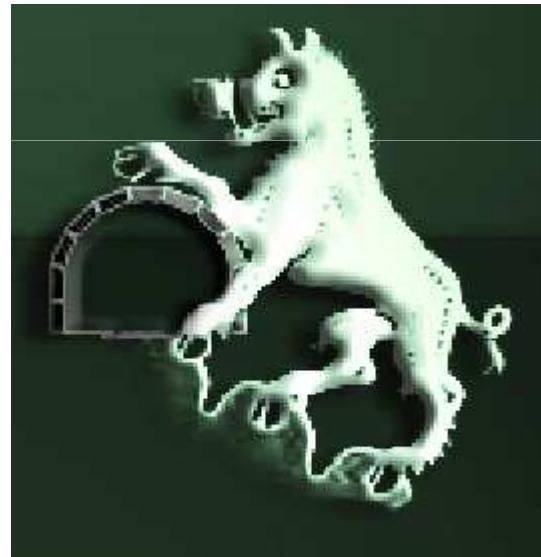
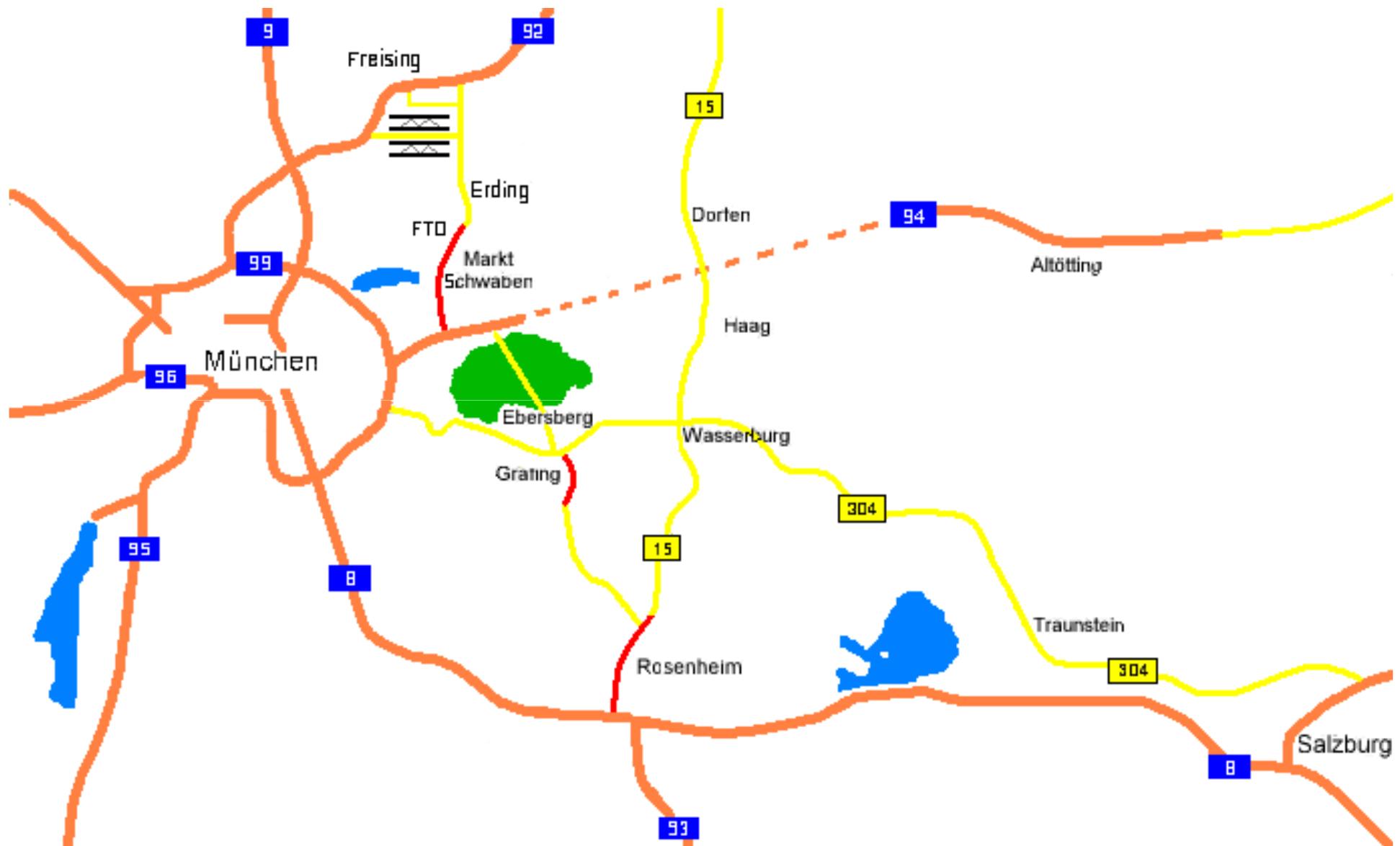


