

# Mobilität auf Abwegen

„Gesamtverkehrskonzepte“ für den Landkreis Ebersberg  
auf dem Prüfstand

- Kurzversion -

# Verkehrsbelastung der Autobahnen in Südostbayern



Landtagsbeschluss vom 09.07.2003 zu einem Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion

## **Flughafenanbindung vom Osten und Südosten Bayerns**

„Die Staatsregierung wird aufgefordert [...] Maßnahmen zur Flughafenanbindung vom Osten und Norden und Südosten Bayerns in den nächsten Jahren mit Nachdruck zu realisieren bzw. beim Bund einzufordern, insbesondere auch:

1. Fertigstellung der A 94 und der Flughafentangente Ost (FTO),
5. [...] Bau der B 15 Westtangente in Rosenheim,
6. Ausbau der Staatsstraße 2080 mit Beseitigung des Bahnüberganges in Pfaffenhofen, Umfahrung Ostermünchen, Umfahrung Grafing, Ostumfahrung Ebersberg, Umfahrung Moos/Schwaberwegen mit Anbindung an die FTO.“

# Geforderte Maßnahmen des Landtagsbeschlusses von 2003

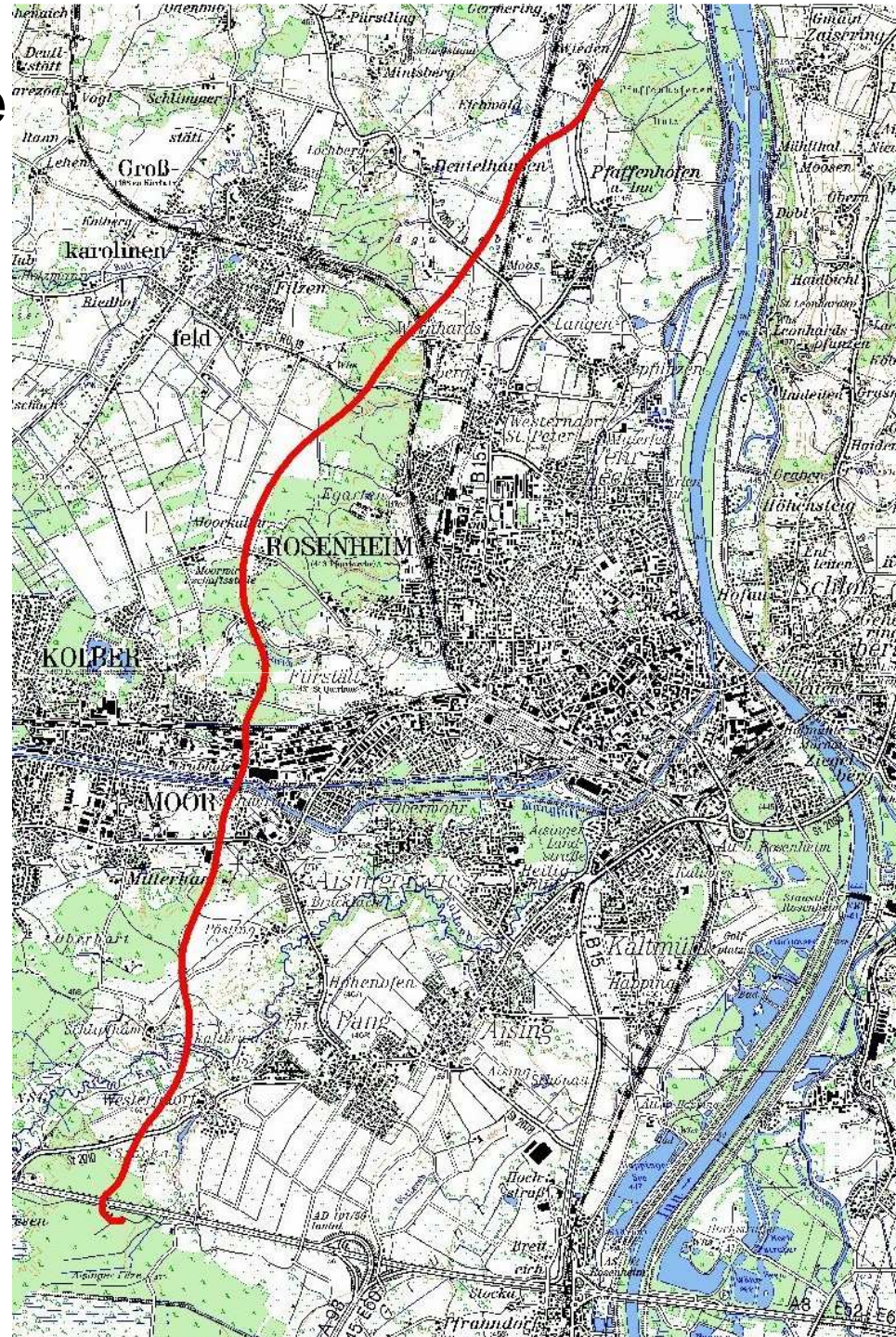


## **Stand Ende 2011: Ausbau / Neubau der Staatsstraße 2080:**

- Westtangente Rosenheim (11 km) Klagen abgewiesen – baureif
- Umfahrung Ostmü. / Weiching 1. Dringlichkeit (bis 2020)
- Umfahrung Grafing Planfeststellungsbeschluss 2010
- Umfahrung Ebersberg 2. Dringlichkeit (nach 2025)
- Umfahrung Moos / Schwaberwegen 1. Dringlichkeit (bis 2020)

# Westtangente Rosenheim

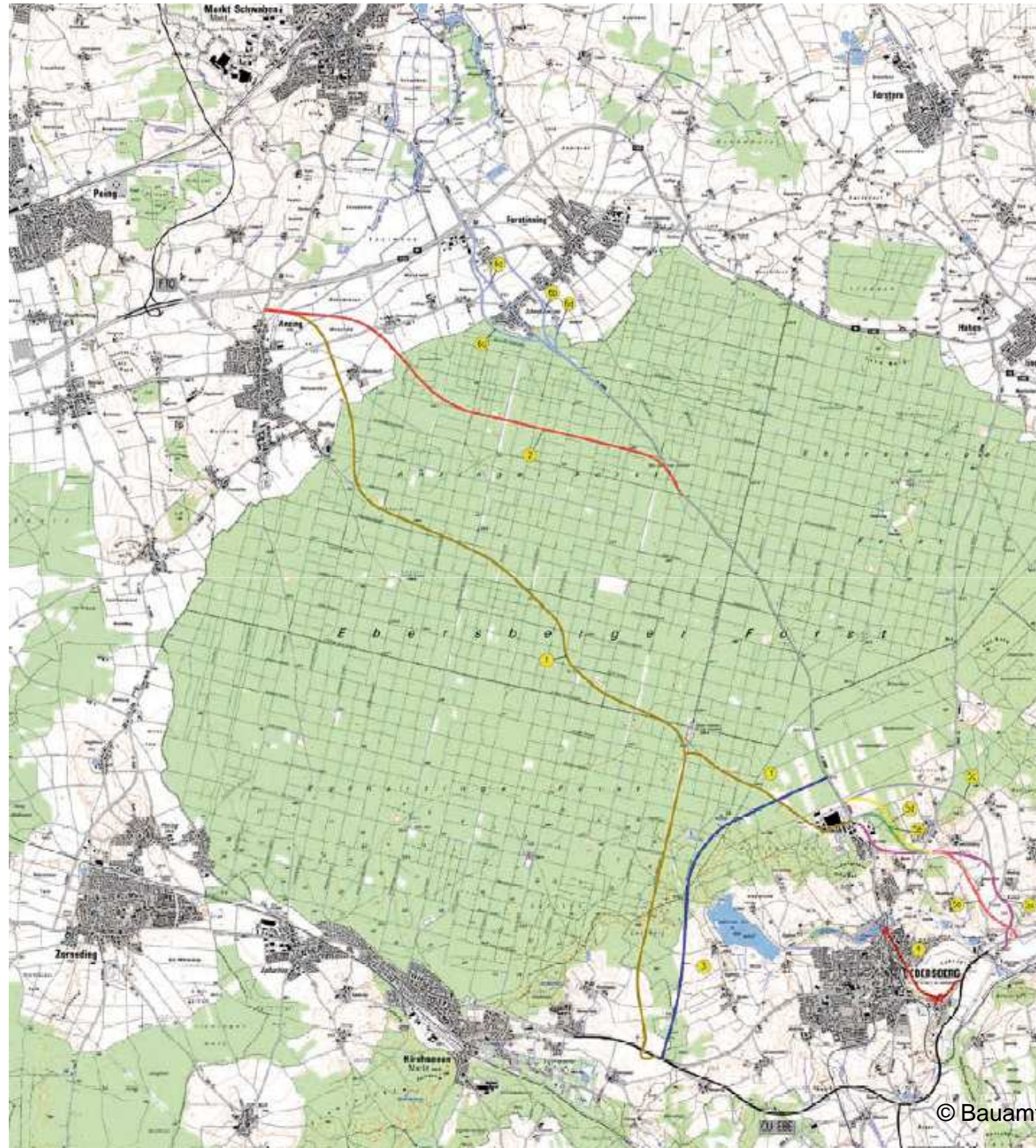
(11 km, 74 Mio. €)



