, berichtet König.

Auf den Straßen, an den Stammischen und in den sozialen Netzwerken wird der Auentunnel heftig diskutiert. Auch in Königs Wohnzimmer liefen immer mehr Anfragen ein, sodass er sich zu diesem



Der Vorschlag eines Auentunnels, den der Unternehmer Max Aicher ausarbeiten ließ, wird in der Bevölkerung bereits diskutiert und hat sowohl Anhänger als auch Gegner gefunden. – Foto: Ingenieurbüro Staller

Schritt an die Öffentlichkeit entschloss. „Auch Mandatsträger wie Bundestagsabgeordneter Dr. Peter Ramsauer oder Landrat Georg Grabner erhalten meine Einschätzung zu dieser Idee schriftlich“, erklärt König im Gespräch mit der Heimatzeitung und ergänzt: „Ich nenne es bewusst Idee, weil viel mehr ist es im Moment nicht.“ Wie berichtet, sieht die Planung Aichers vor, die B 20/21 zwischen dem Knoten Bad Reichenhall Nord/Münchner Allee und dem Knoten Kretabrücke vierstreifig

mit zwei getrennten Richtungsfahrbahnen auszubauen. Zwischen Johann-Häusl-Straße und Kurfürstenstraße soll der Auentunnel nach Nord-Westen in die Saalachau verschwenken und ab Höhe Johann-Häusl-Straße bis zum Knoten Kretabrücke auf etwa 2,9 Kilometern in überdeckelter Tieflage führen, also in einem Tunnel in offener Bauweise.

Zwischen Knoten Bad Reichenhall Nord und Knoten Kretabrücke soll kein weiterer Anschlussknoten entstehen, wodurch der in-

nerstädtische Ziel- und Quellverkehr zwangsläufig gebündelt über die beiden Knotenpunkte abgewickelt werden.

Da der Auentunnel eine Alternative zum Kirchholz- und Stadtbergertunnel sein soll, hat Sebald König die beiden Varianten bezüglich Planungszielen und Verfahren verglichen (siehe beide Infokästen). Unterm Strich sieht der Leiter des Staatlichen Bauamtes die Vorteile auf Seiten des Kirchholtunnels.

ZIELE IM VERGLEICH

Fünf Hauptziele, die mit einer Ortsumfahrung erreicht werden sollen, nennt der Leiter der Staatlichen Bauamtes Traunstein, Sebald König. Nur bei zwei Zielen sieht er dem Auentunnel als gleichwertig an, ansonsten liegen für ihn die Vorteile eindeutig auf der Seite des Kirchholtunnels. Im folgenden Königs Vergleich:

► **Planungsziel 1:** Entlastung des Stadtgebiets von Bad Reichenhall von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Kirchholtunnel kann 19 500 Kfz/24h aufnehmen und den Talkessel um diese Summe entlasten. Bei der Idee Auentunnel verbleibt der gesamte Verkehr inklusive Transitverkehr im Talkessel. Durch den Kirchholtunnel wird die Innenstadt, insbesondere die Münchner Allee von Verkehr entlastet. Beim Auentunnel würde sich der innerstädtische Ziel- und Quellverkehr über die beiden Knotenpunkte Bad Reichenhall Nord und Kretabrücke abwickeln, sodass keine Entlastung der Münchner Allee eintritt; vielmehr würde der nördliche Teil der Münchner Allee sowie die Johann-Häusl-Straße eine deut-

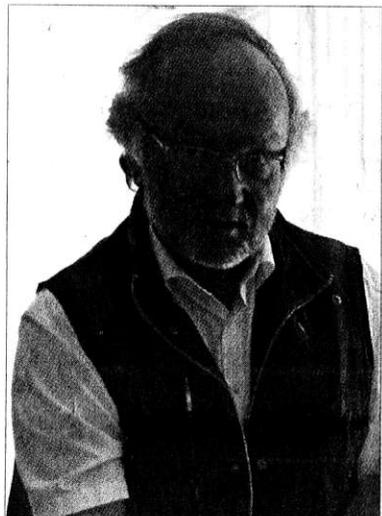
OFFENE FRAGEN UND NOTWENDIGE VERFAHRENSCHRITTE FÜR EINEN AUENTUNNEL

Die neu aufgeworfenen Fragen und Verfahrensschritte schlüsselt Behördenleiter Sebald König wie folgt auf:

► **2,9 Kilometer lange Führung im Tunnel:** Ein Tunnel – egal ob bergmännisch aufgeföhren oder in offener Bauweise hergestellt – kann nur realisiert werden, wenn zwingende Gründe vorliegen wie topographische Gründe, die aber im ebenen Gelände der Saalachau nicht vorliegen, oder rechtliche Gründe aufgrund des Lärmschutzes. Das heißt, es könnte ein Tunnel gebaut werden, wenn der gesetzlich einzuhaltende Lärmschutz für die Anwohner nicht anders in den Griff zu bekommen ist. Dieser Grund greift im Bereich der Saalachau nicht, da die Trasse der B 20/21 bei der Idee Auentunnel von der Bebauung abrückt.