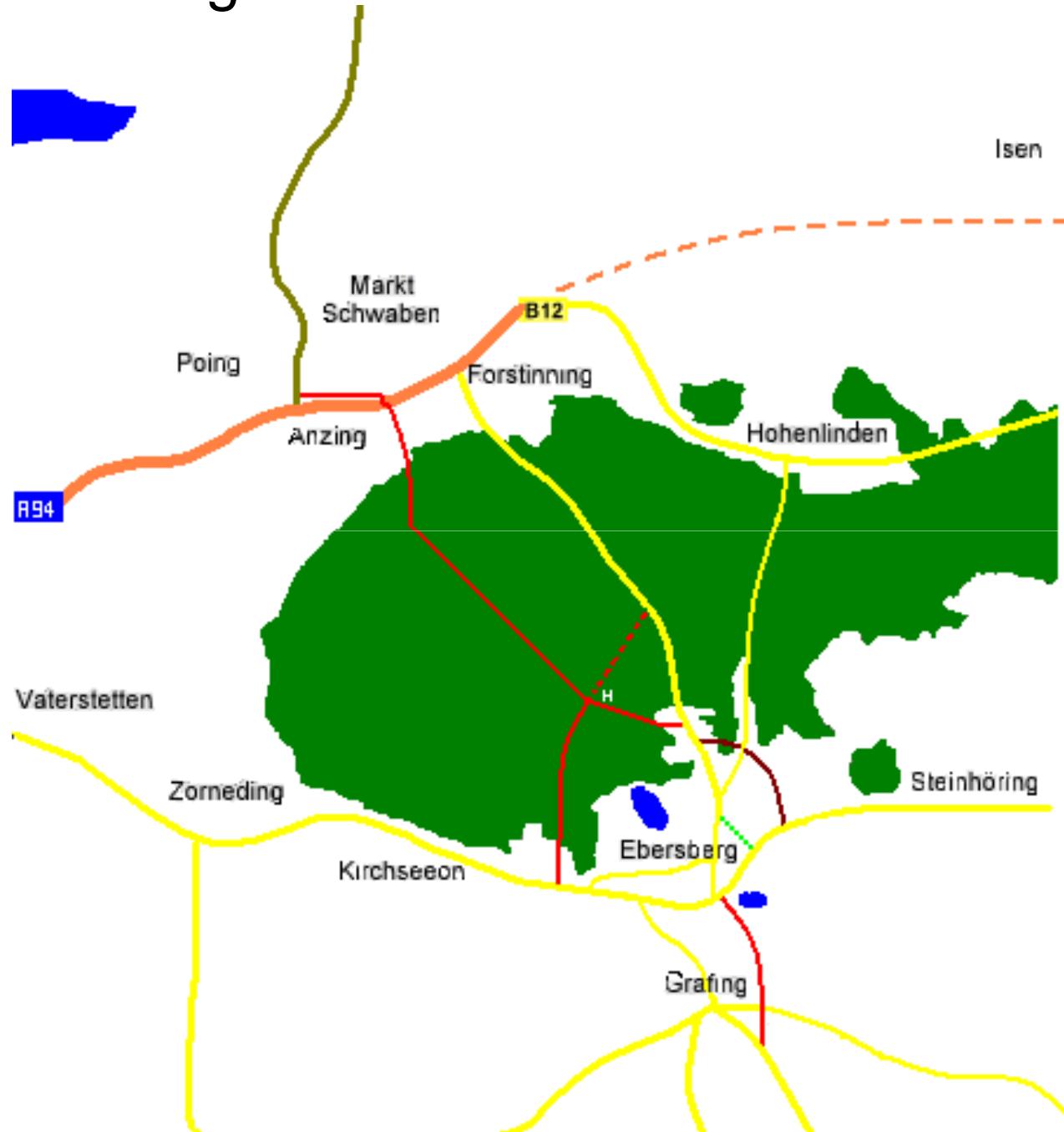
Straßenverkehr in Stadt und Landkreis Ebersberg und mögliche Verlagerungen



