

Ortsumfahrung Hohenschäftlarn – Entscheidung für Variante B

In seiner Sitzung vom 25. Juli 2018 hat sich der Gemeinderat mit deutlicher Mehrheit für die Weiterführung der Planungen der Ortsumfahrung für die Variante B ausgesprochen. Dieser Entscheidung gingen eine Reihe von Gesprächen mit Behörden und Nachbarkommunen und ein Runder Tisch im Jahr 2016 voraus. Grundlage waren auch Gutachten für verschiedene entscheidungsrelevante Belange.

Notwendigkeit einer Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt

Die Notwendigkeit einer Verkehrsentslastung ist bei allen Beteiligten unumstritten. Die Sarnberger Straße als Staatsstraße und Autobahnzubringer ist sehr kurvenreich und schmal und weist abschnittsweise 11% Gefälle auf. Insbesondere für Fußgänger an den schmalen Fußwegen entstehen fast täglich äußerst gefährliche Situationen. Eine Aufweitung des Straßenraumes ist nicht möglich. Mit Stand 2015 befahren täglich rund 11.600 Fahrzeuge - darunter 630 Schwerlastfahrzeuge – die Ortsdurchfahrt. Hinzu kommen die Staus durch die Bahnübergänge, die die Schadstoffbelastung für die Anlieger und Fußgänger noch erhöhen.

Aus diesen Gründen hat der Gemeinderat im September 2013 mehrheitlich beschlossen, mit dem Freistaat Bayern eine Vereinbarung über die kommunale Sonderbaulast zur Errichtung einer Nordumfahrung für Hohenschäftlarn abzuschließen.

Durchführung eines „Runden Tisches“

Im Dezember 2013 hat dann der Gemeinderat beschlossen eine moderierte Bürgerbeteiligung (Runder Tisch) durchzuführen, um die Konfliktlagen aufzuarbeiten und den politischen Entscheidungsprozess zu unterstützen. Den Zuschlag erhielt im September 2014 das Büro Identität & Image. Im Jahr 2015 fanden zwei öffentliche Informationsveranstaltungen und anschließend 11 „Runde Tische“ statt. Bei diesen Besprechungen waren u.a. Vertreter der BI, der Land- und Forstwirtschaft, der Anlieger der Sarnberger Straße, des BUND KV München, die Gemeindeverwaltung, die Planer sowie Behördenvertreter des Straßenbauamtes und des Amtes für Landwirtschaft und Forsten beteiligt.

Nach umfassenden Diskussionen und dem Zuarbeiten durch Fachplaner wurde folgender Kompromisstext dem Gemeinderat zur weiteren Bearbeitung empfohlen:

„Variante B, BI und E. Die Auswahl der Varianten erfolgte nicht durch Abstimmung, sondern stellt die unterschiedlichen Präferenzen der Teilnehmer (des Runden Tisches) zu den einzelnen Varianten dar.

Auf Basis dieser Varianten sollen die weiteren Untersuchungen der Trassen erfolgen und sich der Gemeinderat auf eine Lösung mit den zuständigen Behörden und Planern zum Wohle aller Bürger der Gemeinde Schäftlarn einigen.“

Beteiligung und Gespräche mit Nachbarkommunen

Konkret hat die Gemeinde Schäftlarn bereits Anfang 2010 ein Gesprächsangebot an die Gemeinde Baierbrunn gerichtet in Zusammenhang mit einer Trasse zwischen B11 und Schorn entlang des „Forstenrieder Park Zaunes“. Diesen Antrag hat der Gemeinderat in Baierbrunn einstimmig aus Gründen des Umweltschutzes abgelehnt. Diese Ablehnung wurde 2013 nochmals bestätigt.

