

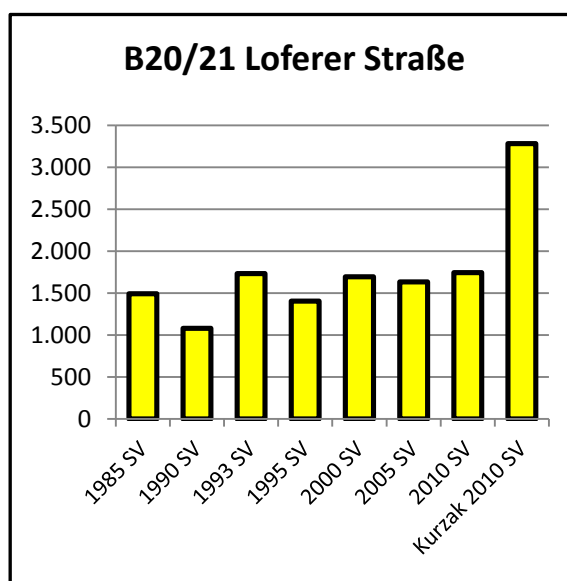
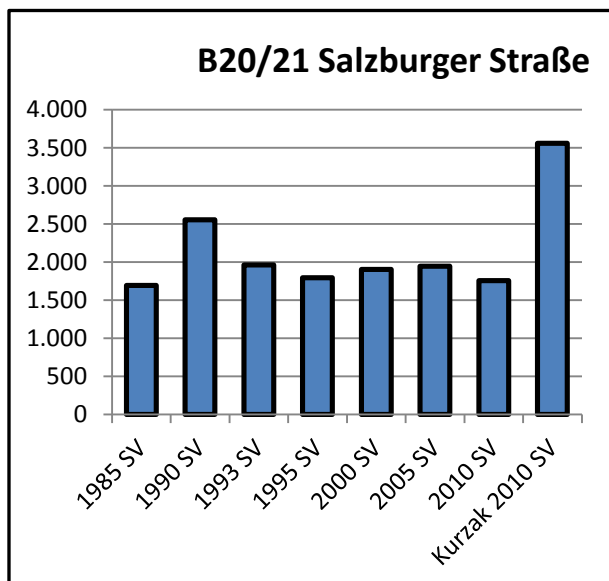
Antwort des BN OG Bad Reichenhall auf die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministerium des Inneren zur Alternativanmeldung des BN zum BVWP 2015, hier **OU Bad Reichenhall B21**

