

Die neue B304 - tiefergelegt.



Herzlich Willkommen zu unserem Info-Abend

B304 (tief)

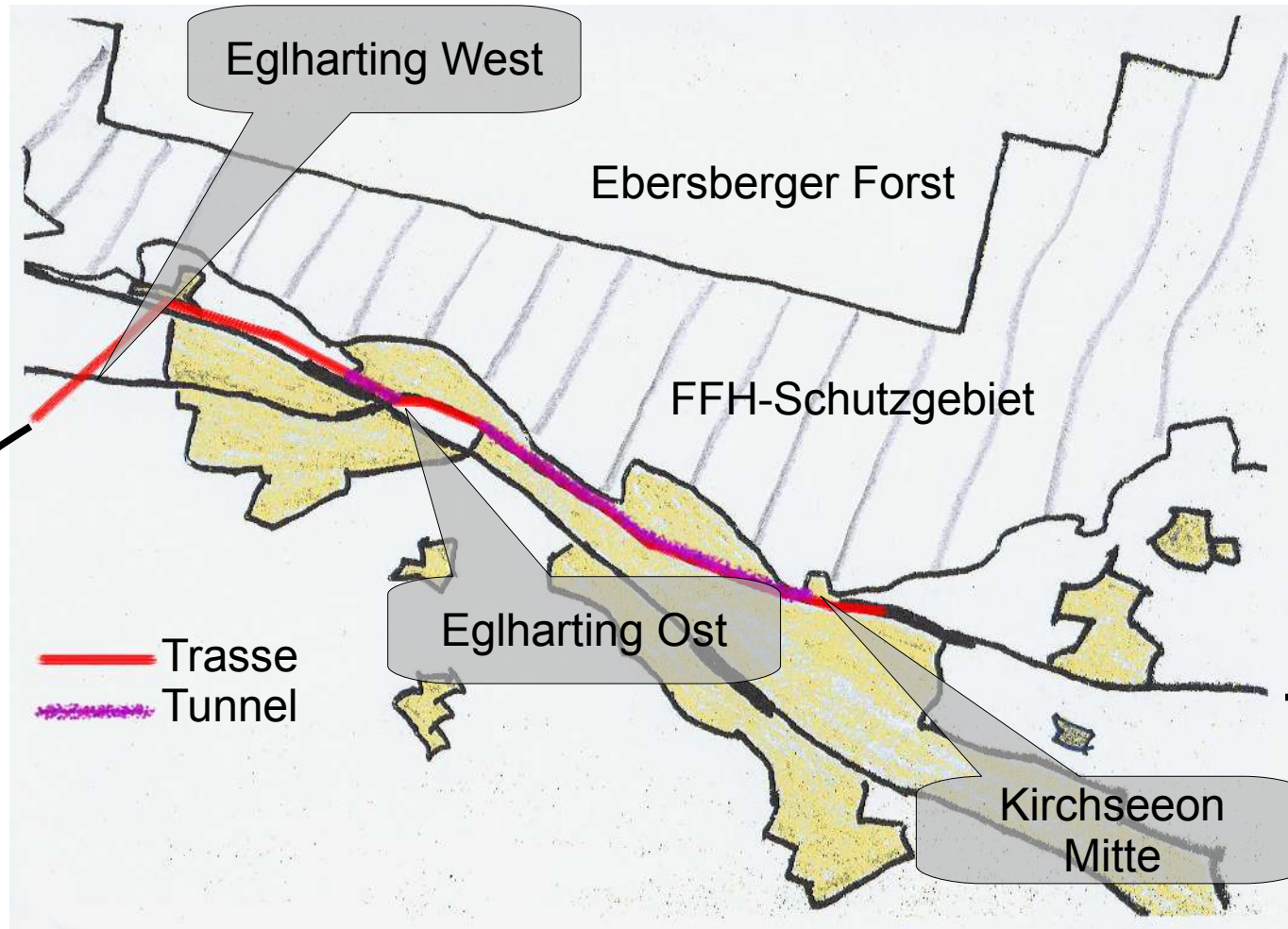


- x Details zu unserer Idee
- x Planung der Bauphase
- x Variantenvergleiche
- x Fragen und Antworten

Fr, 9. November, 20 Uhr, im Brückenwirt

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die neue B304 - tiefergelegt.