► **Vierstreifiger Querschnitt:** Die Verbindungsfunktionsstufe der Bundesstraße sowie die prognostizierten Verkehrszahlen rechtfertigen nach den geltenden Planungsrichtlinien keinen vierstreifigen Querschnitt.

► **Grundwasser:** Beim Auentunnel“ entsteht ein „Betonriegel“ im Untergrund parallel zur Saalach, auf den die in Richtung Saalach



Bauamtsleiter König warnt vor falschen Hoffnungen. Der Staat finanziert teure Tunnellösungen nicht ohne Weiteres. – F.: Archiv

orientierten Grundwasserströme treffen. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf das Grundwasserregime der Stadt Bad Reichenhall sind derzeit nicht abzuschätzen.

► **Abluftproblematik:** Beim Auentunnel bleibt das gesamte Verkehrsaufkommen nach wie vor im Talkessel. Vor dem Hintergrund des Staatsbad-Charakters der

Stadt Bad Reichenhall hat die Thematik der Abgase einen hohen Stellenwert. Beim Kirchholtunnel wurde dieses Thema äußerst kritisch gesehen, wobei dort die Planung vorsieht, die Abgase über ein Ausblasbauwerk im Kirchholz auf etwa 130 Metern über der Talsohle mit Druck nach oben in Luftschichten mit höherer Verwirbelung auszublase. Beim Auentunnel hingegen müssten die Abgase auf Höhe des inversionsarmen (= mit sehr geringem natürlichen Luftaustausch) Talkessels entweichen. Der Vorschlag, die Abluft in einer Rohrbrücke über die Saalach zu führen und über die Südflanke des Staufens auszublase, erscheint dem Staatlichen Bauamt aus fachlicher Sicht utopisch.

► **Naturschutzfachliche Einschätzung:** Der bauliche Eingriff in die Saalachau beim Auentunnel ist aus naturschutzfachlicher Sicht groß. Bei derartigen Eingriffen stellt sich im Zuge einer Detailplanung erfahrungsgemäß schnell die Frage nach zumutbaren Alternativen, die aus naturschutzfachlicher Sicht einen geringeren Eingriff bedingen.

Im Vergleich hat der Kirchholtunnel die Nase vorne

Sein Fazit: „Die Idee Auentunnel kann bezüglich der Planungsziele nicht als gleichwertiger Ersatz für die Ortsumfahrung Bad Reichenhall mit Kirchholz- und Stadtbergtunnel gesehen werden.“

Auch was das Verfahren betrifft, hat für König der Kirchholtunnel die Nase vorne, vor allem weil der Auentunnel neue Fragen bezüglich des Naturschutzes, der Grundwasser- und Abluftthematik sowie des Querschnittes des Tunnels aufwirft, die erst noch geklärt werden müssen.

Alles entscheidend ist für König aber die Frage, ob der Bund überhaupt einen Auentunnel bezahlen würde. „Der Bund ist meiner Erfahrung nach bei Tunnelanlagen oder bei der Beurteilung von Tunneln über das zwingend erforderliche Maß hinaus sehr restriktiv und lehnt diesbezügliche freiwillige Leistungen grundsätzlich ab“, so König: „Damit zum jetzigen Zeitpunkt keine falschen Hoffnungen geweckt werden, weise ich nochmals deutlich in aller Deutlichkeit auf diese Problematik hin.“

liche Verkehrszunahme erföhren, da hierüber die Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs stattfinden würde. Auch ein zunehmender Schleichverkehr über die nördliche Frühlingstraße und Grabenbachstraße wäre wahrscheinlich.

► **Planungsziel 2:** Entlastung der bestehenden B 20/21 vom Schwerverkehr. Dies würde auch der Auentunnel erfüllen.

► **Planungsziel 3:** Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr. Dies würde auch der Auentunnel erfüllen.

► **Planungsziel 4:** Entlastung der Kreisstraße BGL 4 (Leopoldstal) von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Kirchholtunnel schafft eine deutliche Entlastung des Leopoldstals. Beim Auentunnel wäre nur eine marginale Reduzierung des Ausweichverkehrs über das Leopoldstal zu verzeichnen.

► **Planungsziel 5:** Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Beseitigung der Unfallhäufungsstrecke St 2101 Karlstein, Reduzierung der Umwegigkeit, etc.). Beim Auentunnel wäre die Entlastung der St 2101 geringer als beim Kirchholtunnel.