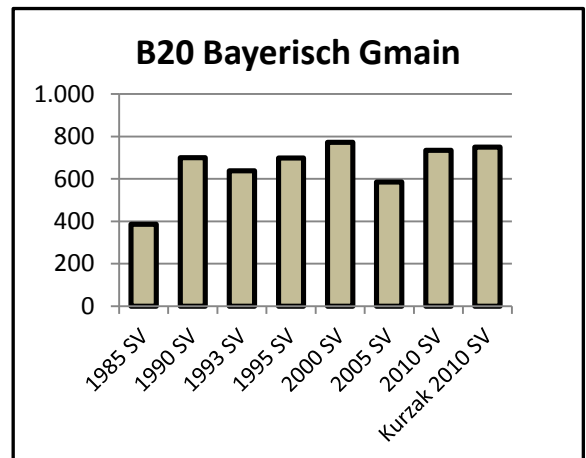
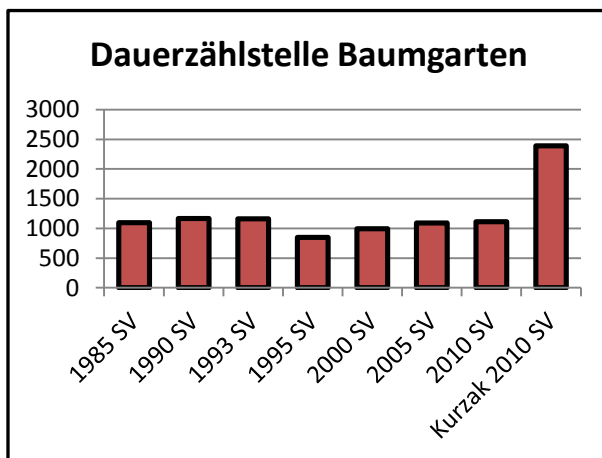
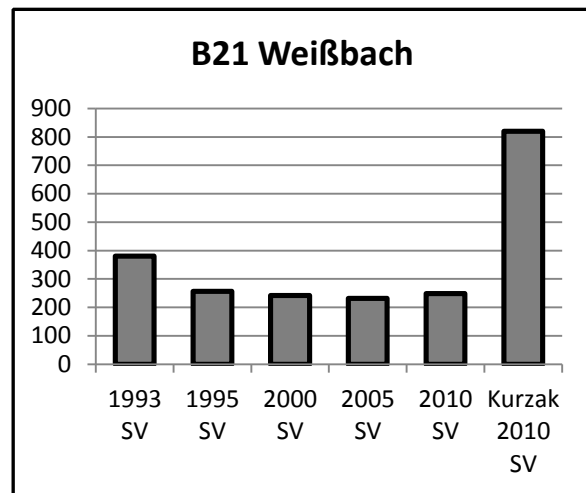
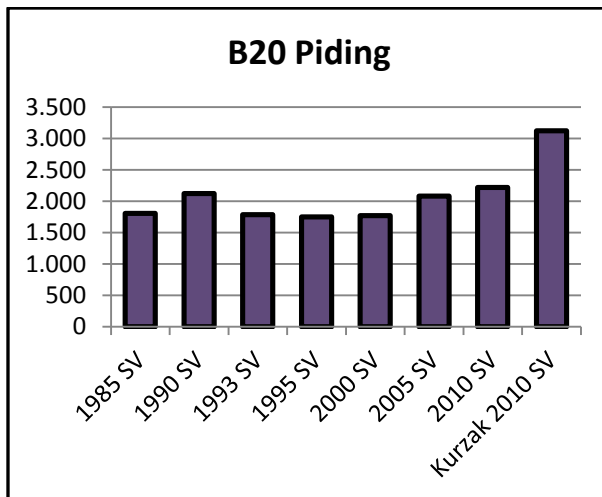
Die Behörde argumentiert durchgehend, dass die Planziele mit der Alternativplanung nicht erreicht werden. Dem muss entgegnet werden, dass

- die Planziele auch mit der Planvariante nicht oder nur unzureichend erreicht werden
- die Planziele in vielen Punkten überhaupt nicht erforderlich sind, um einen regelkonformen Zustand zu erreichen
- die Planungsziele schon deshalb nicht erreichbar sind, weil die betroffenen Bürger, und auch deren kommunalpolitische Vertreter in der hauptsächlich betroffenen Kommune das Projekt ablehnen.

Eine, wenn nicht die maßgebliche Grundlage dieses Planfeststellungsverfahrens ist das Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing Kurzak. Der BN ist ganz sicher, dass gerade dieses Verkehrsgutachten bei den erwarteten Klagen vor dem Verwaltungsgericht keinen Bestand haben wird. Um nicht weitere Steuermittel zu verschwenden, muss dieses Planfeststellungsverfahren umgehend eingestellt werden, da es für das Projekt keine ausreichende Begründung gibt. Auch die dafür herangezogene Olympiabewerbung ist gescheitert, und kann nicht mehr als Begründung dienen.

Auf diesem Verkehrsgutachten ist die gesamte Begründung für das Projekt aufgebaut, auf Zahlen, die nachweislich nicht den Tatsachen entsprechen. Zum Jahresende 2012 wurden endlich die Zahlen zur amtlichen Verkehrszählung 2010 veröffentlicht. Es war dem BMVBS nicht möglich, diese Veröffentlichung noch länger zu verzögern. Für diese amtliche Verkehrszählung 2010 wurden an acht verschiedenen Tagen die Zählungen durchgeführt, während bei der Verkehrserhebung durch Kurzak nur an zwei verschiedenen Tagen, an unterschiedlichen Zählstellen, jeweils die Hälfte der Verkehrserhebung durchgeführt wurde. Nach der Veröffentlichung der amtlichen Verkehrszahlen konnte dann auch ganz klar nachgewiesen werden, dass die Zahlen aus dem Verkehrsgutachten nicht stimmen können. Eine solch starke Abweichung, wie von Kurzak im Gutachten beschrieben, hatte es in den vergangenen 25 Jahren nicht gegeben. Die Zahlen der Verkehrszählung 2010 reihen sich dem gegenüber nahtlos in die Verkehrsentwicklung der gesamten letzten sechs amtlichen Zählungen ein.