# Ostumfahrung Grafing (2,7 km, 7 Mio. €)



Machbarkeits-  
studie Umfahrung  
Ebersberg und  
Schwaberbergen/  
Moos





# FFH-Gebiete im Ebersberger Forst (Flora-Fauna Habitate 3,5 km)



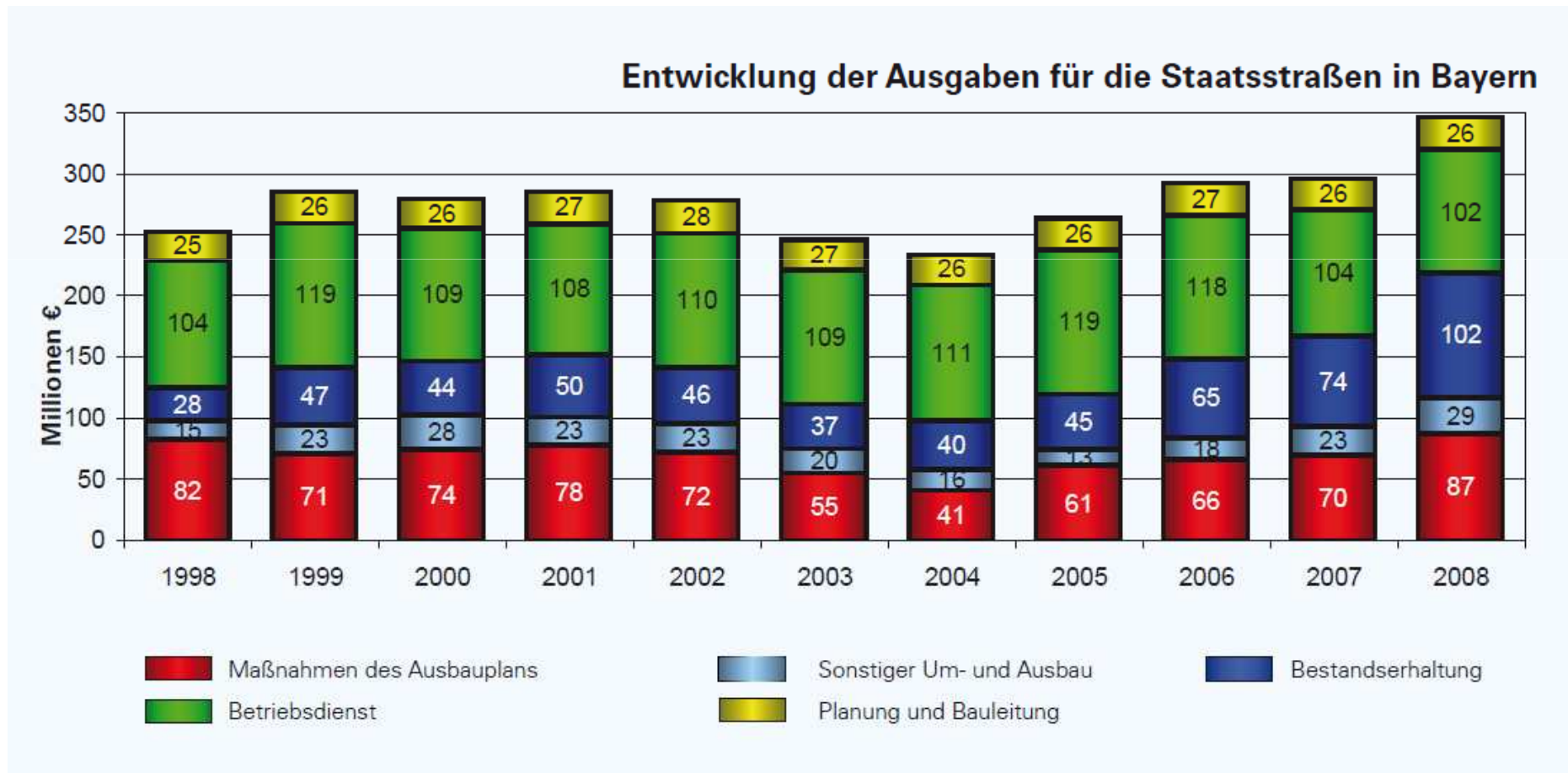
# Weitere denkbare bzw. in der Diskussion befindliche Varianten

- Großräumig Ost
- Großräumig West
- Nullfall

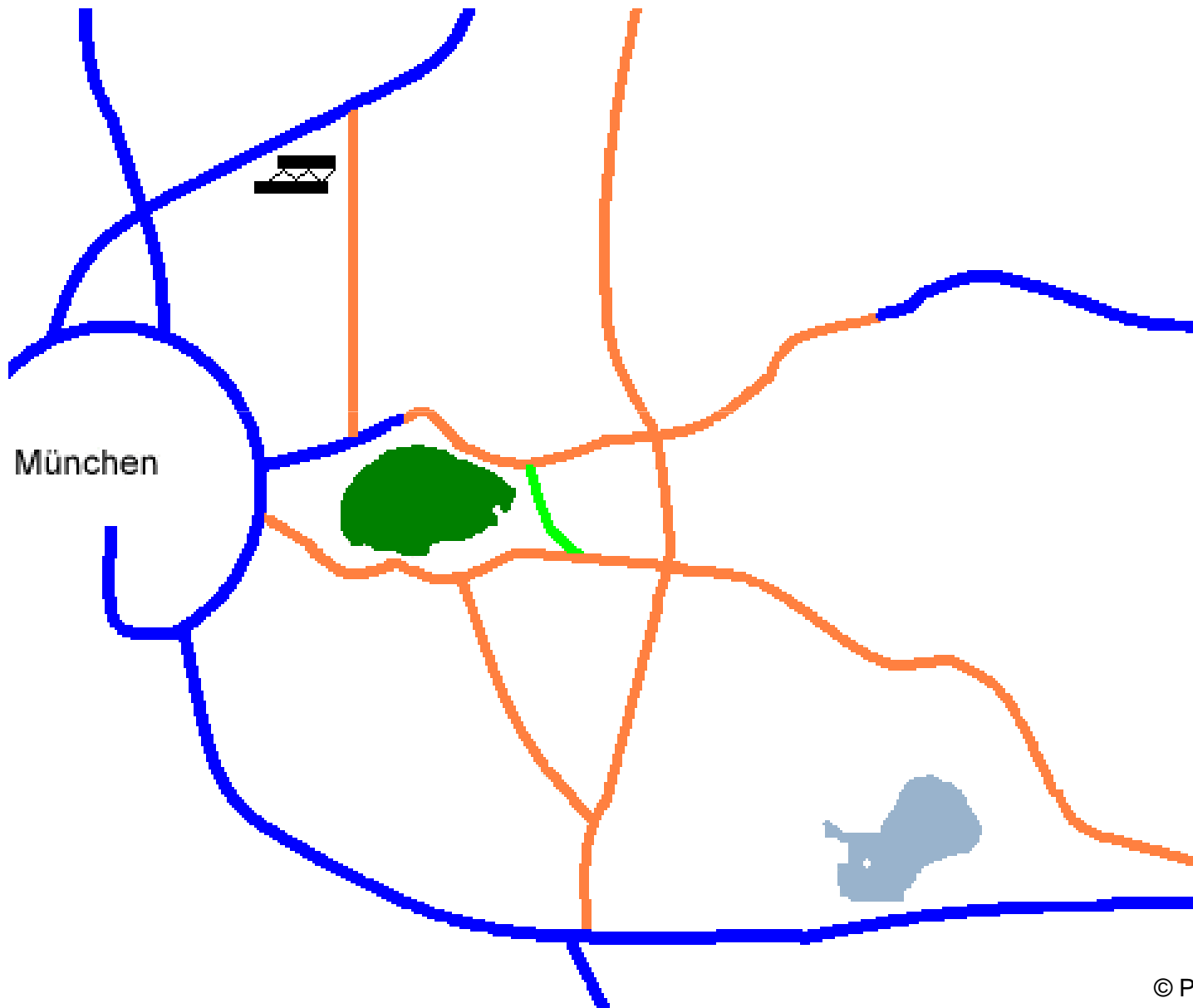
# Nullfall

Mögliche Gründe:

1. Varianten stehen in keinem sinnvollen Kosten-Nutzen-Verhältnis
2. es gibt zu wenig Geld und wichtigere Straßenbauprojekte in Bayern



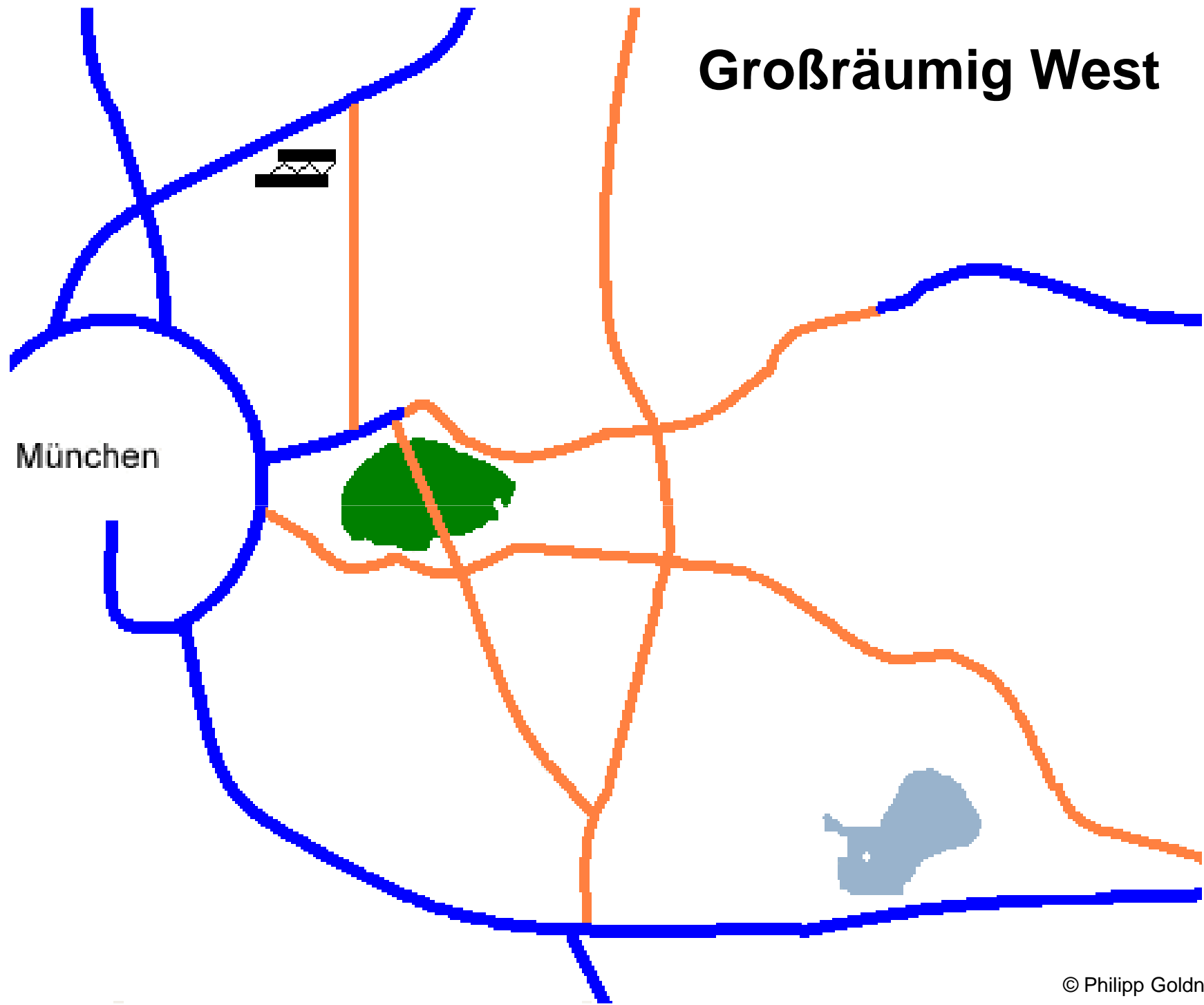
# Großräumig Ost (früher Grüne, BN und VCD)



