

Hoffnung für den Golling?

Stadtrat stimmt 16:9 für Kirchholtunnel – Bauamt soll Planungen wieder aufnehmen

Von Corinna Anton

Bad Reichenhall. Mit 16:9 Stimmen hat sich der Stadtrat von Bad Reichenhall am Dienstagabend für den Kirchholtunnel ausgesprochen. Laut Beschluss bitten die Räte das Staatliche Bauamt Traunstein, „die Planungen für den Kirchholz- und Stadtbergtunnel unverzüglich wieder aufzunehmen“. Dabei müssen „alle möglichen Optimierungsmaßnahmen, insbesondere hinsichtlich des Landschafts- und Naturverbrauchs umgesetzt werden“, fordert der Stadtrat.

Wie aus der Präsentation des Staatlichen Bauamts in der Sitzung Ende März hervorgegangen war, muss das Planfeststellungsverfahren, das derzeit ruht, komplett neu aufgerollt werden. In dem Vortrag hatte Behördenleiter Christian Rehm auch angedeutet, dass der Eingriff in Landschaft und Natur noch reduziert werden könnte. Darauf bezog sich nun Oberbürgermeister Dr. Herbert Lackner in seinem Beschlussvorschlag: „Eine bauliche Lösung mit ausschließlich Vorteilen kann und wird es nicht geben“, so Lackner. Das Bauamt habe aber „klar zum Ausdruck gebracht, dass der Kirchholz- und Stadtbergtunnel die Variante mit den wenigsten Nachteilen ist und als einzige Variante planungsrechtlichen Erfolg erwarten lässt.“

Besonders am Golling könne „der Landschafts- und Naturverbrauch aus Sicht des Behördenleiters Herrn Rehm noch deutlich reduziert werden“, erklärte der Oberbürgermeister. Rehm hatte bei der Präsentation Ende März gesagt, dass es Verbesserungen bei der Linienführung geben könne und dass es am Knoten Golling nicht zwingend einen Vollanschluss geben müsse. Der Reichenhaller Stadtrat hatte sich übrigens bereits 1985 dafür ausgesprochen, dass „bei der Ausbildung des Knotens Bad Reichenhall-Süd der Golling erhalten bleiben soll“.

Die Aussicht auf Verbesserungen am Golling überzeugte die Gegner des Kirchholz-Tunnels aber nicht. Die Räte der Fraktionen SPD und Bürgerliste-Grüne stimmten am Dienstag ebenso gegen den Beschlussvorschlag wie Stefan Kantsperger und Hans Hartmann von der CSU.

Schröter: Knoten Mitte nicht notwendig

Gerhard Schröter (FDP) votierte für den Tunnel, erklärte aber am Mittwoch gegenüber der Heimatzeitung, dass er sich „in der Hitze des Gefechts beim Abstimmungsmarathon“ vertan habe. Er sei nach wie vor ein erklärter Gegner der jetzigen Kirchholtunnel-Variante und wolle nicht, dass der Golling durch ein Ausfahrtsportal



Der Eingriff am Golling ist einer der Hauptkritikpunkte der Gegner des Kirchholtunnels. Der Reichenhaller Stadtrat hat sich bereits 1985 dafür ausgesprochen, dass „bei der Ausbildung des Knotens Bad Reichenhall-Süd der Golling erhalten bleiben soll“.

– Foto: Corinna Anton

zerstört werde. Der Knoten Mitte sei seiner Meinung nach nicht notwendig, der Verkehr nach Berchtesgaden könne auch aus dem Tunnel heraus geführt werden. Der Golling könne so vor der Zerstörung bewahrt werden.

Noch bevor die Stadträte in die Diskussion einstiegen, hatte Schröter einen Antrag zur Geschäftsordnung gestellt und darum gebeten, die Stellungnahme einer „exorbitant bedeutenden Persönlichkeit im Bauwesen“ vorlesen zu dürfen, die ihn vor der Sitzung angerufen habe. Das erlaubte ihm der Oberbürgermeister. Die Person, deren Namen er nicht nennen dürfe, habe sich für einen Tunnel vom Knoten Nord bis zum Knoten Süd im Bereich Schießstätte/Saalachsee ausgesprochen, mit einer Terrassenlösung Richtung Saalachsee, ohne Portal am Golling. Außerdem könne durch eine leichte Trogvariante das Anwesen Gleißner vor Enteignung geschützt werden, so Schröter. Auch auf eine Brücke über die Bahn könne durch intelligente Untertunnelung verzichtet werden.

Die Stadträte gingen auf die Ausführungen nicht weiter ein. Ebenso verhalte der Appell des Oberbürgermeisters, dass nach dem „erhellenden Vortrag“ in der Sondersitzung Ende März nun „alle an einem Strang ziehen“ sollten.

