

# STAATLICHES BAUAMT TRAUNSTEIN

B021-G010-BY\_Bewertung Alternativvorschlag Bund Naturschutz

Traunstein, den 28.10.2013

## B 21 OU Bad Reichenhall – Bewertung Alternativvorschlag d. Bund Naturschutz in Bayern e.V. Stellungnahme des StBA TS

### Sachverhalt:

Zur B 21 OU Bad Reichenhall, für die derzeit das Planfeststellungsverfahren läuft, ist im Rahmen der Meldung zur Fortschreibung des BVWP 2015 vom Bund Naturschutz in Bayern e.V., Ortsgruppe Bad Reichenhall und Umgebung ein Alternativvorschlag vorgebracht worden.

### Beschreibung des Alternativvorschlags:

- Maßnahmen - Priorität 1:
  - Bestandsorientierter Ausbau der bestehenden B 20 / B 21 vom Knoten Nord („Gablerknoten“) bis zum Festplatz Bad Reichenhall mit Optimierung der Verflechtungsbereiche an den Knotenpunkten durch verkehrsorganisatorische und einfache bauliche Maßnahmen
  - Passive Lärmschutzmaßnahmen entlang der bestehenden B 20 / B 21 im Rahmen der Lärm- sanierung, jedoch unter Zugrundelegung der Grenzwerte der Lärmvorsorge und unter Berücksichtigung strikterer Grenzwerte für das Prädikat Kurstadt

Geschätzte Kosten für Maßnahmen - Priorität 1: 12 Mio. €
  
- Maßnahmen - Priorität 2:
  - Errichtung eines Kreisverkehrs an der B 21 auf Höhe des Festplatzes
  - Verbindungsspanne zwischen der B 21 und der B 20 entlang des Hangfußes des Stadtbergs mit schiefwinkliger Brücke über Wappach und Bahnlinie

Geschätzte Kosten für Maßnahmen - Priorität 2: 8 Mio. €
  
- Maßnahmen - Priorität 3:
  - Umgestaltung der innerstädtischen Münchner Allee
  - Umgestaltung des Knotens B 20 / B 21 an der Kretabrücke
  - Umgestaltung des Knotens der B 20 mit dem innerstädtischen Straßennetz („Stachus“)

Geschätzte Kosten für Maßnahmen - Priorität 3: 12 Mio. €

### Stellungnahme des StBA TS zu diesem Alternativvorschlag:

→ Beurteilung in Bezug auf die Planungsziele:

Planungsziele aus der Planfeststellung	OU Bad Reichenhall mit Kirchholz- und Stadtbergtunnel (Planfeststellung)	Alternativvorschlag des Bund Naturschutz
Entlastung des Stadtgebietes von Bad Reichenhall von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen	Der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, kann aus dem Talkessel herausverlagert werden und verschwindet größtenteils im Berg.  Die Abgase werden über einen Abluftkamin in ausreichend hohe Luftzonen ausgeblasen, sodass sie den Bad Reichenhaller Talkessel nicht mehr belasten.	Der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, verbleibt im Talkessel auf der bestehenden Trasse. Es wird keine Entlastung des Stadtgebiets vom Verkehr und dessen Emissionen geben.  <b>Das mit dem Kirchholz- und Stadtbergtunnel mögliche Planungsziel kann mit dem Alternativvorschlag nicht erreicht werden.</b>