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. **JETZT. FÜR MORGEN.**

Die neue B304 - tiefergelegt.



Sieben auf einen Streich

- ✓ "Nie wieder Stau" - Verkehrsbelastung sinkt
- ✓ Kein Lärm und Abgas nur gefiltert - Emissionsbelastung fällt deutlich
- ✓ **Nahezu kein Landschaftsverbrauch** - Erholungsgebiet bleibt erhalten
- ✓ Kinder können wieder Fahrrad fahren - erhöhte Verkehrssicherheit
- ✓ Kirchseeoner Leben bleibt erhalten - Gewerbe gut angebunden
- ✓ Kein Luftschloß - so ist es technisch und rechtlich machbar!
- ✓ Die Lösung noch erleben - **schnelle Umsetzbarkeit**
- ✓ Die "Blechmauer" fällt - Kirchseeon wächst zusammen



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Unsere Idee – die Details.



„Die Straße bleibt im Ort.“

Zwischen den 3 Abfahrten liegen jeweils 2 km Strecke – weder für Anwohner noch Pendler entstehen große Wege.

Um den Verkehrsfluß nach Zornedinger Vorbild optimal zu gestalten, schlagen wir neben der schon bisher geplanten Abfahrt Eglharting West eine nicht ganz vollständige für Eglharting Ost und einen Kreisverkehr über den Durchgangsfahrbahnen für Kirchseeon Mitte, Höhe Friedhof, vor.

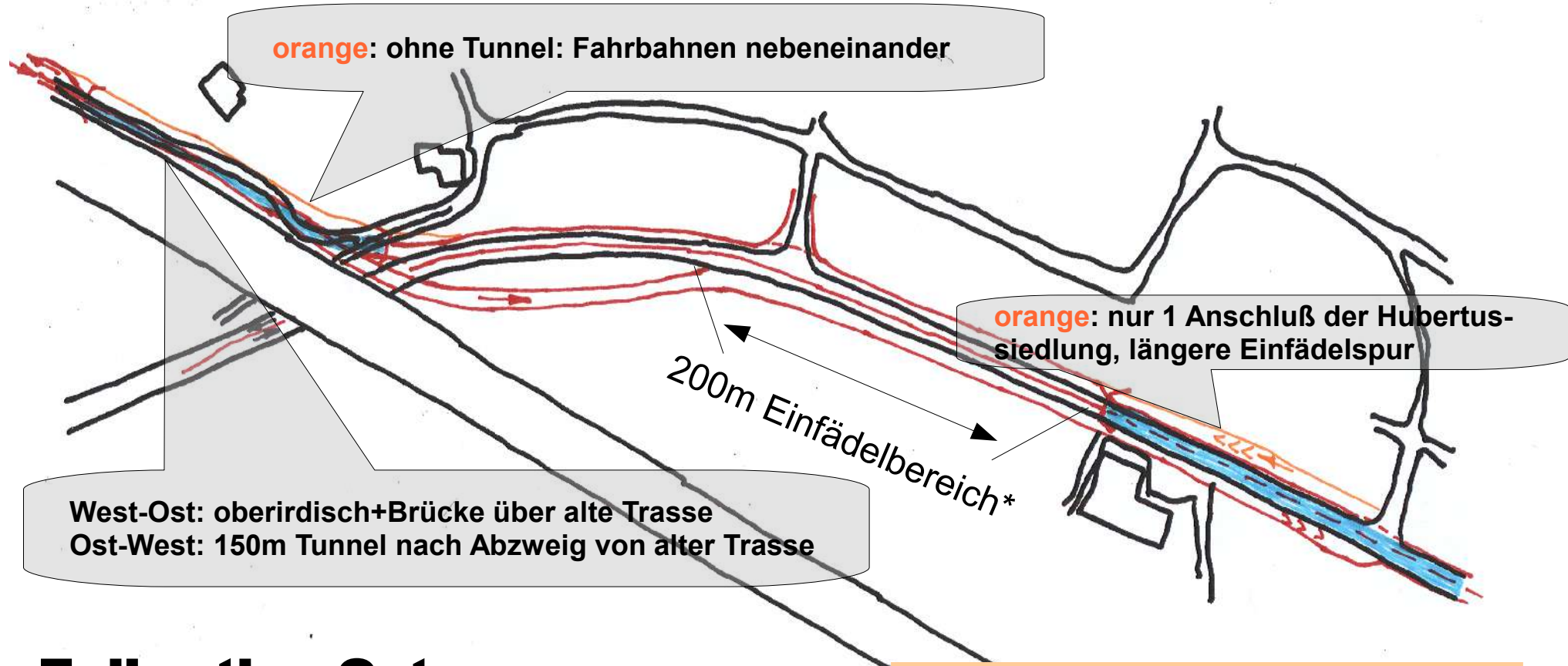
Die Oberflurstraße in Kirchseeon ist dabei 1.6 km lang („echter Tunnel“) und dient allen bisher in die B304 einmündenden Ortsstraßen auch weiterhin als Bündelungsstraße.

