Die Südumgehung Holzkirchens - eine unendliche Geschichte

50 Jahre BN-Kreisgruppe Miesbach – 55 Jahre Planung einer »Umgehung« Was an der Verkehrspolitik – nicht nur – in unserem Landkreis schief läuft, wird hier anhand der Ortsumgehung Holzkirchen dargestellt:

Wir schreiben das Jahr 1966. Die Straßenbaubehörde entwickelt erste Gedanken über eine Umgehung Holzkirchens, um schnellere Fernverbindungen zu schaffen. Für Holzkirchen plant der Bund eine Nordwest- oder eine Südumgehung. Sogar eine Alpentransversale ("Alemagna Autobahn" als Verbindung aus Bayern zu den Häfen von Venedig und Triest) schwebt den Planern vor. 1978 wird eine "Bürgervereinigung gegen die geplante Umgehungsstraße von Holzkirchen" (BV) gegründet. Die BV und die Gemeinde lehnen alle diese Planungen ab. Argumente gegen die Südumgehung: »Die Südvariante würde nicht nur wertvolles landwirtschaftliches Gelände zerstören, sondern auch das Erholungsgebiet um Thann.« (Oberbayerischer Gebirgsbote vom 18./19. Februar 1978). 1981 wird das Raumordnungsverfahren ausgesetzt – es sieht so aus, als wäre dieses Thema erledigt. Nach der Kommunalwahl stimmt der neu gewählte Gemeinderat im November 1984 mit 17:4 Stimmen für den Bau von »Umgehungsstraßen« im Norden und Süden Holzkirchens. Im Juni 1985 laden die BV und die im Mai 1984 gegründete BN-Ortsgruppe gemeinsam zu einem Informationsabend ein. Die geplanten Trassen werden vorgestellt und Helmut Steininger, der damalige Verkehrsexperte des BN, referiert. Die damals begonnene Kooperation hält bis heute.

Wir springen in das Jahr 2002. In der Zwischenzeit wurden viele Planungsordner gefüllt, Diskussionen Pro und Contra geführt. Klar war in nahezu allen Untersuchungen, dass der meiste Verkehr im Ort hausgemacht ist. Mitglieder unserer Ortsgruppe initiierten 1994 den überparteilichen Zusammenschluss mehrerer Parteien, Organisationen und Verbände zum »Holzkirchner Initiativkreis Verkehr«, machten mit bei der Entwicklung eines besseren Bahnkonzeptes, entwarfen ein Radwegekonzept für Holzkirchen und schrieben einen Radlführer, um Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr aufzuzeigen und zu einem Umstieg zu motivieren.

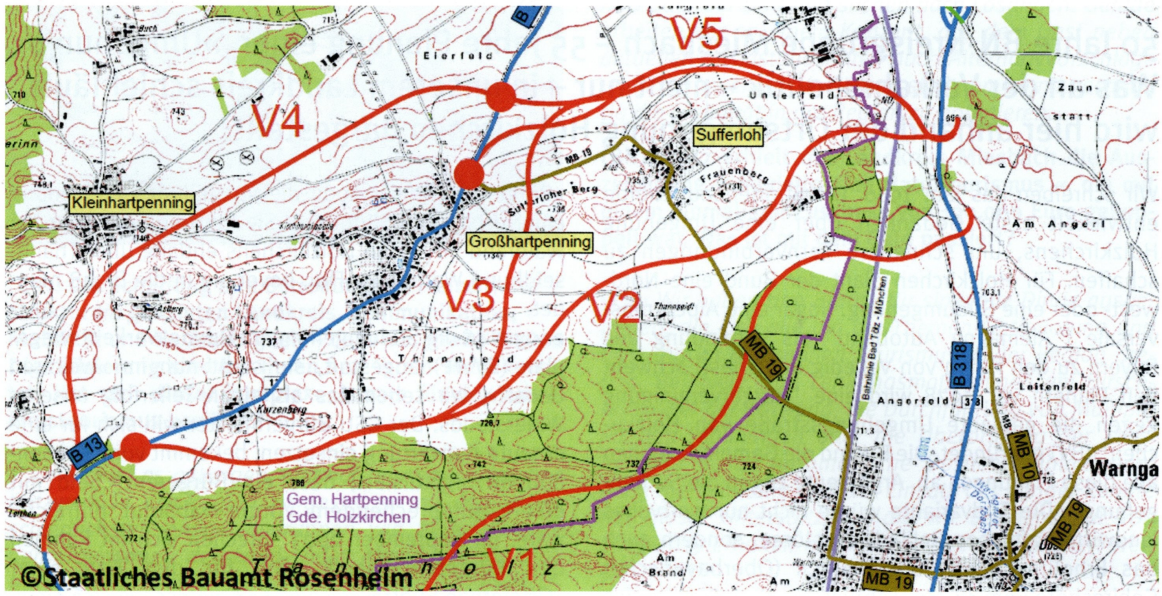
In Bezug auf die Straßenplanung stand der Baubeginn mal kurz bevor, mal verschwand die Planung in der Versenkung. 1997 die ersten Überlegungen zu einem »Bürgerbegehren«, 2002 die Vorstellung der Planung einer ortsfernen Südtrasse. Sie führt von der B 13 am Waldrand im Süden Holzkirchens entlang über Thannseidl und Warngauer Flur, bevor sie in die B 318 mündet.
2003 wird die Südumgehung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) abgestuft, sie steht nun im »weiteren Bedarf«, wir sehen das als einen Teilerfolg unseres Widerstands. Der CSU-Bürgermeister will sich für eine erneute Aufwertung einsetzen, bekommt vom Straßenbauamt signalisiert, dass ein Bürgerentscheid mit einem entsprechendem Votum »absolut hilfreich« wäre. Im September 2003 sprechen sich im Rahmen des Bürgerentscheids 73% für den Bau einer »Ortsfernen Südtrasse« aus, 69% wünschen sich einen Bahnhaltepunkt Süd (etwa bei der Einmündung der Umgehung in die B 318) und 64% den Bau einer Nordumgehung in Gemeinderegie.