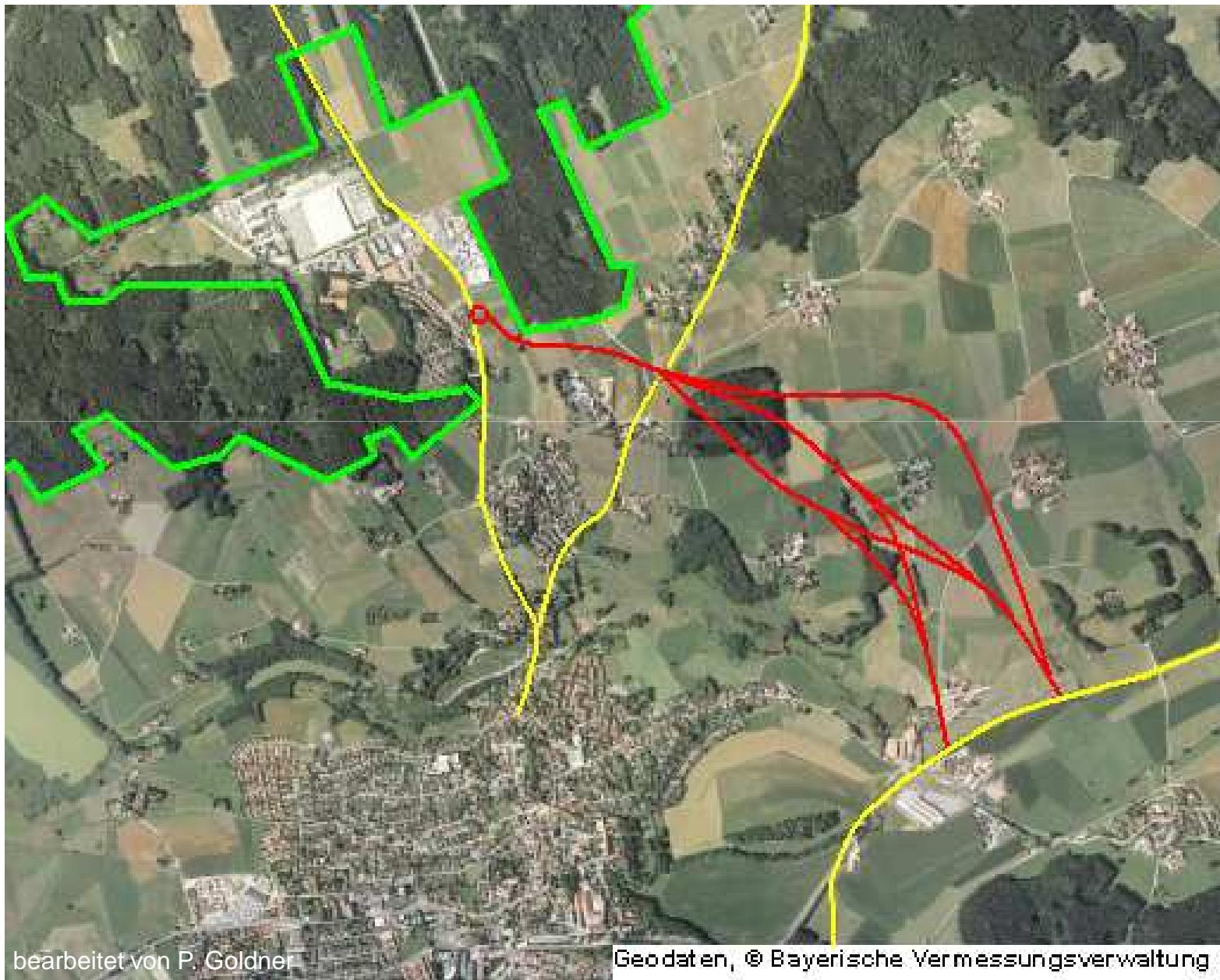
Hauptverkehrsachsen in Süd-Ost-Bayern



Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie



1. Ostumfahrung Ebersberg





Blick von Motzenberg Richtung Süden (Haselbach)