Nördlich vom S-Bahnhof Eglharting können die Fahrspuren wahlweise über- oder nebeneinander geführt werden, da die Richtungsfahrbahn West-Ost wie die Bahn über die alte B304 führt, während die Ost-West-Richtung aufgrund der Einfädelspur in Höhe der Unterführungssohle liegt. In beiden Fällen bleibt genug Platz für den Fußweg zum Bahnhof. Allerdings würde die Nebeneinanderführung beider Fahrbahnen einen erheblichen Eingriff in den Grund der Anwohner bedeuten und die Lärmschutzwand direkt vor deren Haus rücken. 150 weitere Tunnelmeter sind also sinnvoll.



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Unsere Idee – die Details.



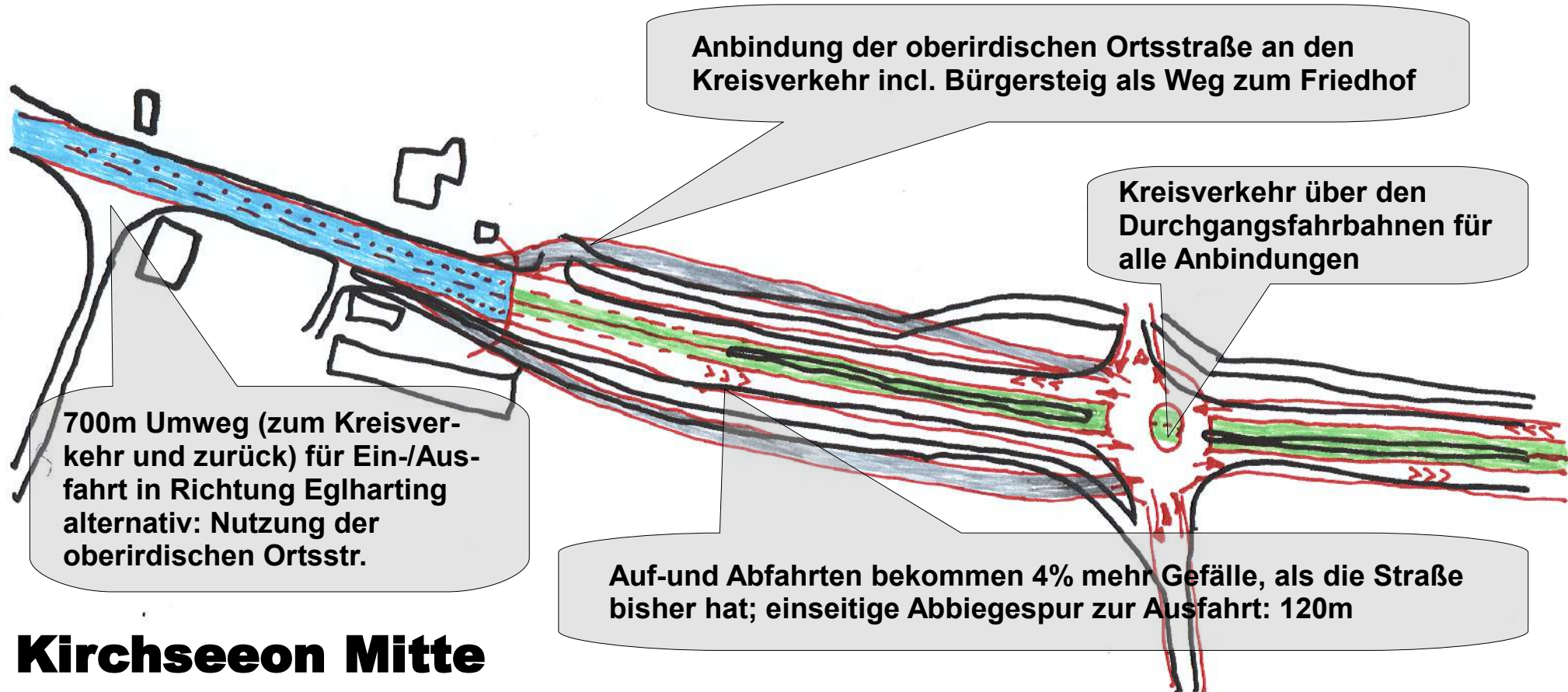
Eglharting Ost

- Einfädelbereiche 2-spurig je Richtung
- incl. **Alternativvarianten**

Anmerkungen:

Keine Abfahrt aus Westen nach Eglharting
Keine Tunnelleinfahrt aus der Hubertussiedlung
* wie Petuelring

Unsere Idee – die Details.



Kirchseeon Mitte

Einfädelbereiche 2-spurig je Richtung,
in Ost-West-Richtung teilweise im Tunnel

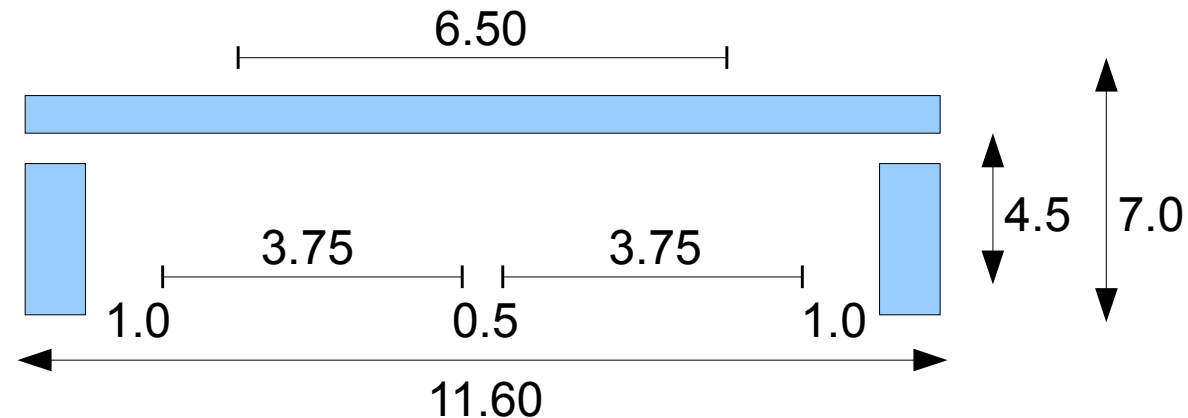
Unsere Idee – die Details.