Der Tunnel sei „überflüssig“, erklärte Ulrich Derwart (SPD) und begründete seine Ansicht mit der demografischen Entwicklung und dem zu erwartenden Fortschritt im Verkehrsbereich. Derwart rechnet damit, dass in Zukunft weniger Autos auf den Straßen unterwegs sein werden – unter anderem weil immer mehr junge Menschen sich gegen einen Führerschein entschieden und Homeoffice, E-Mobilität sowie autonomes Fahren auf dem Vormarsch seien. Außerdem drohe die Gefahr, dass die vom Staatli-

chen Bauamt geschätzten 250 Millionen Euro nicht ausreichen und noch mehr Steuergelder „vergedeut“ würden.

Der Kirchholtunnel ändere nichts für die Anwohner der Umgehungsstraße, meinte Dr. Wolf Guglhör (SPD). Er sprach sich dafür aus, nach weiteren Varianten zu suchen und verwies auf den schwierigen geologischen Untergrund im Kirchholz.

Hofmeister: Optionen für Lärmschutz erarbeiten

Wenig überzeugt vom Vortrag des Straßenbauamts zeigte sich auch Michael Nürbauer (Bürgerliste-Grüne). Der Schlot im Kirchholz sei „verharmlost“ worden, auf Solequellen und Flächenverbrauch zu wenig eingegangen worden. Er geht davon aus, dass eine zweite Röhre notwendig wäre und der Tunnel damit „erheblich teuer“ würde. „Wir werden eine Verkehrswende haben, die Mobilität wird sich dramatisch verändern.“ Er sei „überzeugt, dass der Kirchholtunnel nie gebaut wird“. An der Umgehungsstraße brauche man daher jetzt „dringend Lärmschutz“.

„Wir müssen uns unbedingt Gedanken machen über die Lärmsituation“, forderte auch 2. Bürgermeister Manfred Hofmeister (Bürgerliste-Grüne). Er wies darauf hin, dass der Verkehr um 50 Prozent reduziert werden müsste, um einen Rückgang des Lärms um drei Dezibel zu erreichen. Das werde durch den Kirchholtunnel auf der Umgehungsstraße aber nicht geschehen. „Da die Grenzwerte für Lärmschutzmaßnahmen auf Bestandsstrassen sehr hoch sind, erreichen nur ganz wenige Gebäude die Werte für eine staatliche Unterstützung für Lärmschutzmaßnahmen“, sagte Hofmeister. Seiner Meinung nach sollten die Stadt und das Staatliche Bauamt zum Schutz der An-

wohner und vor dem Hintergrund der langen Laufzeit des Planfeststellungsverfahrens sowie des auf der B 20/21 verbleibende Quell- und Zielverkehrs „konkrete Überlegungen durchführen, um Optionen für einen Lärmschutz entlang der B 20/B21 zu erarbeiten“. Konkret nannte er drei Abschnitte: von der Vogelthennstraße bis zur Aral-Tankstelle, entlang der Hallgrafenstraße und zwischen Kurfürstenstraße und Bergwacht. Über die Finanzierung müsse man sich Gedanken machen, da staatliche Fördermittel wohl nicht greifen. Laut Staatlichem Bauamt könne man für Lärmschutzwände bis zu einer Höhe von sechs Metern einen Brutto-Regelpreis von etwa 700 Euro pro Quadratmeter ansetzen.

Der Oberbürgermeister erklärte zum Lärmschutz, dass es an der gesamten Umgehungsstraße „keinen einzigen“ gebe, der Anspruch auf aktiven Lärmschutz habe. Bei einem Anwesen gebe es Anspruch auf passiven Lärmschutz, das werde gerade von den Behörden „abgearbeitet“.

Hofmeister wies zudem darauf hin, dass der Knoten Mitte komplett auf Bayerisch Gmainer Gebiet liege und dass die Trasse beim Knoten Nord in Weißbach über eine Wiese des Kleinreiter-Hofs verlaufen und damit einen „touristischen Vorzeigebetrieb“ beeinträchtigen würde.

Einstimmig pro Kirchholtunnel positionierte sich die FWG-Fraktion. Gerhard Fuchs fand, dass durch autonomes Fahren der Verkehr auch zunehmen könne. Junge Menschen würden zwar in Ballungsräumen auf Autos verzichten, das gelte aber nicht für ländliche Gegenden. Die Prüfung der Varianten in der Au und auf der Bestandstrasse B 20/21 hätten letztlich nichts gebracht, so Fuchs. „Jetzt sind wir so gescheit wie vor ein, zwei Jahren.“ In der Zwischenzeit für Lärmschutz zu sorgen, sei eine andere Sache, die

nicht zwingend mit dem Kirchholtunnel zu tun habe.