# Großräumig Ost

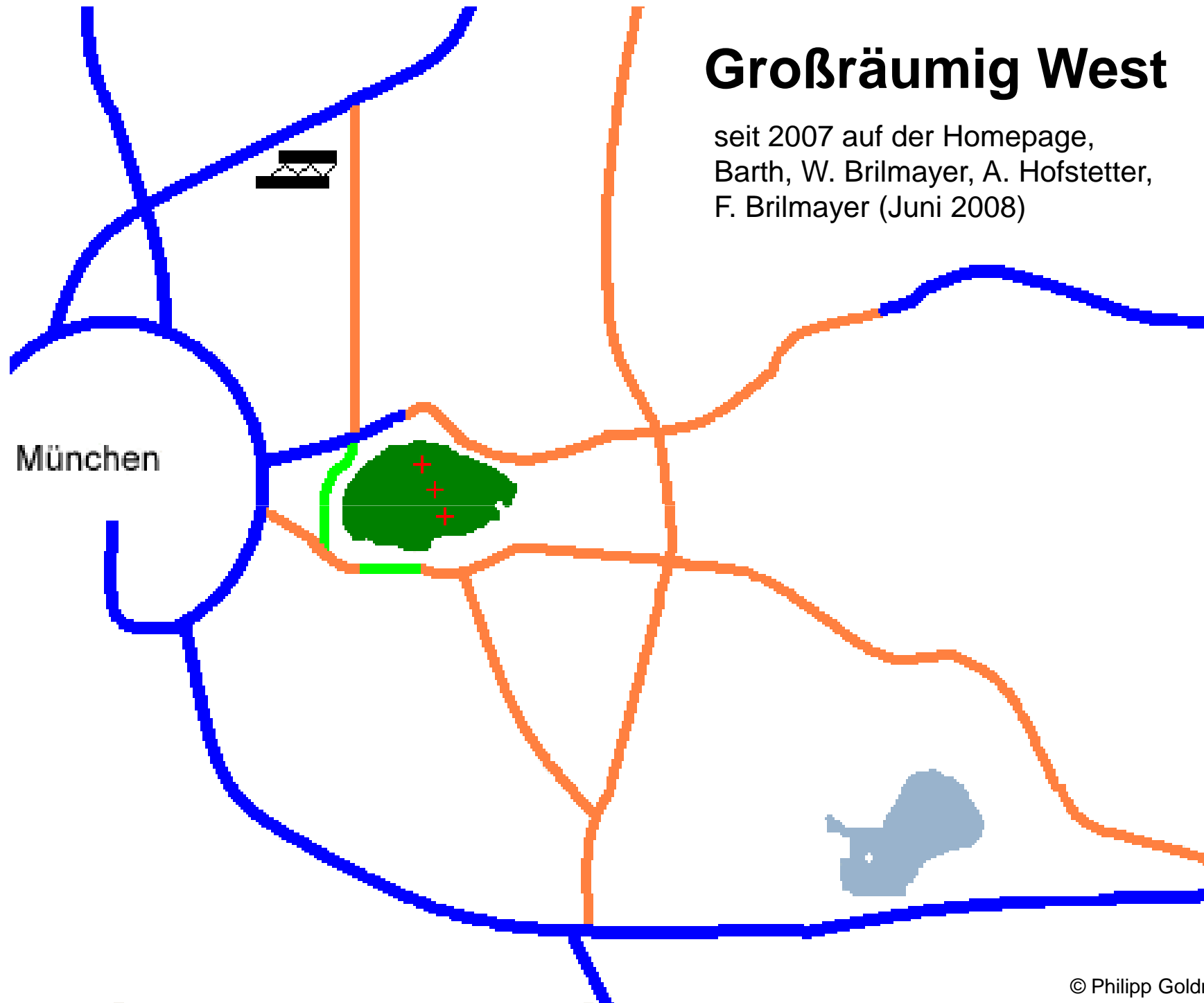
1. sinnvolle Ableitung in Ost-West Richtung  
(ABER: Südumfahrung Zorneding und Ebersberg sind Realität)
2. kostengünstig: lediglich Ausbau EBE
3. **keine sinnvolle** Ableitung in Nord-Süd-Richtung (10 km Umweg bis zur A 94 Moos/Schwaberwegen), vgl. 6. Ausbauplan für St.
4. je mehr die Kfz-LenkerInnen (faktisch nur der Schwerlastverkehr) gezwungen werden, in Nord-Süd-Richtung diese Straße zu befahren, um so mehr steigt der Durchgangsverkehr in Steinhöring

# Großräumig West

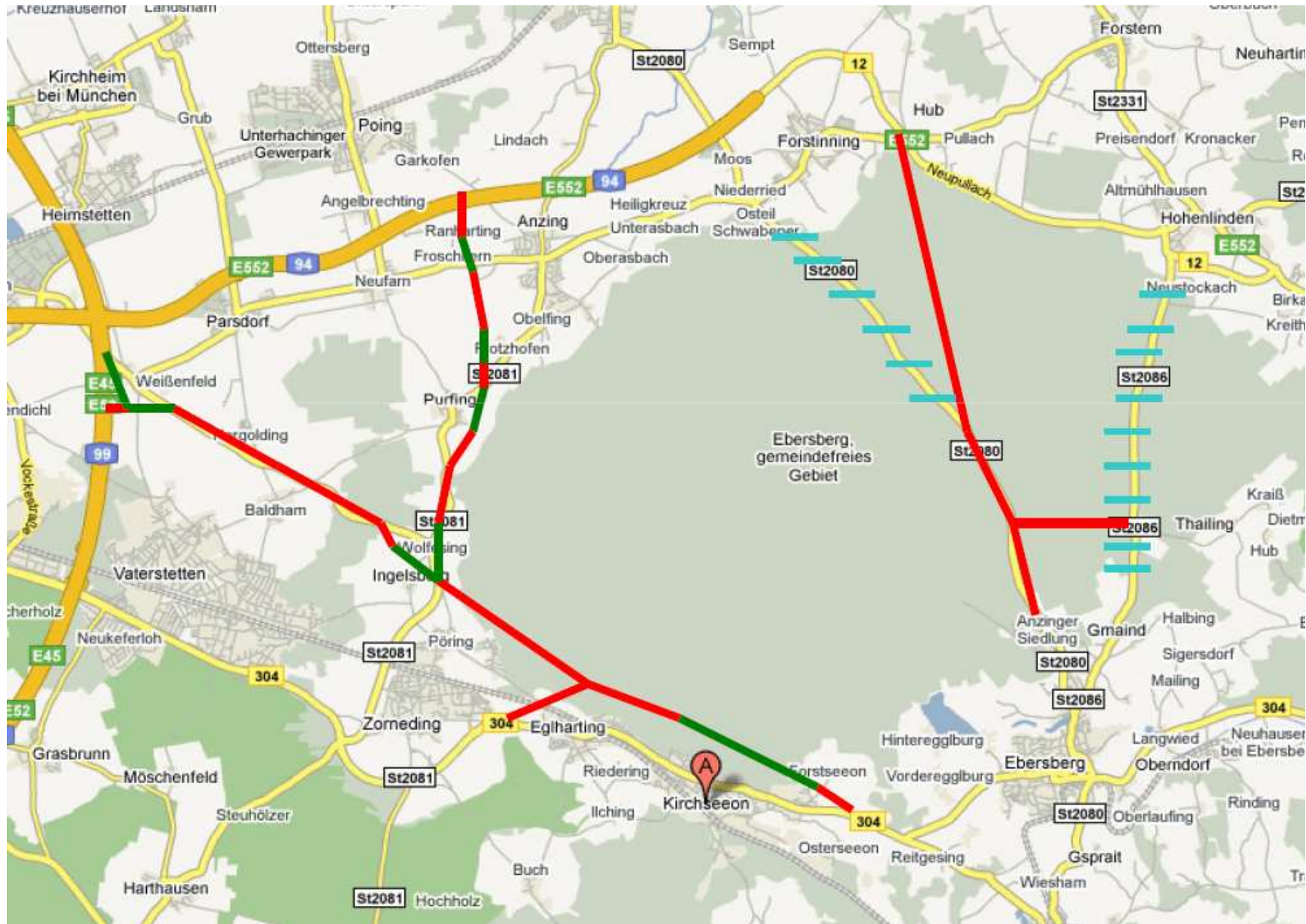


# Großräumig West

seit 2007 auf der Homepage,  
Barth, W. Brilmayer, A. Hofstetter,  
F. Brilmayer (Juni 2008)



# Originalskizze von Florian Brilmayer







„Kernstück des Konzepts ist der Weiterbau der FTO als Staatstraße von der A94 bei Anzing unter Umfahrung von Anzing, Purfing, Wolfesing und Kirchseeon im Ebersberger Forst bis zur B304 bei Reitgesing. Sämtliche notwendigen Eingriffe in den Ebersberger Forst werden durch eine Neuordnung des derzeit bestehenden Straßennetzes (ST 2080 und 2086) im Osten des Ebersberger Forstes und den Bau so genannter Unterflurtrassen mehr als kompensiert.“