Querschnittsvorschlag

in Anlehnung an die modernen A71-Tunnel (+ doppelter Mittelstreifen)

de.wikipedia.org/wiki/Regelquerschnitt



Die derzeitige Straße verfügt aufgrund großzügiger Bauweise und der Bürgersteige auch an der engsten Stelle über die erforderliche Breite.

Der Umgehungstunnel für Plettenberg im Sauerland kam sogar mit 1 m weniger aus. Während der Bauphase wird es aber erforderlich sein, Privatgrund zu nutzen. Notfallbuchten (50 m lang) können hingegen auf öffentlichem Grund gebaut werden.

- Max. zulässige Breite eines LKW's 2.5 m
- Breite eines modernen Rettungswagens (MICU) nach DIN EN 1789 2.0 m

Hintergrund: Tunnelbau am Mittleren Ring in München

www.muenchen.de/cms/prod1/mde/_de/rubriken/Rathaus/35_bau/30_projekte/pdf/mro1341.pdf

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Unsere Idee – die Details.



Neue Kanalisation und für alle besserer Lärmschutz

Der Tunnelbau in Kirchseeon erfordert einen weitgehenden Neubau der Kanalisation – eine Maßnahme, die teilweise auch ohne Straßenneubau im nächsten Jahrzehnt erforderlich wäre.