Planungsziele aus der Planfeststellung	OU Bad Reichenhall mit Kirchholz- und Stadtbergtunnel (Planfeststellung)	Alternativvorschlag des Bünd Naturschutz
Entlastung der bestehenden Bundesstraße 20 / B 21 vom Schwerverkehr	Ein Großteil des Schwerverkehrs, insbesondere des Transitverkehrs, wird auf die OU verlagert. Die Entlastung der bestehenden B 20 / B 21 wirkt sich positiv auf die innerstädtischen Straßen, insbesondere die Hauptdurchgangsstraße Münchner Allee, Bahnhof-, Wittelsbacher und Innsbrucker Straße aus. Dies führt zwar zu einer starken Belastung der bestehenden B 20 / B 21 im Prognoseplanfall von 19.900 Kfz/24h, jedoch ist der Schwerverkehr deutlich reduziert auf 760 Kfz/24h, was einem Anteil von nur 3,8 % entspricht.	Der gesamte Schwerverkehr verbleibt auf der bestehenden B 20 / B 21. <b>Das mit dem Kirchholz- und Stadtbergtunnel mögliche Planungsziel kann mit dem Alternativvorschlag nicht erreicht werden.</b>
Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr	Durch die OU Bad Reichenhall wird der Durchgangsverkehr, insbesondere der Transitverkehr über das „kleine Deutsche Eck“ auf direktem Weg über die Neubautrasse geleitet und somit effektiv vom Ziel- und Quellverkehr getrennt.	Nachdem die bestehende B 20 / B 21 nur bestandsorientiert ausgebaut werden soll, kann der Durchgangsverkehr nicht vom Ziel- und Quellverkehr getrennt werden. <b>Das mit dem Kirchholz- und Stadtbergtunnel mögliche Planungsziel kann mit dem Alternativvorschlag nicht erreicht werden.</b>
Entlastung der Kreisstraße BGL 4 von Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen	Die BGL 4, die derzeit von ortskundigen Verkehrsteilnehmern als Abkürzung von Bad Reichenhall Nord in Richtung Bayerisch Gmain / Berchtesgaden genutzt wird, wird deutlich entlastet. DTV(Prognosenullfall) = 7.500 Kfz/24h; DTV(Prognoseplanfall) = 1.800 Kfz/24h → Entlastung von 76 %	Der Alternativvorschlag sieht vor, die Widerstände auf der bestehenden B 20 / B 21 z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erhöhen. Außerdem soll die Einmündung der BGL 4 in die B 21 bei Weißbach zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Beides bewirkt, dass die BGL 4 zusätzlich belastet wird. <b>Das mit dem Kirchholz- und Stadtbergtunnel mögliche Planungsziel kann mit dem Alternativvorschlag nicht erreicht werden, es tritt eher eine Verschlechterung für die BGL 4 ein.</b>
Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Beseitigung der Unfallhäufungsstrecke UH 23, Reduzierung der Umwegigkeit, etc.)	Durch die Entzerrung der Verkehrsströme, insbesondere der Herausverlagerung des Transitschwerverkehrs, wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit der OU verbessert. Die Unfallhäufungsstrecke UH 23 kann entschärft werden.	Es ist eine geringfügige Verbesserung im Bereich der Knotenpunkte vorgesehen, die sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit im Knotenpunktsbereich auswirken kann, der restliche Streckenzug der hochbelasteten B 20/21 bleibt jedoch unverändert zweistreifig. (Prognosenullfall: 23.400 Kfz/24h mit 4.230 Kfz/24h SV (= 18 %)) Durch den hohen SV-Anteil in Kombination mit der Vielzahl von Einmündungen und Zufahrten entlang der bestehenden B 20 / B 21 ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der UH 23 nicht absehbar. <b>Das mit dem Kirchholz- und Stadtbergtunnel mögliche Planungsziel kann mit dem Alternativvorschlag nicht erreicht werden.</b>

Die Gegenüberstellung des Alternativvorschlags mit der Planfeststellungsstrasse zeigt, dass mit dem Alternativvorschlag keines der mit dem Kirchholz- und Stadtbergtunnel möglichen Planungsziele erreicht werden kann.

→ Beurteilung aus straßenplanerischer Sicht:

Gemäß RAS-Q 96 und RAL ist ein 2-streifiger Querschnitt aufgrund der hohen vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastung nicht ausreichend leistungsfähig. Die Vielzahl von Einmündungen und Zufahrten und derzeitige Querschnitt führen schon jetzt zu vielen Unfällen (UH 23). Weder die Verkehrssicherheit, noch die Stetigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses werden durch die vorgeschlagene Variante verbessert.

→ Beurteilung in Bezug auf die Fortschreibung des BVWP 2015:

Der Alternativvorschlag ist ein bestandsorientierter Ausbau der B 20 / B 21 ohne Anlage zusätzlicher Fahrstreifen. Die Maßnahme ist demnach nicht kapazitätserhöhend und somit auch nicht bedarfsplanrelevant.

→ Beurteilung der angegebenen Kosten:

Der Alternativvorschlag ist nur verbal beschrieben. Es liegt keine ausgearbeitete Planung zur Beurteilung der geschätzten Kosten vor.

→ Sonstiges:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen - Priorität 3 liegen größtenteils in der Verantwortung der Stadt Bad Reichenhall und sind nicht Aufgabe des Baulastträgers Bund.

**Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Alternativvorschlag nicht die mit dem Kirchholz- und Stadtbergtunnel möglichen Planungsziele erreicht und daher nicht vergleichbar ist.** Im Gegenteil, die prognostizierte Verkehrsbelastung von weit über 20.000 Kfz/24h mit einem sehr hohen Schwerverkehrsanteil deutet darauf hin, dass ein 2-streifiger Querschnitt auf Bestand langfristig nicht leistungsfähig sein wird.

Zudem ist der Vorschlag keine für die Meldung zur Fortschreibung des BVWP 2015 zu berücksichtigende Alternative, da es sich hierbei **nicht um einen Ausbau im Sinne des Bedarfsplans** handelt. Es ist fraglich, ob die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der bestehenden B 20 / B 21 über das gesetzlich festgelegte Maß hinaus vom Bund als freiwillige Leistung zugesagt werden können, nachdem die Grenzwerte der 16. BImSchV auch auf wirtschaftlichere Weise eingehalten werden können.

Für den Vermerk:



Wallner  
Bauberrätin

Gesehen:

gez.  
König  
Ltd. Baudirektor