In den Diagrammen sind (bis auf das Jahr 1985) ausnahmslos die durchschnittlichen Tagesverkehrswerte des Schwerverkehrs für Wochentage aufgeführt. Und auch die selbst durchgeführten Datenerhebungen fügen sich in das Bild der amtlichen Verkehrszählungen, deshalb sind diese Zahlen im Verkehrsgutachten Kurzak absolut unrealistisch.

Diese offensichtlichen Differenzen können auch nicht mit den unterschiedlichen DTV und DTV_w-Werten begründet werden. Alle Zahlen bei der Verkehrszählung 2010 wurden gewissenhaft registriert und vom StBaTS veröffentlicht. Wie ersichtlich, werden im Verkehrsgutachten Schwerverkehrszahlen angeführt, die jeglicher Grundlage entbehren, die von der amtlichen Verkehrszählung teilweise um 100% nach oben abweichen. Das kann nicht mehr mit statistischer Abweichung erklärt werden!

Auf diesen offensichtlich falschen Zahlen aus dem Verkehrsgutachten, sind auch die Prognosen aufgebaut, die wiederum jeglicher Realität entbehren. Auf diesen falschen Zahlen sind auch die Immissionsgutachten (Lärm und Schadstoffe) aufgebaut, die mit den realen Zahlen dann in sich zusammenbrechen, jegliche Aussagekraft verlieren. Der Lärm wird mit der Planvariante kaum reduziert, die errechnete Lärminderung von 3,8 dB(A) an der Loferer Straße hätte man auch jetzt schon bei der Belagerneuerung im Jahre 2012 mit einem lärmoptimierten Belag (LOA 5D) erreichen können. Bei den tatsächlichen Zahlen nach der amtlichen Verkehrszählung ergibt sich durch die Entlastung mit dem Planziel überhaupt nur eine Lärminderung von maximal 2 dB(A). Denn die Schwerverkehrszahlen, die mehrheitlich für die Lärmbelastung verantwortlich sind, liegen annähernd bei der Hälfte der im Gutachten angegebenen Zahlen. Im Gegenteil ergeben sich beim Planungsziel nur Verschiebungen der Lärm- und Schadstoffbelastung, während bei der Alternativenmeldung konsequent versucht wird, die bisherige Belastung zu verringern. Dabei wird auf jeden Fall auch eine Verlagerung und damit Neubelastung vermieden.

Zur Beurteilung auf die Planziele:

Entlastung des Stadtgebietes von Bad Reichenhall von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen

Das definierte Planziel wird mit dem zugrunde liegenden Verkehrsgutachten nur in ganz geringem Umfange von der Planfeststellung erreicht, eine Verlagerung der Abgase durch den Entlüftungskamin im FFH-Gebiet zum Staatsbad Bayerisch Gmain, akzeptiert die Gemeinde auf keinen Fall. Da die Zahlen aus dem Verkehrsgutachten von den bisherigen Verkehrserhebungen vollkommen abweichende Ergebnisse bringen, muss erst geklärt werden, wie diese Zahlen zu begründen sind. Denn die letzte amtliche Verkehrszählung war eben genau im Jahre 2010, als auch der Verkehrsgutachter seine Verkehrserhebung durchgeführt hatte. Dabei kam es zu vollkommen unterschiedlichen Ergebnissen, die nicht nachvollziehbar sind. Trotzdem werden die Lärm- und Schadstoffgrenzwerte laut Gutachten auch mit den weit überhöhten Verkehrszahlen nicht überschritten. Sowohl im Prognosefall, als auch im Prognosenullfall werden die Grenzwerte nur in einzelnen Fällen geringwertig überschritten. Es ist vollkommen ausreichend, den Verkehrsweg bestandsorientiert zu optimieren. Ein neuer Verkehrsweg ist dazu nicht erforderlich.