Der mit dem Straßenbau einhergehende Lärmschutz nördlich des Eglhartinger S-Bahnhofs verbessert auch den Lärmschutz gegenüber der Bahnstrecke. Insgesamt verringern sich für alle Anwohner die Emissionsbelastungen – für die meisten in sehr hohem Maße.

Beurteilung der Verträglichkeit

Schutzgut

Mensch (Nachtruhe)

Mensch (Erholung)

Tiere und Pflanzen

Wasser

Erfüllung durch unsere Variante

für alle besser als bisher

Erholungsgebiet bleibt unangetastet

Lebensraum bleibt vollständig erhalten

kein Einfluß, Tunnel liegt über dem Grundwasserspiegel

Es gibt nur Entlastungen, keine Belastungen.

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Unsere Idee – die Details.



Hochstufung im Bundesverkehrswegeplan

Ausgangslage:

Einstufung der aktuellen Trasse im „weiteren Bedarf“
als „Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“
➔ ohne Chance auf Einstufung in den vordringlichen Bedarf

Unser Vorschlag verbessert die Ausgangslage deutlich:

- ✓ kein ökologisches Risiko
- ✓ ca. 3 der 4 km verlaufen auf vorhandenen Trassen
- ✓ ca. 0.5 km sind identisch mit der bereits geprüften Variante
- ✓ ca. 0.5 km (nördlich des S-Bahnhofs Eglharting) müssen vollständig neu geprüft werden
- ✓ minimale Grundstückskäufe
- ✓ keine Ausgleichsflächen
- ✓ geringster Neuf Flächenverbrauch aller denkbaren Trassen mit weniger als 2 km Tunnellänge

Hintergrund: Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan:

www.bmvbs.de/Verkehr/Programme-,1495/Bundesverkehrswege-plan.htm

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Unsere Idee – die Details.



Hat die Sache wirklich keinen Haken? Doch – das Geld.

Ausgangslage:

Bundesmitten für die bisher geplante Variante: 17.4 Mio Euro

Dazu kämen noch Kosten für die Ausgleichsflächen – je nach Urteil des EuGH – falls der zu dem Schluß käme, daß unsere Variante wirtschaftlich so unzumutbar wäre, daß das FFH-Gebiet angetastet werden darf.

Unser Vorschlag kostet deutlich mehr. Seriöse Anhaltspunkte sind sehr schwer zu finden.

- Die Münchner Projekte am Mittleren Ring verdeutlichen die Machbarkeit, sind aber aufgrund der Hochhäuser am Rand und der Mehrspurigkeit schlecht vergleichbar.
- Eine Reihe von Tunneln sind deutlich zu alt oder zu klein bzw. zu breit.
- Es bieten sich die querschnittsgleichen **A71-Tunnel** an, um einen Überblick zu bekommen.

Ergebnis: Mehr als 30-35 Mio Euro für den Tunnelanteil plus 6 Mio Euro für den übrigen Teil sollten es nicht werden. Die Frage, wieviel weniger es wird, wollen wir mit Experten klären.

Unsere Entscheidung für diese Variante ist davon unabhängig – es ist das kleinere Übel.

Hintergrund: Tunnel der A71

de.wikipedia.org/wiki/Rennsteigtunnel und de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Alte_Burg

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die Bauphase – letzter Lärm.



3 Phasen von Ost nach West

Teil 1: Spannleitenberg bis Einmündung Rotbuchenstr.

Die Umleitung erfolgt mit laufendem Tunnelfortschritt immer weiter durch den Ort. Ab Erreichen der Einmündung Waldbahn wird der Schwerlastverkehr vollständig aus Kirchseeon verbannt. Ab vollständiger Fertigstellung der Oberflurstraße bis zur Rathausstr. wird aber die Umleitung schon hier wieder auf die B304 zurückgeführt.