Trassenlänge: > 15 km

Davon „Unterflurtrassen“: > 4 km

Mit > 15 km ist diese Variante nicht kürzer als einzelne Ortsumfahrungen der durch das Konzept (angeblich) entlasteten Gemeinden

OU Ebersberg < 4,0 km

OU Schwaberwegen/Moos < 2,5 km

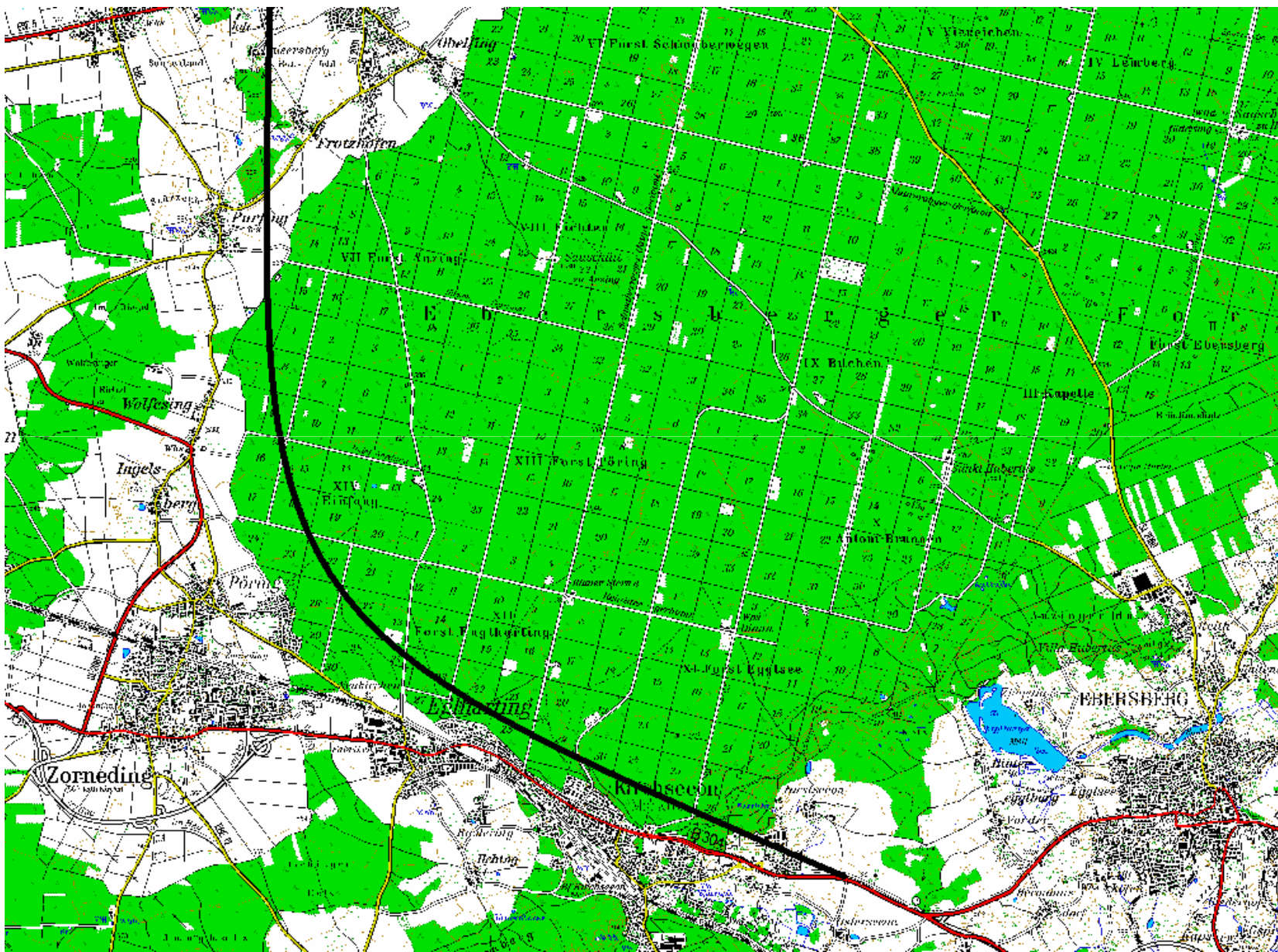
OU Kirchseeon < 6,0 km

(OU Anzing/Purging/Wolfesing 6,5 km)

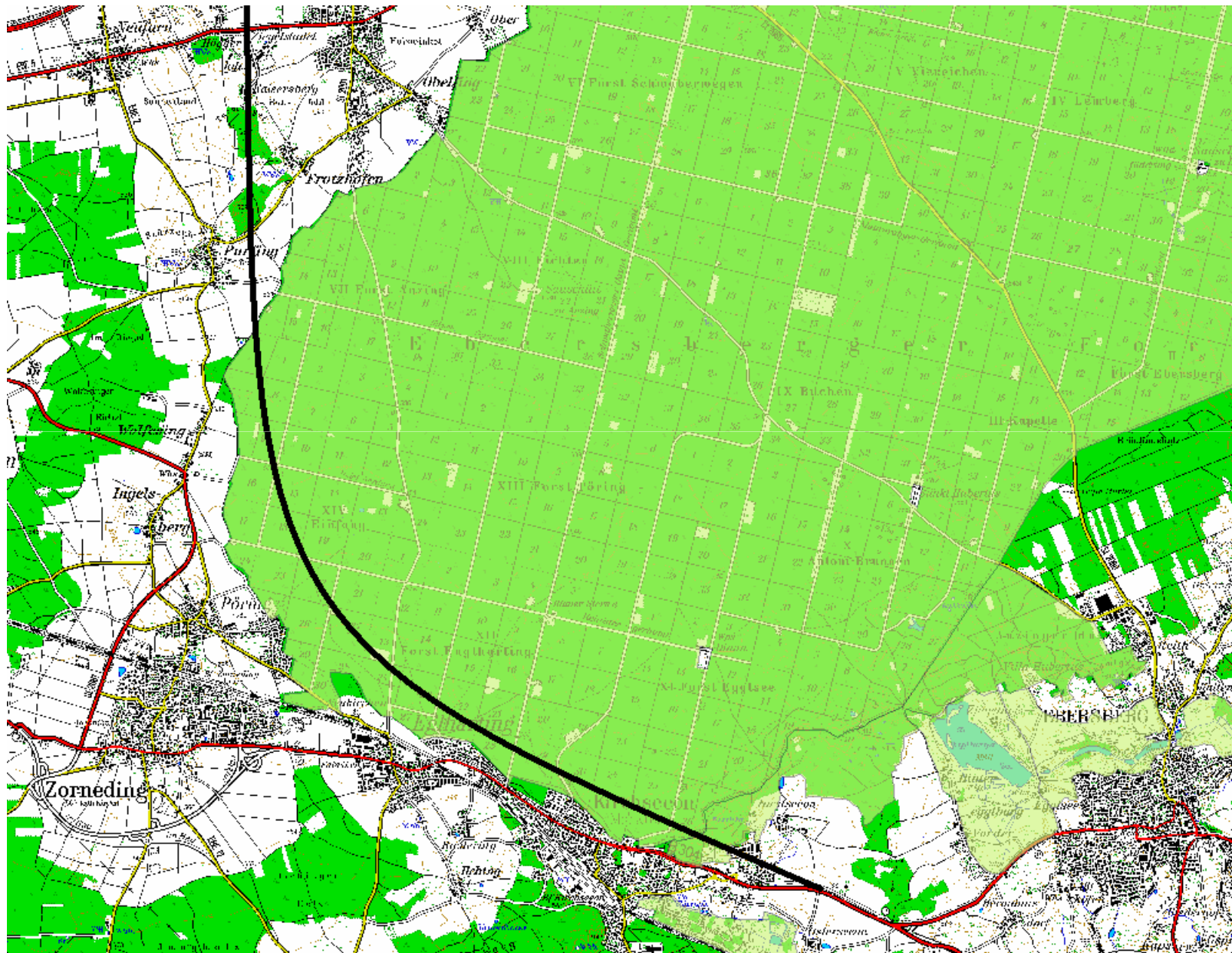
Dieser Trassenverlauf ist ein  
„Wunschdenken“, weil...