Entlastung der bestehenden Bundesstraße 20/21 vom Schwerverkehr

Das Planziel ist –zumindest in Teilen- nicht nachvollziehbar. Auch hier sind die Zahlen des Verkehrsgutachters weder schlüssig noch nachvollziehbar. Laut amtlicher Verkehrszählung ist an der Loferer Straße ein DTV_w von 20.486 Fahrzeugen, also gut 13% weniger, das kann noch mit statistischer Ungenauigkeit erklärt werden. Der prognostizierte Verkehr im Planfall liegt ganz genau in dem Bereich, der jetzt tatsächlich vorhanden ist. Eine Entlastung ist demnach nur im Bereich des Schwerverkehrs von tatsächlich ermittelten 1.746 auf 760 Einheiten möglich. Das aber ergibt nach RLS90 eine Lärminderung von weniger als 2 dB(A). Der Schwerverkehr werktags liegt wie erwähnt mit 1.746 Fahrzeugen eben nur halb so hoch wie vom Verkehrsgutachter mit 3.280 dargestellt. Es ist für uns auch nicht nachvollziehbar, wie bei dem starken Ziel- und Quellverkehr fast 60% des Schwerverkehrs über die Tunneltrasse abgeleitet werden soll. Deshalb ist das Projekt in diesem Fall –mit den zu erwartenden Kostensteigerungen- wirtschaftlich auf keinen Fall vertretbar.

Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr

Die Trennung des Ziel- und Quellverkehrs ist möglicherweise in geringem Umfange möglich. Eine Quantifizierung dazu erscheint aus unserer Sicht kaum möglich. Bad Reichenhall will nicht auf Tagesgäste verzichten. Mit dieser Begründung wurde ein Vorschlag abgelehnt, der BMVBS möge mit seiner österreichischen Kollegin über eine Mautbefreiung bis Salzburg Süd verhandeln, damit Gäste für Berchtesgaden diesen kürzeren Weg wählen können. Die PKW aus und zum Saalachtal/Unken/Zell am See wählen in der Regel den Weg über die Staatsstraße 2101 durch Karlstein, da auf der Bundesstraße 21 der Schwerverkehr kaum zu überholen ist. Außerdem ist diese Route kürzer, und wird so auch in den Navigationsgeräten angezeigt.

Entlastung der Kreisstraße BGL4 von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffen

Diese Entlastung der BGL4 wird in der Planfeststellungsvariante behauptet, aber keineswegs begründet. Dieser Verkehrsweg wird nicht nur von ortskundigen Verkehrsteilnehmern als Abkürzung genutzt, sondern auch in den Navigationsgeräten als kürzester Weg von und nach Berchtesgaden angezeigt. Da sich die Streckenlängen durch den Bau der OU nicht wesentlich ändern, wird das weiterhin die kürzeste Strecke bleiben. Mehrere Interventionen der Gemeinde Bayerisch Gmain bei den Geräteherstellern, diese Strecke nicht zu favorisieren, hatten bisher keinen Erfolg. Dass die derzeitige Verkehrsführung an der Einmündung zur B20 auch zu

dieser UH 23 beigetragen hat, ist ganz eindeutig belegt. Die Straßenbaubehörde erwägt dort jetzt eine Ampellösung, was den Verkehrsfluß auf jeden Fall erheblich mehr behindern wird, als ein Kreisverkehr aus der Alternativvariante.

Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Beseitigung der Unfallhäufigkeitsstrecke UH 23, Reduzierung der Umwegigkeit, etc.)

Es ist zweifelsohne richtig, dass durch den Neubau eines weiteren Verkehrsweges immer auch eine Entzerrung der Verkehrsströme erfolgen kann. Dieses Argument ist nicht widerlegbar. Im Raum steht die Frage, ob solch eine Entzerrung bei der **tatsächlich vorhandenen** Verkehrsdichte wirklich erforderlich ist. Und es wird sich die Frage stellen, ob der Preis dafür angemessen ist. Dass gerade diese recht eindeutig im Längsverkehr belastete Unfallhäufigkeitsstrecke durch den Bau der OU entschärft wird, kann nicht nachvollzogen werden. Diese UH 23 ist erst durch die Planung der Straßenbaubehörde entstanden. Die Verengung auf eine Fahrbahn Richtung Bad Reichenhall ist die Hauptursache der Unfälle, die im Längsverkehr dadurch geschehen, dass gerade an dieser unübersichtlichen Stelle das Einfädeln der Fahrzeuge durch rücksichtslose Fahrer zu Unfällen führt. Während die Prognose mit 23.400 Kfz /24h noch kritiklos im Raum stehen kann, fällt ein SV-Anteil von 4230 Kfz/24h nun wirklich komplett aus dem Rahmen. Bei einer (nicht nachvollziehbaren) Steigerung von weit mehr als 100% des Schwerverkehrs müssten dann auf jeden Fall hoheitliche Maßnahmen zur Eindämmung ergriffen werden. Das wird auch von der Kommunalpolitik in Bad Reichenhall immer wieder gefordert. Wo hierdurch eine Umwegigkeit reduziert wird, ist nicht erkennbar..