Auch mit der Stadt Sarnberg hat eine Reihe von Gesprächen in dieser Zeit stattgefunden, insbesondere zur Möglichkeit eines direkten Autobahnanschlusses bei Schorn. Hierbei hat

die Stadt Starnberg die Möglichkeit eines Vollanschlusses nicht in Betracht gezogen, da hier aus Sicht von Starnberg keine Genehmigung zu erwarten war. Noch vor einem Jahr haben Gespräche mit der Stadt Starnberg und der Autobahndirektion Südbayern stattgefunden. Den vereinbarten weiteren vertieften Planungen hat der Stadtrat in Starnberg nicht zugestimmt. Hinzu kommt, dass die Entscheidung für den Tunnel in Starnberg eine angedachte stadtferne Nordumfahrung auf unabsehbare Zeit obsolet macht.

Ergebnis des Entwurfs einer Vorplanung für die Varianten B, BI und E

Gemäß der Vereinbarung des Runden Tisches hat die Gemeinde entsprechende Untersuchungen des Verkehrsplaners, des Umweltbüros und des Straßenplaners beauftragt. Variante B weist eine Länge von etwa 2,8 km und die Variante BI eine Länge von etwa 5,2 km auf. Die Ergebnisse wurden vom Verkehrsplaner in einer „Vorhabenbeschreibung – Voruntersuchung“ zusammengefasst. Hierbei ergeben sich folgende Eckpunkte:

- a) Verkehrswirksamkeit: Die Verkehrsgutachten vom Büro Prof. Kurzak kommen zum Ergebnis, dass die Querschnittsbelastungen für die Ortsdurchfahrt im Jahr 2030 hochgerechnet bei Variante B 4.700 Kfz/Tag und bei Variante BI 6.100 Kfz/Tag betragen werden. Dies bedeutet, dass die Verkehrsbelastung im Ort bei Variante BI um etwa 30% schlechter sein wird.
- b) Kosten: Beide Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch ihre unterschiedliche Länge. Brücken und Kreuzungsbauwerke sowie die Neuanlage von Wirtschaftswegen werden bei beiden Varianten in etwa in gleichem Umfang benötigt. Die Kosten (Stand Dezember 2016) einschließlich Grunderwerb werden für Variante B auf 9,4 Mio. Euro und für Variante BI auf 14,1 Mio. Euro geschätzt.
- c) Umweltauswirkungen: Im Bereich der Umweltbelange werden die Auswirkungen der geplanten Umfahrung auf die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild, Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft sowie Kultur- und Sachgüter betrachtet und entsprechend dem Gesetz zur Umweltverträglichkeit (UVP) gewertet. Z.B. ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Variante B augenscheinlich, jedoch führt auch die Variante BI zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch ihren Verlauf im Wald, die aber nicht so offensichtlich ist.

Besonders deutlich sind die Vorteile der Variante B beim Schutzgut Pflanzen und Tiere sowie beim Schutzgut Boden durch den generell geringeren Flächenanspruch und da hier Lebensräume von geringerem ökologischem Wert betroffen sind als im Wald.

Entsprechend der Bayerischen Kompensationsverordnung ist daher der naturschutzfachliche Kompensationsbedarf bei der Variante BI mindestens doppelt so groß wie bei der Variante B. Hinzu kommt, dass die Variante BI durch den Wald verläuft, der gemäß Regionalplan der Region München sowie der Bannwaldverordnung unter besonderem Schutz steht. Darüber hinaus stellt das Waldgesetz besondere Anforderungen bei der Abwägung von Varianten.

Zu diesen Untersuchungen wurden auch Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt München und vom Staatlichen Bauamt Freising, der sich auch die Regierung von Oberbayern anschließt, eingeholt. Hierbei wird betont, dass alle betrachteten Varianten negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Unter Berücksichtigung des Vermeidungsgebotes gemäß Naturschutzgesetz ist die Variante B am umweltverträglichsten und die mit dem größten Realisierungspotential.

Aus diesen genannten Gründen hat sich der Gemeinderat in seiner Sitzung vom Juli 2018 für die Weiterführung der Variante B entschieden, da die Variante BI unter den vorliegenden Untersuchungen keine Aussicht auf Genehmigung hat.