

NEUER ANLAUF FÜR DIE HOLZKIRCHNER SÜDSPANGE

# Zwei Korridore stehen offen

Zwei neue Korridore für eine Holzkirchner Südspange stellte das Straßenbauamt am Montag vor. Der erste Kanal trifft zwischen Lochham und Marschall auf die B 318, der zweite zwängt sich zwischen Thann und Sufferloh durch. Jetzt sind die Gemeinden gefragt. Klar ist: Sind sie gegen die Korridore, gibt es keine Planung.

VON ANDREAS HÖGER

**Holzkirchen** – Der Oberbräu-Saal war gut gefüllt, als Claus-Peter Olk, Leiter des Straßenbauamts Rosenheim, etwas ausholte, um die Gesamtsituation zu erhellen. Die ortsferne Trasse, die schon vor Kurzenberg in Richtung B 318 abgelenkt wäre, war heuer endgültig gescheitert, weil sie naturschutz-relevante Verbotszonen durchschneidet. „Theoretisch wäre zwar eine Ausnahme-Regelung möglich“, sagte Olk, „aber die ist juristisch nur haltbar, wenn es keine zumutbaren Alternativen gibt.“

Doch diese „zumutbaren Alternativen“ gibt es, wie Straßenbauamts-Planer Bernhard Bauer anhand einer „Raumwiderstandskarte“ erläuterte. Diese Karte versammelt alle Schutzansprüche von Mensch, Tier, Pflanzen und Klima. Jede Fläche im Süden von Holzkirchen bekam in der Folge eine Bewertungsfarbe – je dunkler, desto unmöglicher für Straßenbau. Als verboten kartiert wurden alle Siedlungen, Boden- und Kulturdenkmäler, Biotope, Schutzgebiete oder auch Wälder mit besonderer Schutzfunktion. Um die Siedlungen herum gibt es auf der Karte zusätzlich etwa 150 Meter breite Lärm-Pufferzonen.

Zwischen den Verbotszonen fanden die Planer besagte zwei Korridore, etwa 200 bis 500 Meter breit, in denen künftige Trassen verlaufen



Die „Raumwiderstandskarte“ für eine Holzkirchner Südspange: Gelb schraffiert sind die vom Straßenbauamt gefundenen „konfliktarmen“ Korridore zwischen B 13 und B 318. Die roten Flächen weisen auf Verbotszonen hin, die nur ausnahmsweise zerschnitten werden dürfen. Bei der vom unteren Korridor berührten roten Linie handelt es sich um einen schützenswerten Hag. Rot sind außerdem Siedlungen, Schutzgebiete oder Bodendenkmäler.

SKIZZE: STRASSENBAUAMT / MM-REPRO



Gut gefüllt war der Oberbräu-Saal, als Claus-Peter Olk (l.) die aktuellen Südspangen-Planungen vorstellte. FOTO: TP

könnten. Relativ nah an Holzkirchen liegt ein erster Kanal, der 1,2 Kilometer südlich von Holzkirchen von der B 13 abzweigt und zwischen Lochham und Marschall in die B 318 münden würde. Hier wäre östlich der B 318, für die Auffahrtsschleifen, auch Valleyer Gemeindegebiet betroffen.

Der zweite Korridor verlässt die B 13 bereits 200 Me-

ter nach Großhartpenning, lässt Sufferloh südlich und Thann nördlich liegen und erreicht die B 318 etwa 500 Meter südlich von Lochham. „Jetzt gilt es herauszufinden, welche Lösung die beste ist“, sagte Bauer. Olk betonte, dass er sich eindeutige Beschlüsse der Gemeinderäte aus Holzkirchen, Warngau und Valley wünscht, ehe eine Trasse schärfer geplant wird.

## Will Großhartpenning eine westliche Umfahrung?

Die Umfahrungen für Hartpenning und Kurzenberg werden vom Straßenbauamt zwar als zwei Einzelprojekte für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Angesichts der Kosten (etwa zehn Millionen Euro für Hartpenning, bis zu vier Millionen Kurzenberg) steht deren Verwirklichung aber in den Sternen. Wie Olk andeutete, ist eine Trasse denkbar, die vor Kurzenberg nach

Westen abschwengt, zwischen Asberg und Großhartpenning durchführt und danach wieder auf die B 13 trifft. Eine Raumwiderstands-Untersuchung wie bei der Holzkirchner Südspange gibt es aber noch nicht. Ob hier der Bund überhaupt weiterplanen lässt, entscheidet sich 2015 bei der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans. „Der Gemeinderat lässt Hartpenning und

Kurzenberg sicher nicht im Regen stehen“, sagte Bürgermeister Josef Höß, „ich bin mir aber nicht sicher, ob so eine westliche Umfahrung wirklich eine Mehrheit in Hartpenning finden würde.“ Sein Vorschlag: Die Gemeinde könnte alle Bürger der betroffenen Orte brieflich um ein Votum bitten. „Dann hätte der Gemeinderat ein klares Meinungsbild.“

avh

Anfang 2014 wolle man sich dazu mit den Rathäusern abstimmen. „Erst dann können wir sagen, wo es für eine bestimmte Trasse Tunnel, Brücken oder Lärmschutzwälle geben könnte.“

Vielen Zuhörern waren die Korridore noch zu vage. Einige wunderten sich, dass die Holzkirchner Naherholungsgebiete rund um Thann nicht auch schutzwürdig sind. Als „konfliktarme“ Bereiche gelten insbesondere landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen. Der Bund, so der Verdacht eines Bürgers, wolle die Umgehung, weil der künftige Schwerlastverkehr mit den großen Gyalinern schlicht nicht mehr durch Holzkirchen passe. „Wo soll der zusätzliche Schwerverkehr denn herkommen oder hinwollen?“, fragte Olk. Er räumte aber ein, dass eine attraktive Südspange mehr Verkehr anziehen werde.

Abgehängt werden durch den neuen Planungsanlauf die Orte Großhartpenning und Kurzenberg. „Wir haben vom Verkehrsminister nur den Planungsauftrag für die Entlastung von Holzkirchen“, betonte Olk, „hier will der Bund einen Knoten lösen.“ Dass die alte Trasse auch die anderen Orte entlastet hätte, „war im Grunde ein zufälliger Nebeneffekt“. Immerhin habe das Straßenbauamt nicht nur die Südspange, sondern auch Umfahrungen für Großhartpenning und Kurzenberg für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet (siehe Kasten).

Die Südspange hat jedoch einen klaren Vorsprung, weil es hier seit 2009 den außerordentlichen Planungsauftrag des Ministers gibt. Die ortsnahere Trasse wäre wohl für rund elf Millionen Euro zu haben, die alte und längere Trasse hätte fast 15 Millionen gekostet. „Für den Bund entscheidend sind Kosten und Wirkung der Straße“, sagte Olk. Trotz des Planungsvorsprungs rechnet er selbst bei optimistischer Einschätzung mit einem Baubeginn nicht vor 2019/2020.