Trotz fortgesetzten Widerstands wird die Nordumfahrung als Kreisstraße MB 9 gebaut und im Dezember 2009 für den Verkehr freigegeben. Im Juli 2013 werden wir informiert, dass die ortsferne Südumgehung – wie von uns vorhergesagt - nicht genehmigungsfähig ist, vom »Bahnhaltepunkt« ist keine Rede mehr. Das war eine weitere der von Anfang an unrealisierbaren Irreführungen der CSU. Es lenkt auf jeden Fall davon ab, mit eigenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Ort aktiv werden zu müssen.

Aber immer noch kein Ende: eine ortsnahe Südtrasse steht seit 2016 im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030, dazu eine Westumgehung von Großhartpenning im nachrangigen Bedarf mit Planungsrecht. Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung bekommt das StBA Rosenheim 19 Vorschläge - je weiter weg von Holzkirchen umso mehr Vorschläge. Die vom StBA Rosenheim präferierten ortsnahen Trassen will niemand. Wer denkt da nicht an St. Florian?

Viele Trassenvorschläge werden gestrichen, da sie südlich von Warngau in die B 318 münden. Da geplant ist, die B 318 bis zum Anschlusspunkt der Südtrasse 4-spurig auszubauen – was oft vergessen wird – sei das

wegen der Ortsdurchfahrt Warngau nicht möglich. Andere Trassen werden zusammengefasst, so dass noch 5 Trassen übrig bleiben.
Variante 1 wird ebenfalls verworfen, von den Varianten 2 und 3 rät das StBA Rosenheim ab, da sie wegen der faunistischen Schutzziele mit einem »naturschutzrechtlich ... hohen Risiko ... behaftet sind.« Auf Wunsch einiger Gemeinderäte und wegen der besonderen ökologischen Qualität des Gebiets südlich von Kurzenberg, wird Anfang 2020 eine ergänzende Faunistische Risikoanalyse erstellt, und deren Ergebnis Anfang dieses Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt. Es wird erneut von einer Trassenführung in den Bereichen südlich von Kurzenberg und südlich von Sufferloh aufgrund des hohen Risikos, dass sie rechtlich nicht durchsetzbar seien, abgeraten. Trotzdem beharrt die CSU auf einer leicht variierten Variante 3. Wir werden also noch einige Zeit mit diesem Thema zu tun haben. Wir bleiben achtsam, um im richtigen Moment dafür aktiv zu werden, die Zerstörung unserer heimatlichen Natur zu verhindern.



Weitere Bundesstraßenplanungen in unserem Landkreis

Die Umgehung Holzkirchens ist nicht die einzige Straße bei uns im Vorrangigen Bedarf des BVWP 2030. Bis dahin sollen weitere Projekte planmäßig abgeschlossen werden: die Ortsumfahrungen um Gmund und um Waakirchen sowie der weitere 4-spurige Ausbau der B 318 Richtung Gmund bis zur eventuellen Anschlussstelle der OU Holzkirchen. Dazu kommt dann noch der 8-spurige Ausbau der A 8 bis zum AB-Dreieck Inntal, der z.T. auch in unserem Landkreis liegt. Viel Geld will der Bund auf Wunsch der Bayerischen Landesregierung für den Ausbau der Straßen investieren, um den motorisierten Verkehr zu beschleunigen.
Wie es mit der Situation des Öffentlichen Personennahverkehrs bestellt ist, merken wir täglich. Die Schienenverbindung nach München ist recht gut, auch wenn die Züge häufiger und gelegentlich pünktlicher fahren könnten. Der Rest ist ausbaufähig. Wir spüren Tag für Tag, dass Bayern trauriges Schlusslicht aller 16 Bundesländer bei der umweltfreundlichen Mobilität ist.

Unsere Visionen / Träume bis zum Jahr 2046 (75 Jahre BN KG MB)

Öffentliche Mittel des Verkehrssektors wurden vom Straßenbau in die Förderung des Öffentlichen Nah- und Fernverkehrs verlagert. Straßen werden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht mehr gebaut, sondern nur noch instandgehalten. Aus der Straßenbauabteilung der Staatlichen Bauämter wurden Mobilitätsabteilungen, die Mobilitätswünsche nicht mehr nur aus Straßenbausicht betrachten. Ihr Auftrag ist es jetzt, Mobilität unter Einbezug aller Verkehrsmittel umweltfreundlich zu planen. Es ist gelungen, schneller zu planen und Planungen umzusetzen.

Bereits vor dieser Umstrukturierung wurde durch gemeinsamen Widerstand der Bewohner*innen unseres Landkreises und wegen der weiteren Entwicklung der Klimaerwärmung entschieden, keine der geplanten Umgehungsstraßen zu bauen. Dadurch entfiel auch der weitere 4-spurige Ausbau der B 318, selbst der 8-spurige Ausbau der A 8 wurde gestoppt.