# 1. der Ebersberger Forst im Weg ist...

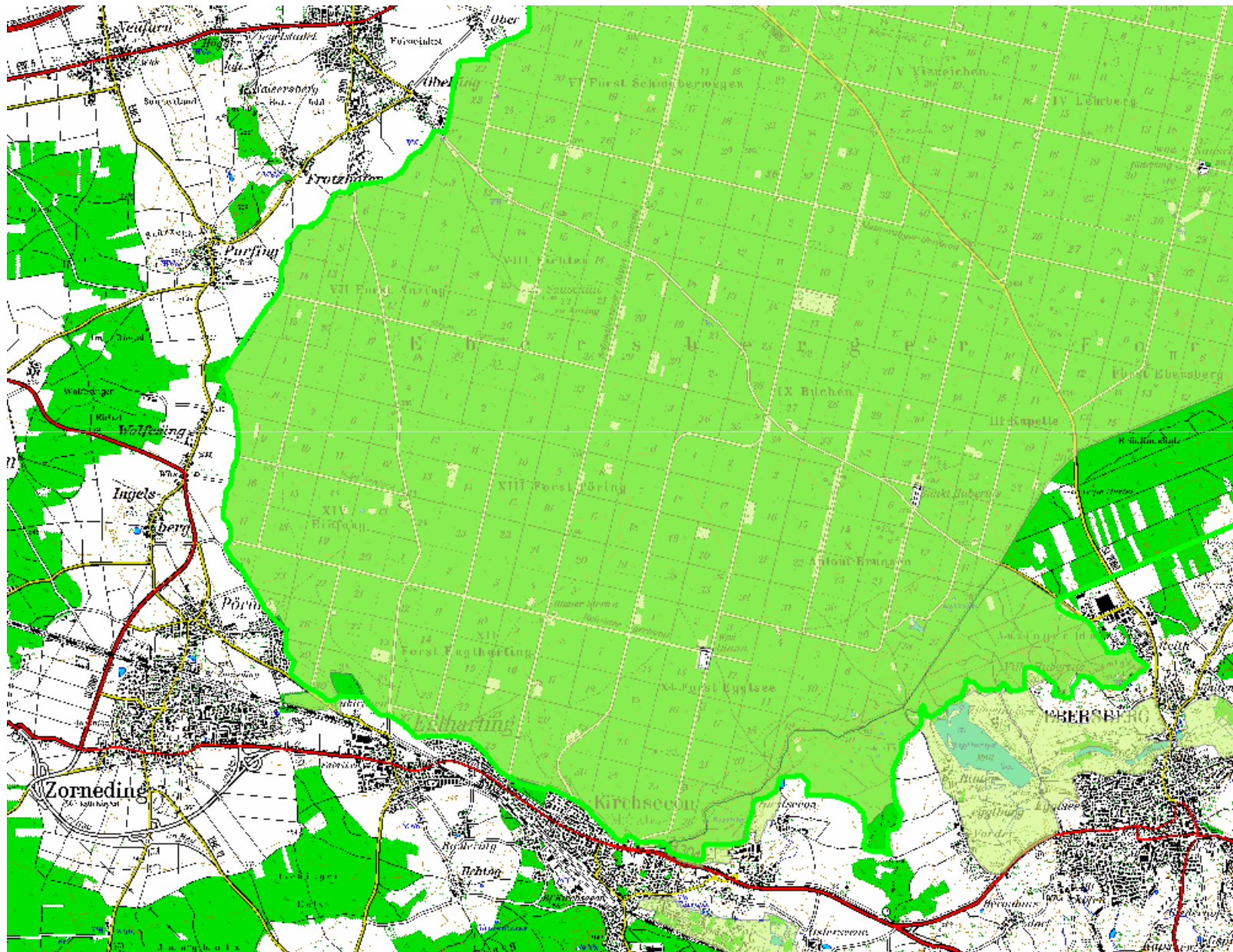


... der nicht nur in Gänze Landschaftsschutzgebiet ...



> 10 km

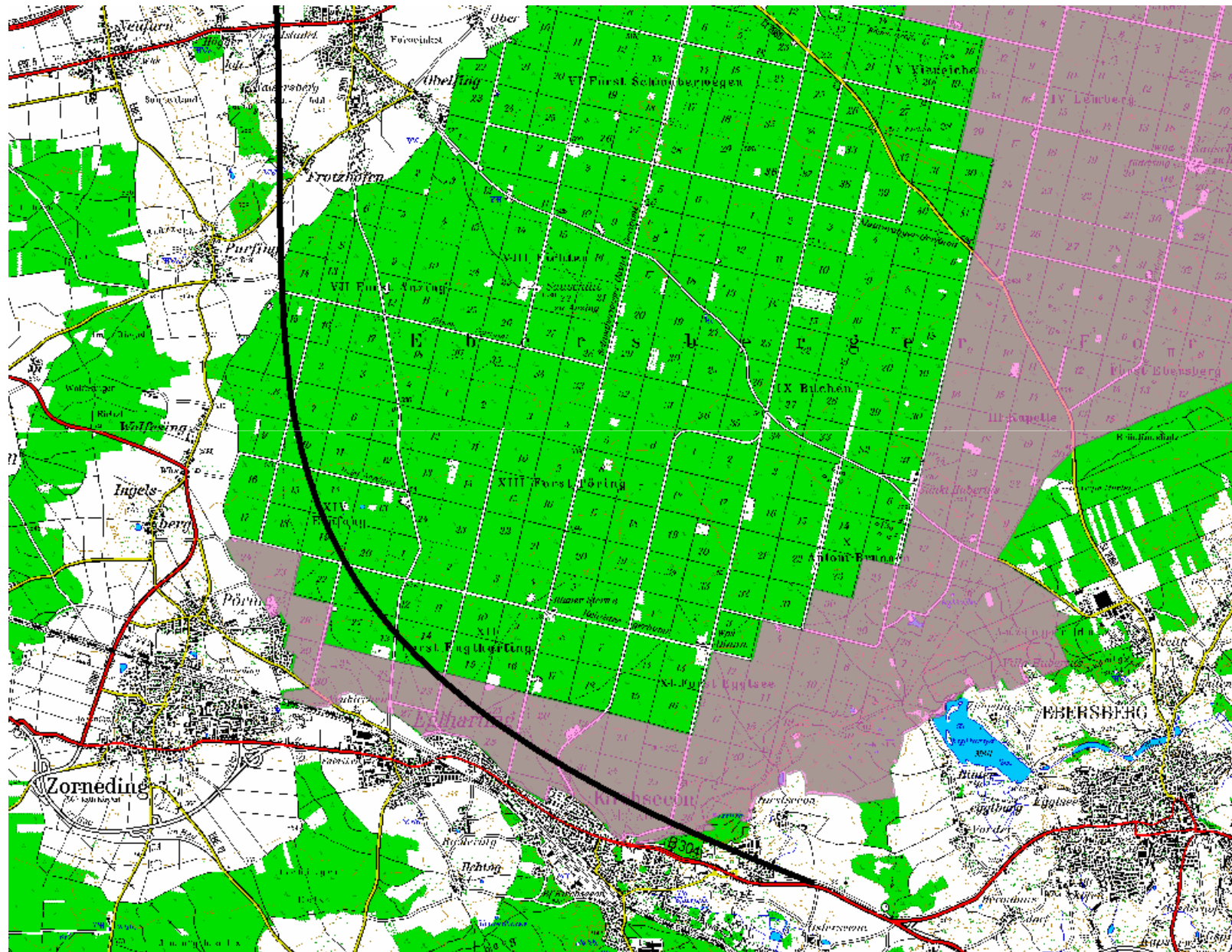
... sondern auch Bannwald ist ...



> 10 km

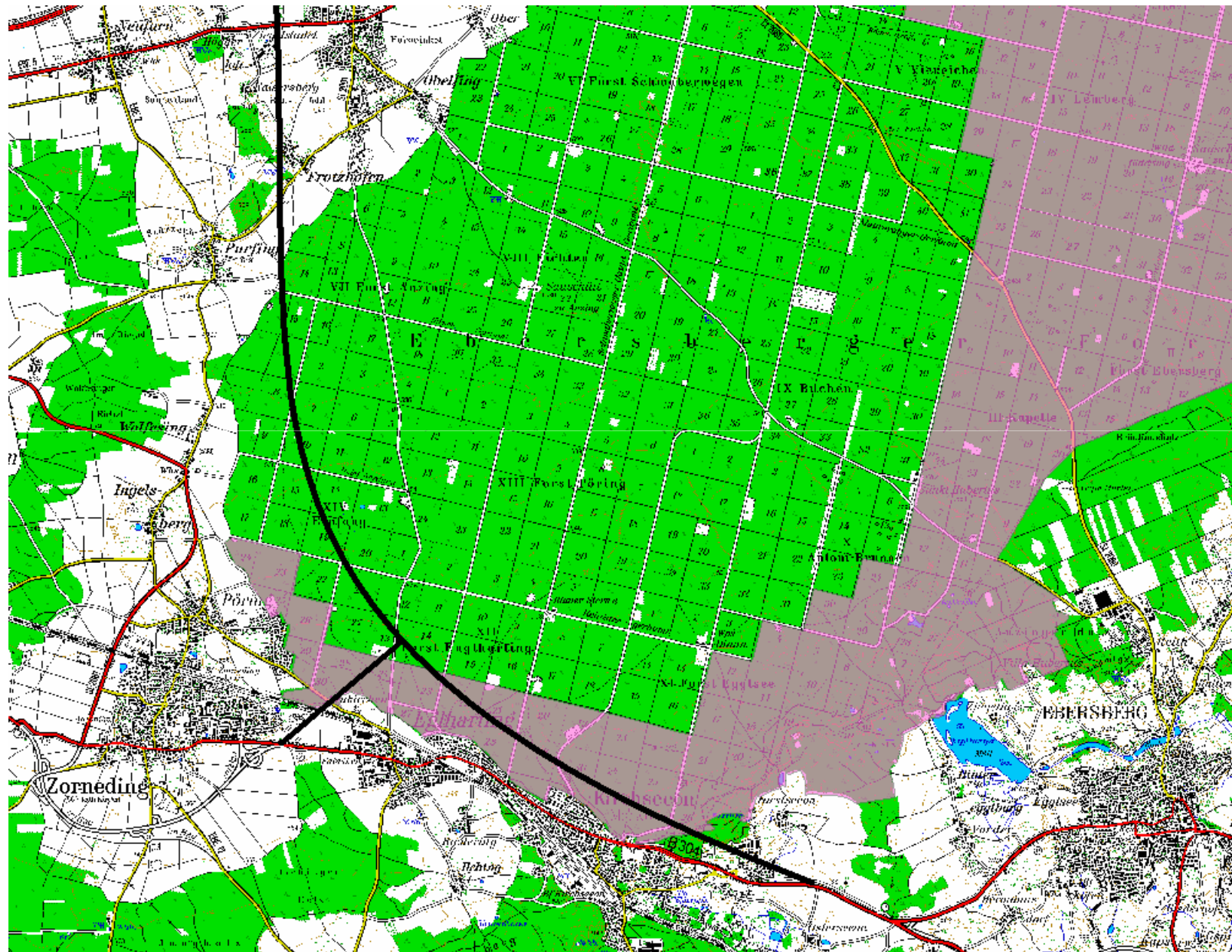


... und zum Teil unter europäischem FFH-Schutz steht



3,5 km

... und zum Teil unter europäischem FFH-Schutz steht



# Eingriffe im FFH-Gebiet

## Bei Eingriffen im FFH-Gebiet muss zuvor eine

- (zusätzliche) Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden (§ 34 Abs. 1, 2 BNatSchG). Grundsätzlich gilt in FFH-Gebieten ein „**Verschlechterungsverbot**“.
- 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 („zumutbare Alternativen“).
- Außerdem muss als weitere Zulassungsvoraussetzung ein überwiegendes öffentliches Interesse nachgewiesen werden. Dieses muss im Einzelfall höher wiegen als das öffentliche Interesse am Schutz des betroffenen Gebietes.
- Bei eingetragenen FFH-Gebieten ist die **Zustimmung der EU-Kommission erforderlich**.
- Ist der Eingriff nach dem Bundesnaturschutzgesetz in eine Natura 2000-Fläche zulässig, muss dafür ein **gleichwertiger Ausgleich** geleistet werden.

