

„B20 OU Laufen, Ortstermin am 28.05.2008

Teilnehmer: MR B. ... BMVBS, MR Dr. L. ... OBB, Ltd. BD K. ..., BR z.A. Dr. L. ...

In Laufen wurden folgende Punkte besichtigt:

- Aufstieg bei Niederheining,
- Querung der Kreisstraße BGL3 mit der Bahn
- Wohngebiet Haslacher Breiten
- Gewerbeband entlang der Bahn zwischen der St2103 und der Kr BGL3
- Bahnhofstraße
- Weiler Letten an der B20
- Weiler Froschham an der St2103
- Salzachbrücke und Schloßstraße Laufen im Zuge der St2103
- Umfahrung Oberndorf mit Grünbrücke ("Unterflurtrasse").

Bei der anschließenden Besprechung im Kapuzinerhof, an der auch Bürgermeister F. ... und H. N. ... (geschäftsführender Beamter) teilnahmen, wurden folgende Punkte näher angesprochen:

Gespräch bei Bundesminister T. ... am 11.03.2008:

Herr B. ... hat sich nach dem Gespräch zwischen Minister T. ..., MdB Dr. R. ..., MdB Dr. K. ... und Bgm. H. ... im Auftrag des Ministers schriftlich an die DB AG gewandt, um eine Aussage einzuholen, wie sie sich eine gemeinsame Planung vorstellt und welche Kosten eine Bahnverlegung verursacht. Die DB AG hat in einem Vorabgespräch signalisiert, dass sich diese Kosten ohne die aufwändige neue Signaltechnik auf ca. 15 Mio. € belaufen. Das Antwortschreiben steht noch aus und wird bis Mitte Juni erwartet.

Ein weiteres Schreiben ging an den österreichischen Verkehrsminister F. ... mit der Bitte, den Halbanschluss Hagenau zu forcieren (Anschluss zwischen der B 156 und der Westautobahn).

Gemeinsame Planung mit der DB AG:

Ein Ausbau der Bahnlinie Mühldorf - Freilassing im Bereich Laufen ist erst nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels (ca. 2018) realistisch, da im Zusammenhang mit dieser Maßnahme die Strecke München - Rosenheim vorrangig ausgebaut wird.

Verkehrswirksamkeit:

Für Herrn B. ... sind Lösungen mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung von unter 4000 Kfz/d nur schwer vermittelbar.

Kosten:

Eine Kostensteigerung von bis zu 100% gegenüber den 7,6 Mio. € aus dem Bedarfsplan wäre in Anbetracht des bisherigen sehr guten Nutzen-Kosten Faktors von 7,1 noch vertretbar und dürfte bei gleicher Verkehrswirksamkeit den Verbleib im Vordringlichen Bedarf nicht gefährden.

Bahnnahe Trassen:

Bei Aufrechterhaltung der Forderung nach einem Tunnel besteht die Gefahr, dass Laufen aus dem Bundesverkehrswegeplan fällt. Zum Einen weil die Kosten unverträglich hoch sind und zum Anderen weil die bahnnahe Trassen aufgrund der fehlenden Anschlüsse nur eine geringe Verkehrswirksamkeit aufweisen. Hinzu kommt, dass die bahnnahe Trassen auch im Falle eines (kurzen) Tunnels vergleichsweise nah an der vorhandenen Bebauung liegen und dort mit hoher Wahrscheinlichkeit großen Widerstand erzeugen werden.

Weitläufige Umfahrung:

*Eine weiträumige Umfahrung wird von Herrn B. ... und Dr. L. ... favorisiert. Die unvermeidliche Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen wird zwar erheblichen Widerstand der landwirtschaftlichen Betriebe zur Folge haben. Nach Auffassung von Herrn F. ... könnte dieser Widerstand durch den weitgehenden Erhalt des Erschließungswegenetzes mit Überführungen über die Bundesstraße und eine nochmalige Neuordnung der landwirtschaftlichen Flächen in Teilbereichen abgemindert werden. Zusätzlich sehen es Herr B. ..., Herr L. ... und Herr F. ... für den Bereich Froschham als kritisch an, wenn dort die Bundesstrasse in Dammlage über die Staatsstraße geführt wird. Es sollte versucht werden, dort die Bundesstraße in Tieflage unter der Staatsstraße zu führen und die Staatsstraße ggfalls. so weit wie möglich anzuheben. Die daraus resultierenden Mehrkosten durch eine Wannenkonstruktion unter der Brücke auf ca. 500 m Länge wären für Herrn B. ... noch vertretbar (evtl. zum Teil auch vorstellbar mit einer Überdeckelung = Grünbrücke). Sowohl Herr B. ... als auch Herr Dr. L. ... vertreten die Auffassung, mögliche Zugeständnisse nach einem vorher abgestimmten Stufenkonzept zu gewähren.
(...)*

[Unterstreichung durch Pro Naturland – Verein zur Erhaltung des Kultur- und Naturlandes von Laufen]