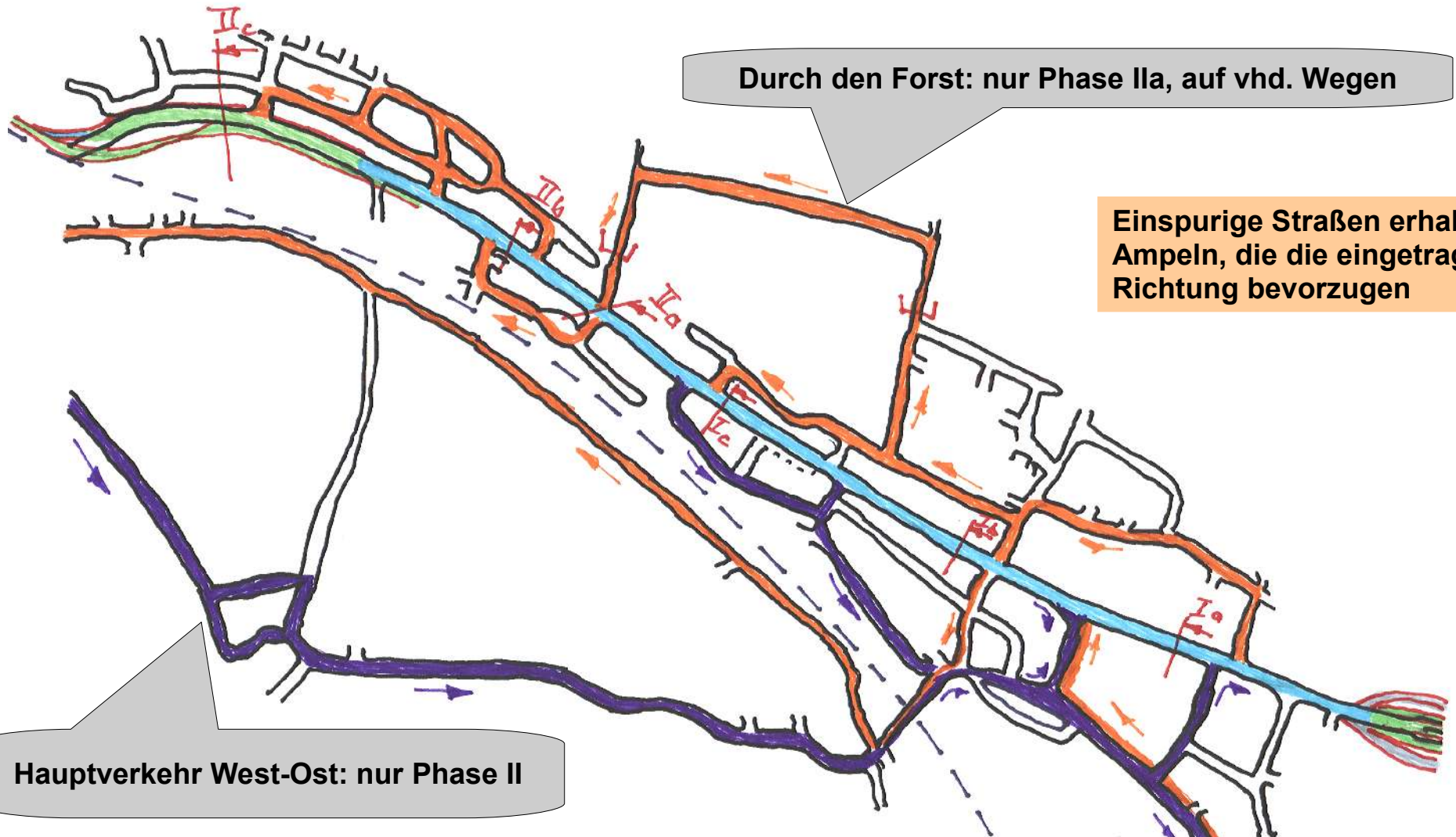
Teil 2: Einmündung Rotbuchenstr. bis S-Bahnhof Eglharting

Die Oberflurstraße wird bereits wieder genutzt. Der Ost-West-Verkehr wird meist nördlich der B304, für kurze Zeit durch den Forst bzw. die Ahornstr. geführt. Der West-Ost-Verkehr wird über Eglharting-Riedering geleitet. Als zusätzliche Alternative in Ost-Westrichtung wird der südliche Bahnweg Kirchseeon-Eglharting geteert (spätere Nutzung weiterhin als Radweg). Das Ende am S-Bahnhof wird zunächst in Ost-West-Richtung erstellt, dann in West-Ost-Richtung.