## **2. ...das Projekt unfinanzierbar ist...**

F. Brilmayer kalkuliert für sein „Gesamtkonzept“ (27 km) mit 105 Mio. €

Die „Unterflurtrassen“ werden mit 10 Mio. €/km angegeben.

Das Bauamt Rosenheim kalkuliert mit  
25 Mio. € /km bei Tunneln in Deckelbauweise und  
27 Mio. € /km bei Tunneln in bergmännischem Vortrieb...

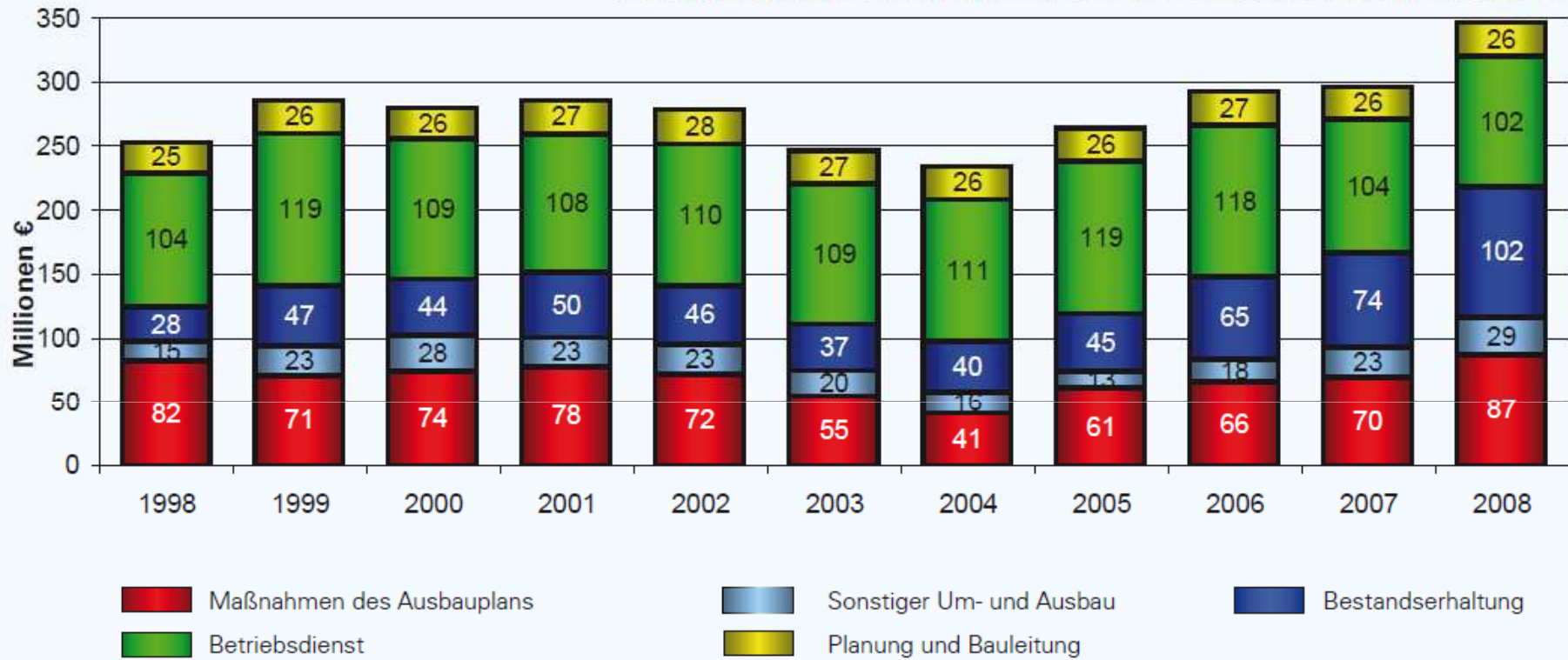
Allein das Tunnelteilstück der  
angedachten FTO-Verlängerung  
bei Kirchseeon kostet den  
Berechnungen des Bauamts  
Rosenheim entsprechend

> 100 Mio. €

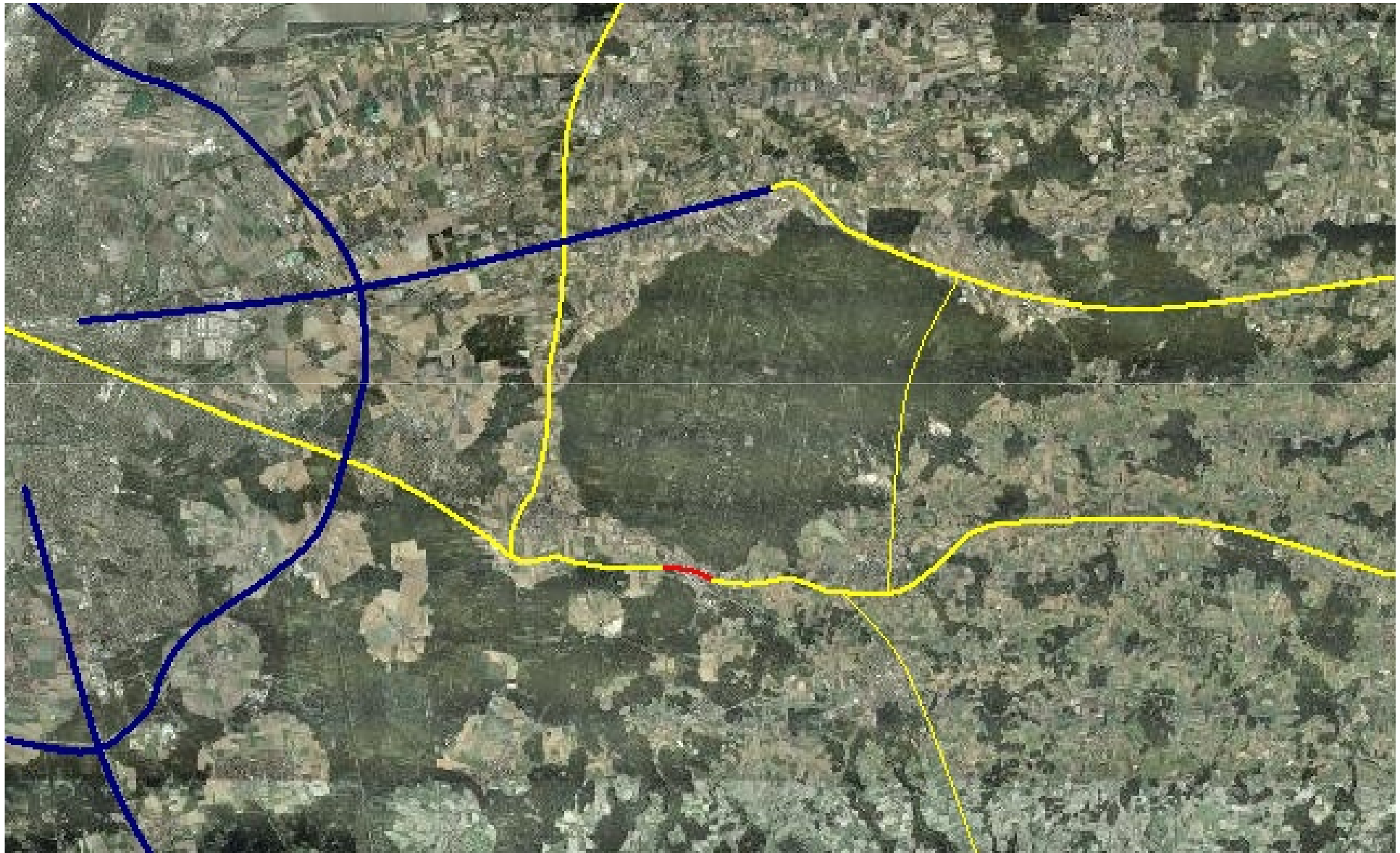


„Kernstück des Konzepts ist der Weiterbau der FTO als **Staatstraße** von  
der A94 bei Anzing [...] bis zur B304 bei Reitgesing.“