Grübl: Verkehrsterror endlich Herr werden

Deutliche Worte fand Fritz Grübl: „Jetzt geht das Rumgeeiere wieder los“, ärgerte er sich über die Tunnel-Gegner. Man müsse dem „Verkehrsterror“ in Reichenhall „schnellstmöglich Herr werden“ und sollte nun „bestätigen, was der Bundestag beschlossen hat“. Das Ergebnis der Variantenuntersuchung sei eindeutig und es sei „müßig“, dass nun wieder eine Debatte entstehe.

Grübls Fraktionskollege Werner Huber sah „keine Alternative zu dem, was vorgestellt wurde“, wollte aber wissen, wie das Optimierungspotenzial am Golling genau aussehe. Auf seine Anregung hin wurde die Beschlussvorlage geändert. Zuerst hatte es heißen, mögliche Verbesserungen hinsichtlich des Landschafts- und Naturverbrauchs „sollten ernsthaft in Erwägung gezogen werden“. Daraus machte der Stadtrat dann mit 15 zu 10 Stimmen die Formulierung: „... müssen umgesetzt werden“.

Den Golling als Hauptkritikpunkt griff auch Stefan Kantsperger (CSU) auf. In der Präsentation sei nur „lapidar erwähnt“ worden, dass es dort andere Möglichkeiten gebe. Was darüber momentan bekannt sei, das sei ihm zu wenig. „Mir wäre es lieber, wenn vorher bekannt wäre, welche Streckenführung möglich ist. So kann ich dem nicht zustimmen“, erklärte er. Bedenken hatte in der CSU-

DER DIREKTE DRAHT

Reichenhaller Tagblatt
☎ 08651/981-0

Redaktion:
red.reichenhall@vgp.de

Anzeigen:
anzeigen.reichenhall@vgp.de

Vertrieb:
vertrieb-reichenhall@vgp.de

Fraktion auch 3. Bürgermeister Hans Hartmann. „In 25 Jahren werden wir gemessen: Haben wir eine super Lösung gefunden oder die Natur kaputt gemacht“, fragte er und fügte hinzu: „Wir werden eine Gruppe der Bevölkerung ent- und eine andere belasten.“ Er hätte sich gewünscht, „dass man einen Kompromiss findet, der für einen größeren Teil der Bevölkerung annehmbar ist“.

Die Mehrheit der CSU-Fraktion sprach sich für den Antrag aus: „Der Individualverkehr wird weiter zunehmen“, warb Martin Schoberth für eine „Willensbekundung des Stadtrats“ pro Kirchholtunnel. Dem pflichtete auch Sebastian Renoth bei: Es sei die „einzige und vernünftige Lösung“.



Bad Reichenhall

KOMMENTAR

Bürger an die Stifte!



Es gibt nichts, was Gegner und Befürworter des Kirchholtunnels nicht schon gesagt hätten, kein Argument, das nicht schon in seine Mikrobestandteile zerlegt worden wäre. Im jahrzehntelangen Streit brachte auch der Dienstagabend im Reichenhaller Stadtrat nichts, aber auch gar nichts Neues, vielmehr zementierten sich die bekannten Frontlinien zwischen den Fraktionen einerseits, schlug sich die individuelle Skepsis andererseits nieder. Dass der Golling möglichst wenig beschädigt werden soll? Das stand bereits 1985 in einem Beschluss des Gremiums, nachzulesen im Reichenhaller Tagblatt.

Seither gab es politischen Wechsel im Bund, knappe Kassen in den Bauämtern und einen Bürgerentscheid in einer Stadt, die sich noch nicht davon erholt hatte, dass ihr in Bürgerentscheiden dokumentierter Wille zum Standort Hallenbad nicht umgesetzt wurde. Das Ergebnis war dann kein Wunder: Zu wenige gingen an die Urnen, so war es wenigstens von Haus aus klar, dass dieser Wille nicht zählte. Das denkbar knappe Ergebnis mit nur wenigen Stimmen Unterschied zeigte dennoch, wie gespalten die Bürgerschaft ist.

Jetzt haben die Bürger eine neue Chance, ihren Willen kundzutun: Das Verfahren wird neu aufgerollt, das heißt auch die Beteiligung der Öffentlichkeit. In einer repräsentativen Demokratie kann man die Einwendungen und Stellungnahmen den Behörden, Interessensverbänden, Unternehmen und Organisationen überlassen, es besteht aber auch die Möglichkeit sich individuell einzubringen: Jeder kann dem Straßenbauamt bei entsprechenden Verfahrensschritten mitteilen, was er will oder nicht will. Viele Gegenstimmen können das Bauamt einbremsen, das hat sich in der Vergangenheit gezeigt. Pro-Stimmen können die Behörde aber auch beflügeln. Das zeigt der Bau des Aubergtunnels an der B 304 in Altenmarkt, der kurz vor seiner Vollendung steht.

Sabine Zehringer