Teil 3 oder zeitgleich: Umfahrung Eglharting

Die neue Trasse wird zunächst gebaut und bei Fertigstellung angebunden.

Die Bauphase – letzter Lärm.



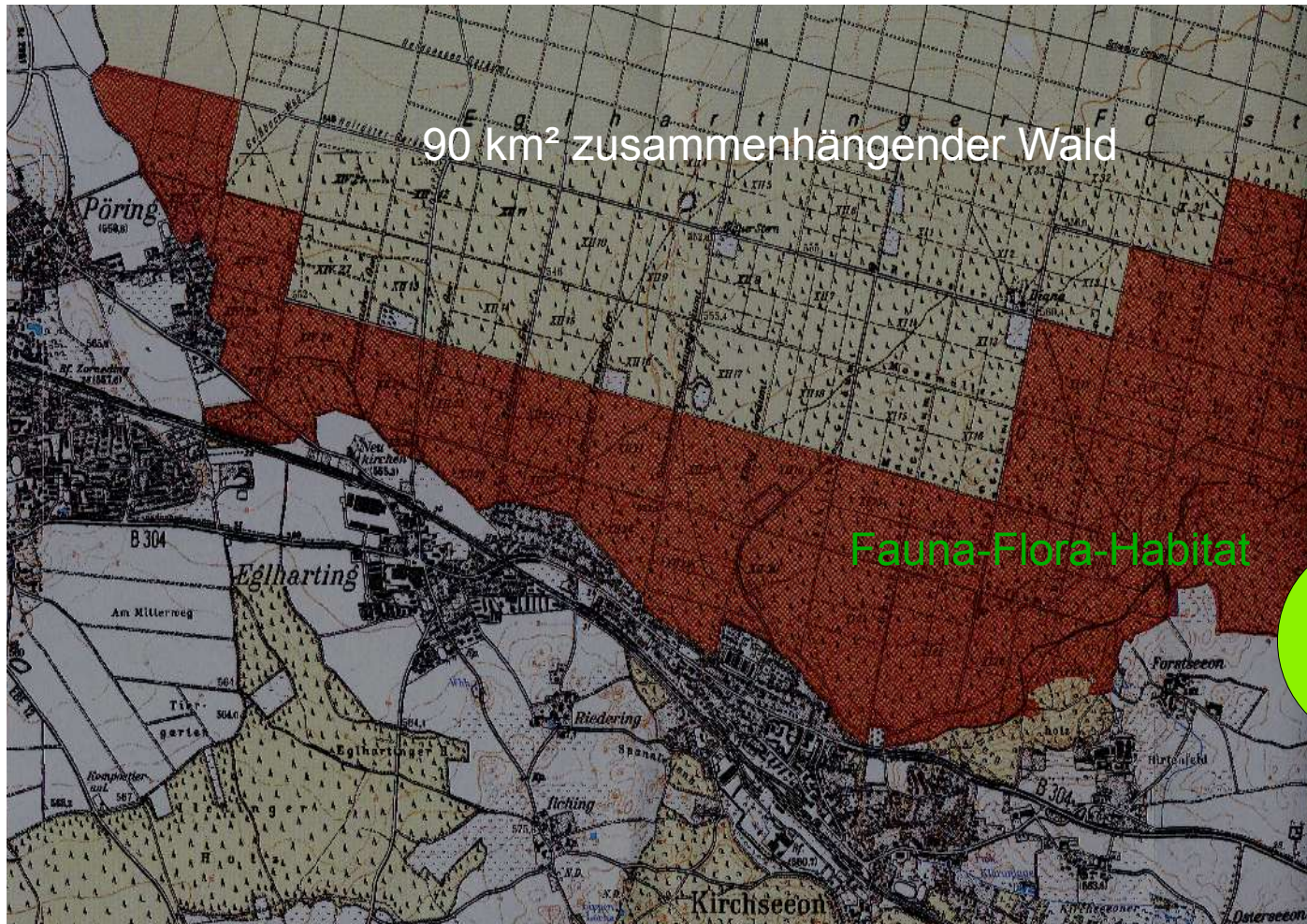
Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die neue B304 – tiefergelegt.

... weil der Forst es uns Wert ist.