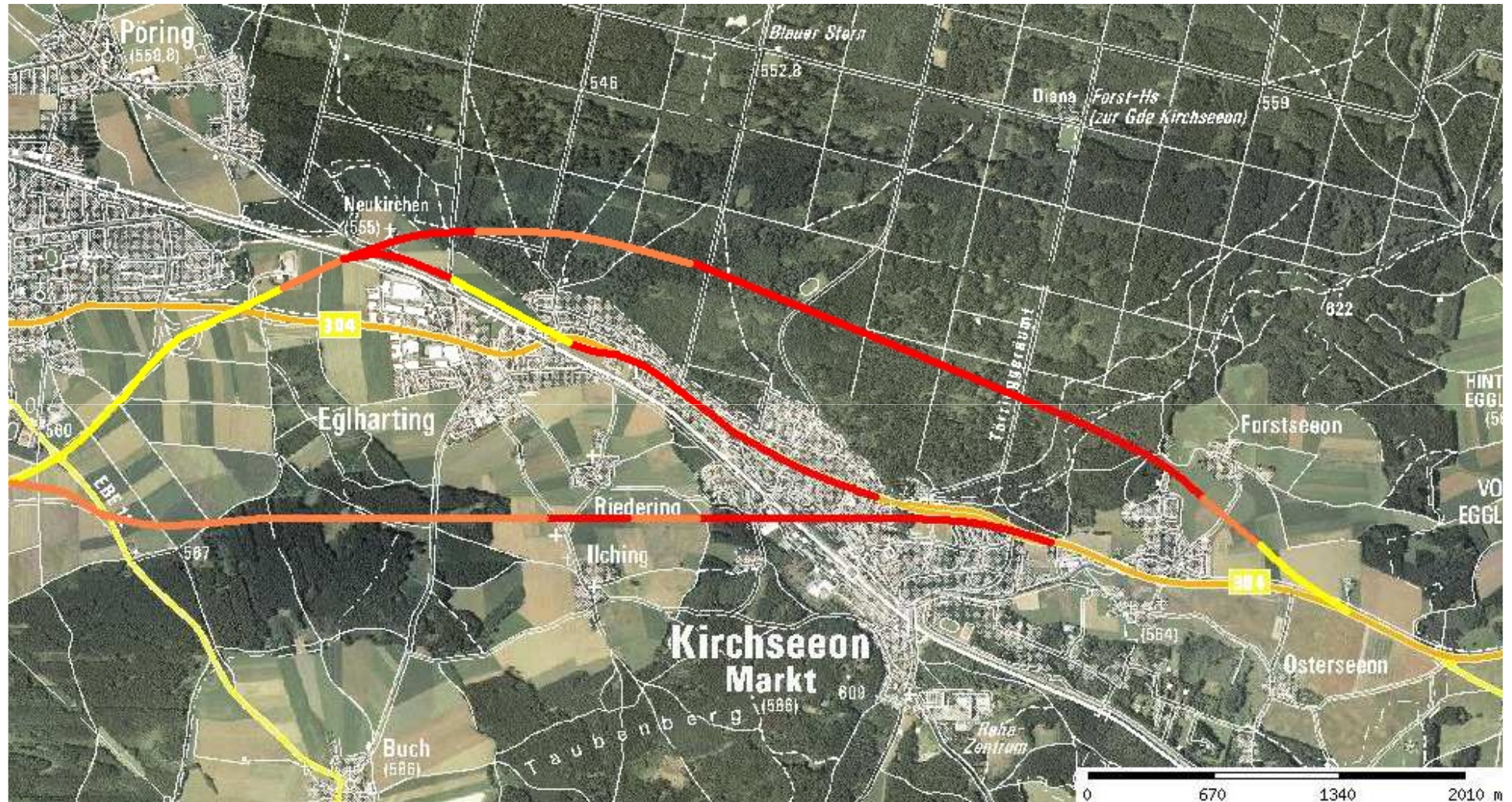
## Entwicklung der Ausgaben für die Staatsstraßen in Bayern



# Ein „realistischer“ Trassenverlauf



# Kirchseener „Gemeinderats-Trassen“

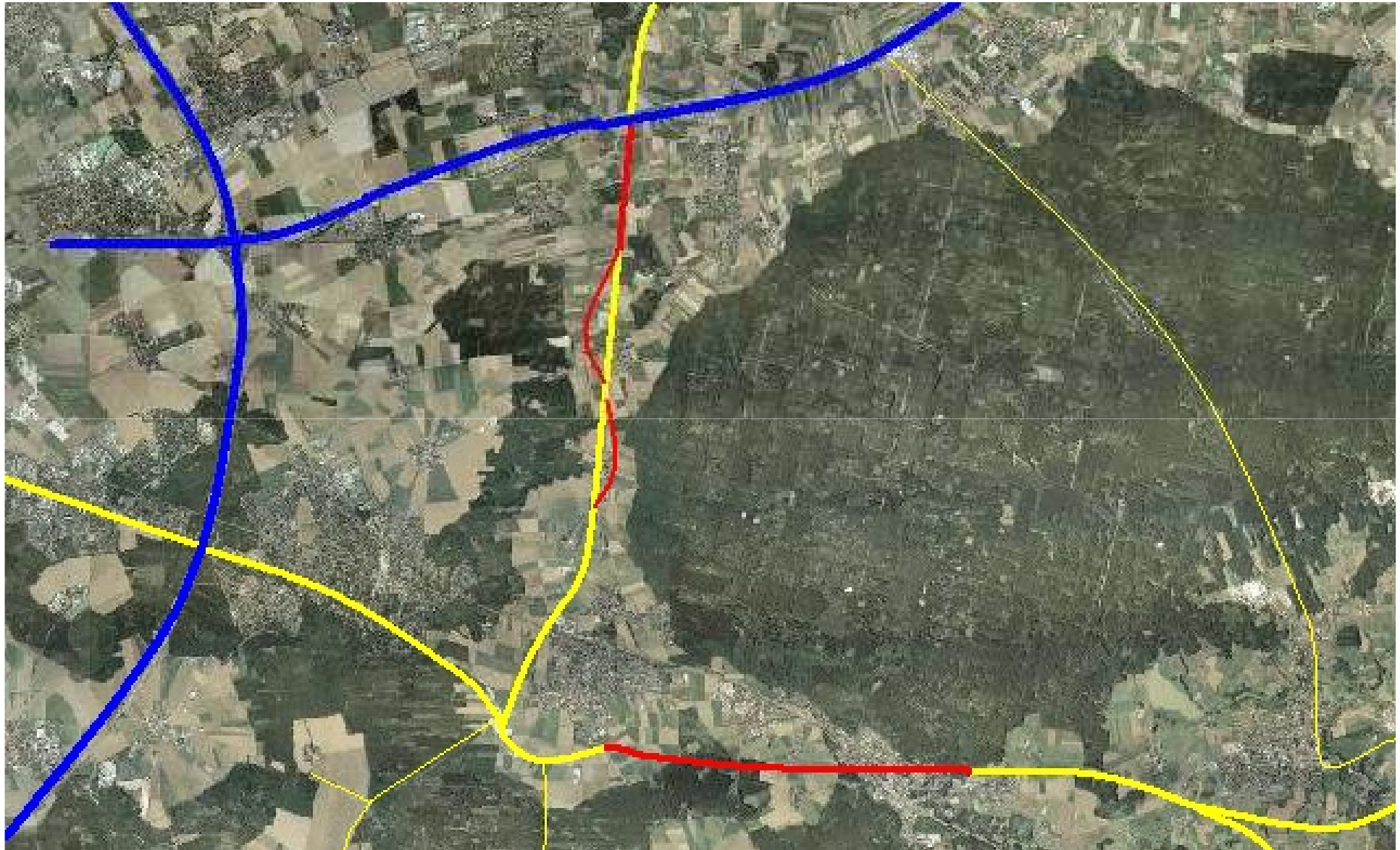


Nord: 4,5 km, lt. BARO: 150 Mio. €  
Mitte: 4 km, lt. BARO: 105 Mio. €  
Süd: 6 km, lt. BARO: 95 Mio. €