Beurteilung aus straßenplanerischer Sicht

Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Querschnitt für die prognostizierte Verkehrsbelastung von 23.400 Kfz/24h nicht ausreicht, aber eine Stetigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs bei einer Verkehrsreduzierung im Planfall um weniger als 15% dann schon gegeben sein soll.

Beurteilung in Bezug auf die Fortschreibung des BVWP 2015

Der Alternativvorschlag orientiert sich an den tatsächlich belegten Verkehrszahlen, demnach ist der Verkehrsweg ausreichend dimensioniert, das Planfeststellungsverfahren kann eingestellt werden. Eine Fortschreibung im BVWP 2015 ist nicht zielführend, kann mit den tatsächlichen Verkehrszahlen aus der SVZ 2010 auch nicht begründet werden.

Beurteilung der angegebenen Kosten

Es ist nicht Aufgabe der ehrenamtlichen Mitglieder des Bund Naturschutz eine ausgearbeitete Planung für diese Alternativvarianten vorzulegen. Dafür sollte die Straßenbaubehörde genügend fachlich qualifizierte Mitarbeiter beschäftigen. Trotzdem bestehen unsererseits erhebliche Zweifel an der ersten Kostenschätzung der Planfeststellungsvariante. Das kürzlich fertiggestellte Projekt „Ettendorfer Tunnel“ hat gezeigt, dass Abweichungen vom geschätzten Kostenrahmen nach oben, auch leicht um 100% überschritten werden.

Sonstiges

Dem BN ist bewusst, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen der Priorität 3 großteils in der Verantwortung der Stadt Bad Reichenhall liegen. Aber für ein Gesamtprojekt müssen alle Maßnahmen –die ja in einem Gesamtkontext wirken sollen- konkret benannt werden. In der Planfeststellungsvariante ist nur beschrieben, dass die Entlastung der Münchner Allee durch das Konzept zur Beruhigung der Stadt Bad Reichenhall berücksichtigt wurde, ohne konkrete Maßnahmen zu benennen, wie das wirklich erreicht werden kann. Dieses Konzept der Stadt Bad Reichenhall wurde der Öffentlichkeit noch nie vorgestellt, dass es sich dabei um ein Konzept der Straßenbaubehörde handelt, ist nicht wahrscheinlich. Es kann auch sein, dass es sich hier um ein Phantom handelt.

Schlussbemerkung: Am 13. November 2012 beschloss der Stadtrat von Bad Reichenhall mit Mehrheit den Antrag auf ein Ratsbegehren der CSU: „*Sind Sie dafür, dass sich die Stadt Bad Reichenhall dafür einsetzt, eine zeitnahe Verwirklichung des Kirchholz- und Stadtbergtunnels zu erreichen?*“

Bei der Abstimmung am 21. April 2013 wurde das Quorum nicht erreicht. Immerhin hatten 50,2% der Wähler diesem Ansinnen eine Absage erteilt. Eine Mehrheit für den umstrittenen Kirchholztunnel (OU Bad Reichenhall B20/21) gibt es in Bad Reichenhall nicht. Nachdem dieses Ergebnis veröffentlicht war, hat auch der Gemeinderat in Bayerisch Gmain -als weitere beteiligte Kommune- dieses Projekt am 22.04.2013 mit nur einer Gegenstimme abgelehnt.

Es wäre verwunderlich, wenn solch ein Projekt gegen die betroffenen Bürger, und deren kommunalpolitische Führung durchzusetzen ist.