Geobasisdaten des Bayerischen Landesvermessungsamtes,
Nutzungserlaubnis vom 6.12.2000, AZ.: VM 3860 B - 4562



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die neue B304 – tiefergelegt. ... weil der Forst es uns Wert ist.



Bei Eingriffen im FFH-Gebiet

muss nun zuvor eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden (§ 34 Abs. 1, 2 BNatSchG). Hier gilt ein grundsätzliches **Verschlechterungsverbot**. Diese Verträglichkeitsprüfung wird unabhängig von einer eventuell zusätzlich erforderlichen (UVP) nach dem UVPG durchgeführt.

Ergibt die Verträglichkeitsprüfung, dass das Projekt zu Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es zunächst unzulässig.

Diese Unzulässigkeit des Projekts kann nur überwunden werden, wenn im Rahmen einer Alternativenprüfung (BNatSchG § 34 Abs. 3 Nr. 2) nachgewiesen werden kann, dass es **keine Projekt- und Standortalternative gibt, die unter zumutbaren Bedingungen realisiert werden kann** und das Gebiet nicht oder geringer beeinträchtigen als das eigentliche Vorhaben.

Außerdem muss als weitere kumulative Zulassungsvoraussetzung ein überwiegendes öffentliches Interesse nachgewiesen werden. **Dieses muss im Einzelfall höher wiegen als das öffentliche Interesse am Schutz des betroffenen Gebietes**. Wird durch den Eingriff ein so genannter prioritärer Lebensraum betroffen, ist bei bereits eingetragenen FFH-Gebieten die Zustimmung der EU-Kommission erforderlich.

Ist der Eingriff nach dem Bundesnaturschutzgesetz in einer Natura 2000-Fläche zulässig, muss dafür ein Ausgleich geleistet werden.

Zitat aus: Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Stand: 28. September 2007
de.wikipedia.org/wiki/Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die neue B304 – tiefergelegt. ... weil der Forst es uns Wert ist.



Keine weitere Trasse durch den Forst!

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Gute und weniger gute Ideen. ... die Variantenvielfalt.



Tunnellösungen

Ausgangslage:

Unsere und alle südlich verlaufenden Varianten benötigen Tunnel und/oder Brücken. Ist aber die Entscheidung „pro Tunnel“ gefallen, ergeben sich weitere Varianten!

Philipp Goldner schlägt einen Tunnel unter der Kirchseeoner Innenstadt vor und umgeht Eglharting im Süden: kürzeste Wegstrecke zwischen Zorneding und Ebersberg, ebenfalls sehr gut umweltverträglich, leider nicht so schnell umsetzbar und mit etwas schlechterer Anbindung des Ortes.

Sollte sich eine Südvariante ergeben, die eine **echte Sanierung des IVECO-Geländes** einschließt, werden wir auch dies unterstützen.

Auch dem Vorschlag für einen interfraktionellen Arbeitskreis können wir viel abgewinnen – sofern allerdings die Prämisse gilt: **Laßt die Wildsau leben!**

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Gute und weniger gute Ideen.

... die Varianteneinfalt.



Keine weitere Trasse durch den Forst!

Die Idee klingt verlockend – so Marke „zwei Fliegen mit einer Klappe“.

Einige CSU-Politiker versuchen die Variante durch den Forst damit zu rechtfertigen, daß en passant auch die Nord-Süd-Verbindung verbessert werden könnte.

Es wären viele km Forst, viele km FFH und noch geringere Chancen bei einem solchen Großprojekt.

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die neue B304 - tiefergelegt.



Christoph Köhler:

"Das Problem nicht von Bürgermeister Ockel verwalten lassen, sondern lösen."

Frank W. Költerhoff:

"Man braucht Visionen, um den heutigen Bedürfnissen gerecht zu werden."

Lars Krüger:

"Es war eine 'Schnapsidee'. Dann habe ich andere Varianten gesehen. Unser Schnaps ist gut."



Vielen Dank! ... und nun ist Zeit für Fragen!

Vorschlag und Ausarbeitung von:

Lars Krüger, 32, Berechnungsingenieur, B304 Anwohner,
Ansprechpartner Verkehrspolitik, Listenplatz 9, v.i.S.d.P.
e-mail: lars.krueger@gruene-kirchseeon.de - Tel.: 08091-539103



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.