Hinweis: eingezeichnete Trassenverläufe nicht exakt die des BARO

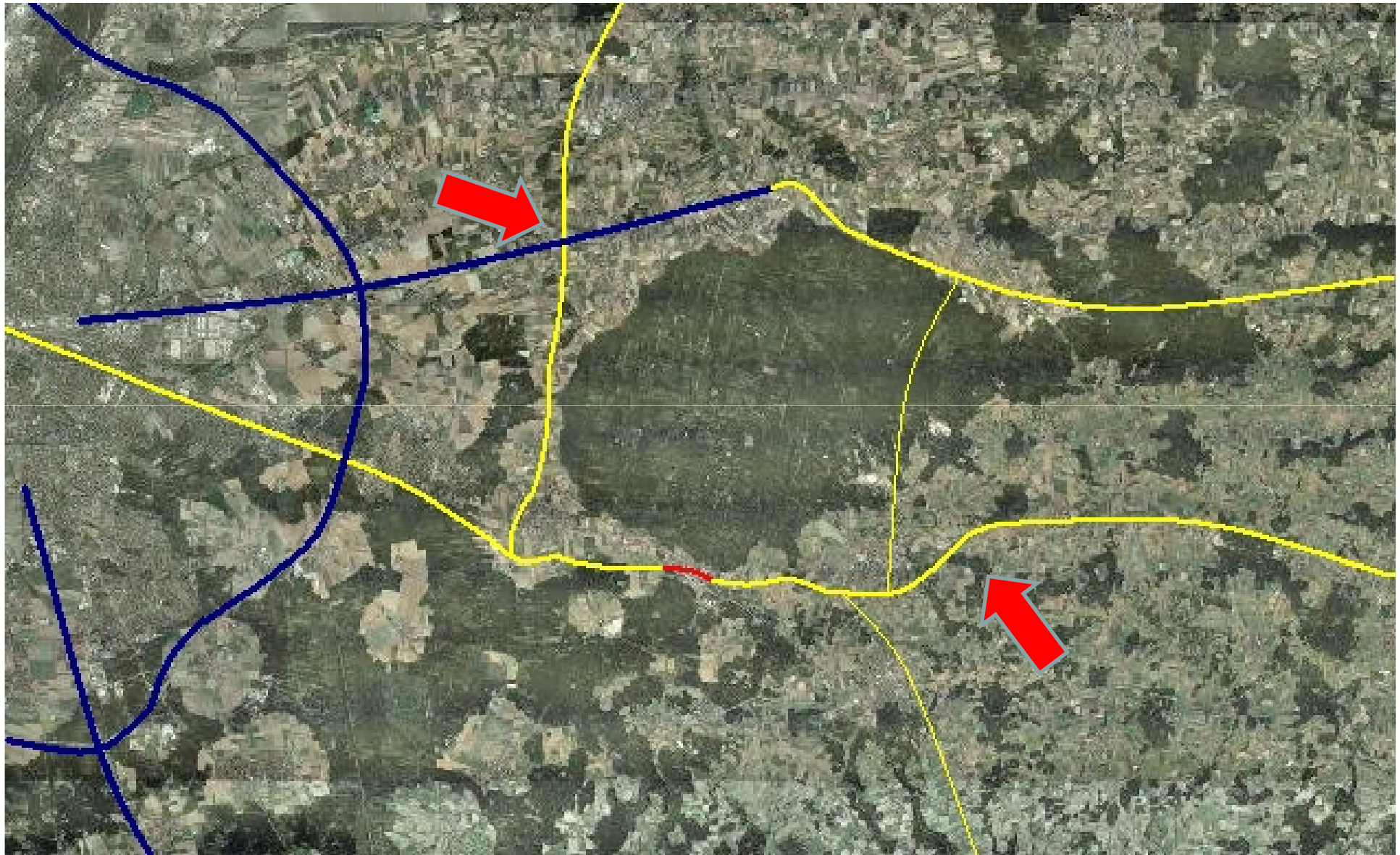


**Großräumig West** (OU Kirchseeon: 5 km, Wolfesing: 2 km, Purfing: 2 km, OU Anzing: 2,5 km)



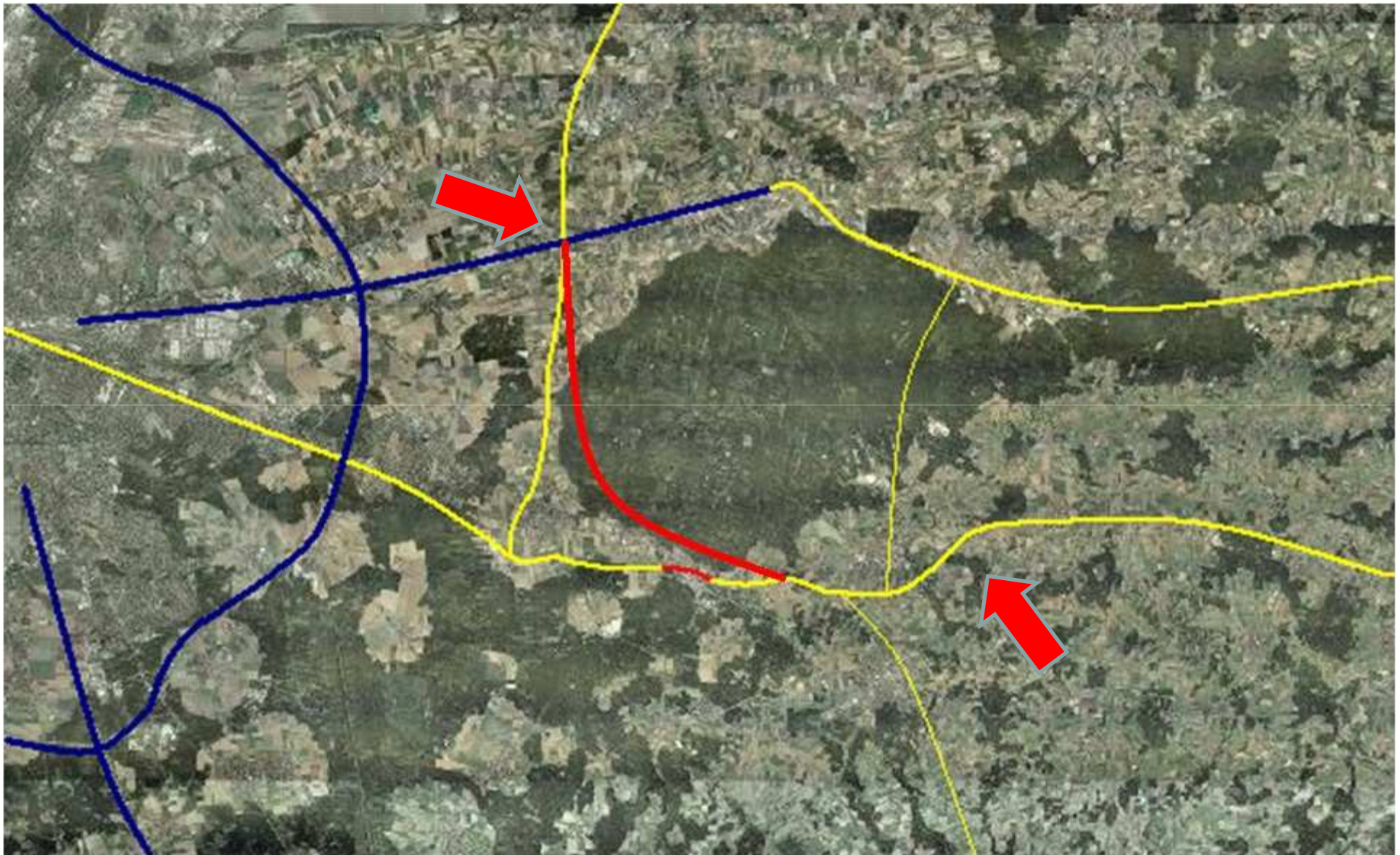
Verkehrswirksamkeit von „Großräumig West“?

# Von Ebersberg Ost zur FTO (Großräumig West)



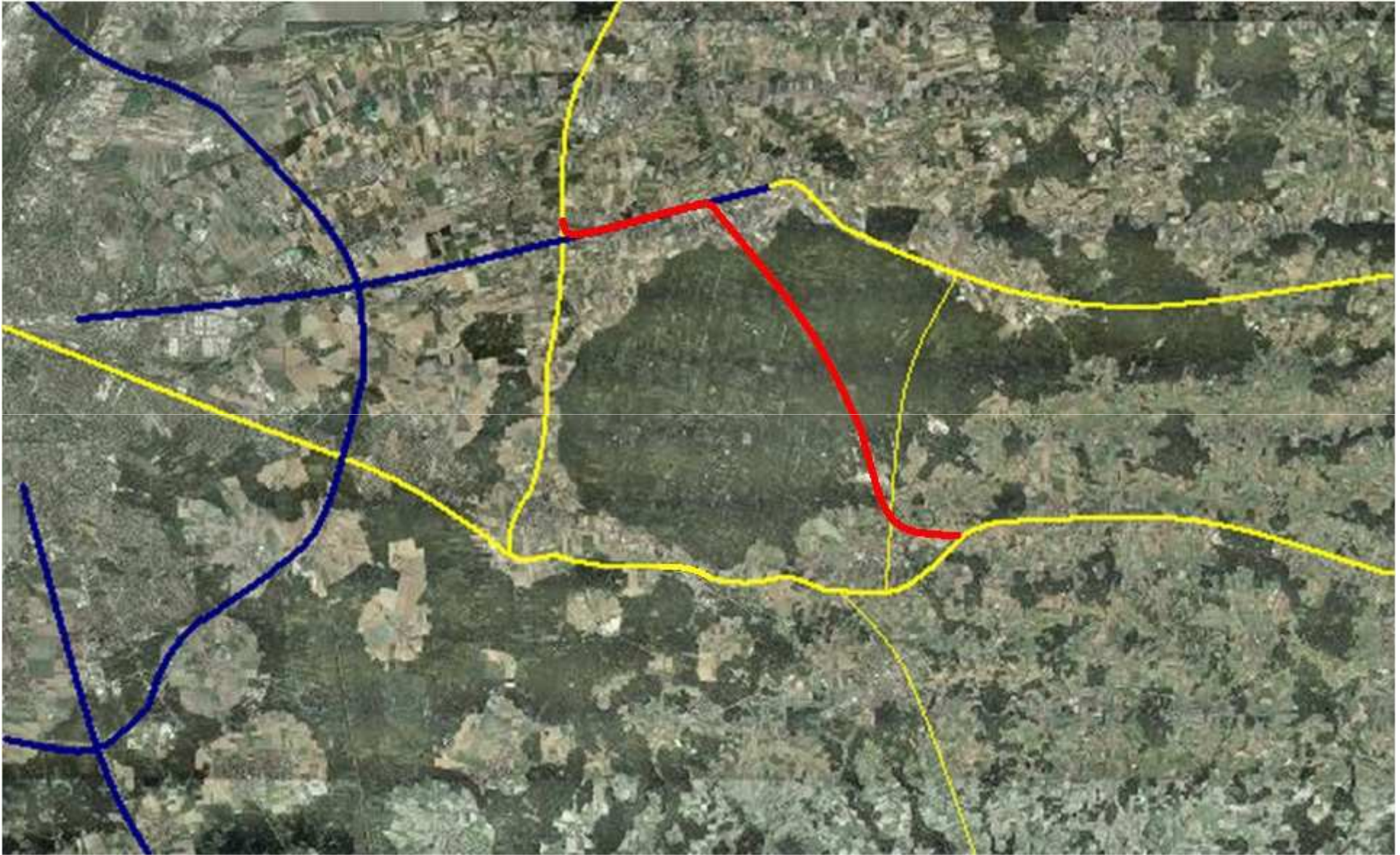
6 km + 1 km + 6 km + 3 km + 8 km = **24 km**

# Von Ebersberg Ost zur FTO (F. Brilmayer)



6 km + 14 km = **20 km**

## Von Ebersberg Ost zur FTO (Bestand)



18 km → Beim Flächenverbrauch und **verkehrstechnisch** wären einzelne OUs klar im Vorteil!

# Fazit:

1. sämtliche Trassenverläufe durch den Forst sind unrealistisch (vgl. LB Peter Speckmaier)

**Leserbrief von Peter Speckmaier, verkehrspolitischer Sprecher der Landkreis-Senioren Union und ehemaliger verkehrspolitischer Sprecher der CSU-Kreistagsfraktion vom 14.11.2009 in der EZ**

### **Umfahrungsvarianten ohne Alternative**

"Das großräumige Verkehrskonzept über Zorneding nach Anzing zur Flughafen-Tangente-Ost ist reines Wunschdenken. Mit dem Ebersberger Forst im Süden ist auf ganzer Strecke ein FFH-Gebiet betroffen, und es gibt nach den Erfahrungen mit der Autobahn 94, wo es nur um vier Bachüberführungen ging, keinerlei Realisierungschance. An dieser Hürde kommt auch der Innenminister nicht vorbei [...]."

## Fazit:

1. sämtliche Trassenverläufe durch den Forst sind unrealistisch
2. Der Freistaat wird nie ein wie auch immer geartetes „Gesamtverkehrskonzept“ finanzieren (können)
3. Ein „realistischer“ Trassenverlauf im Westen des Ebersberger Forstes ist verkehrstechnischer Unsinn



# Was dann?

Verkehr neu denken....,

d.h.

- Mobilität so zu gestalten, dass auch die „andere Hälfte“ (ohne Autoversorgung) bestmöglich mobil sein kann (in einer alternden Gesellschaft!),
- die Umwelt vor Versiegelung, Abgasen und Lärm zu bewahren...

und somit nicht auf Straßenbau, sondern ganz gezielt auf integrative Mobilitätskonzepte zu setzen!

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!