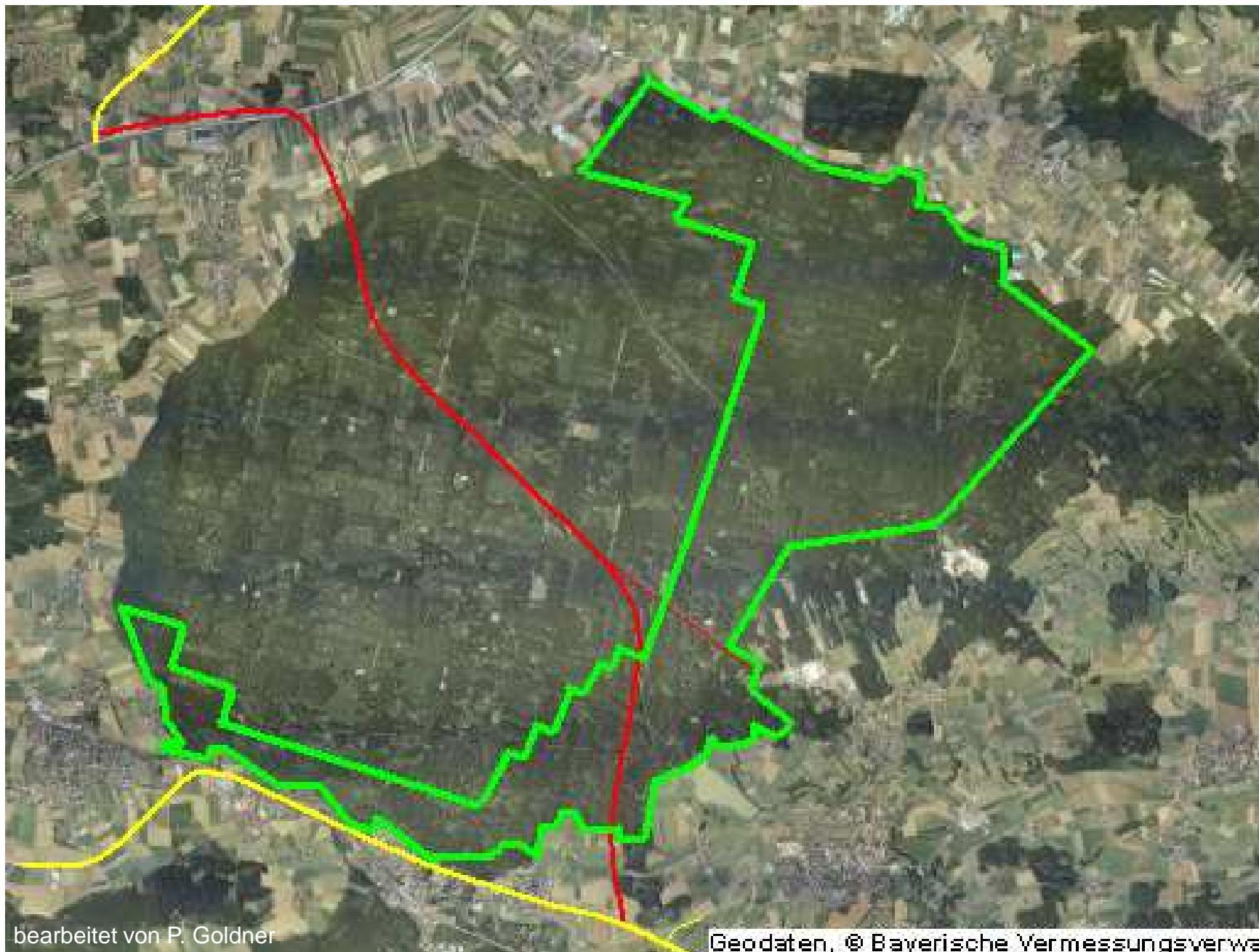
© Philipp Goldner

Westumfahrung V1 (4 km neu + 3 km Ausbau + 4 Km neu + 2 Km Ausbau + 2 Km Rückanschluss = 15 Km)



FFH-Gebiete im Ebersberger Forst

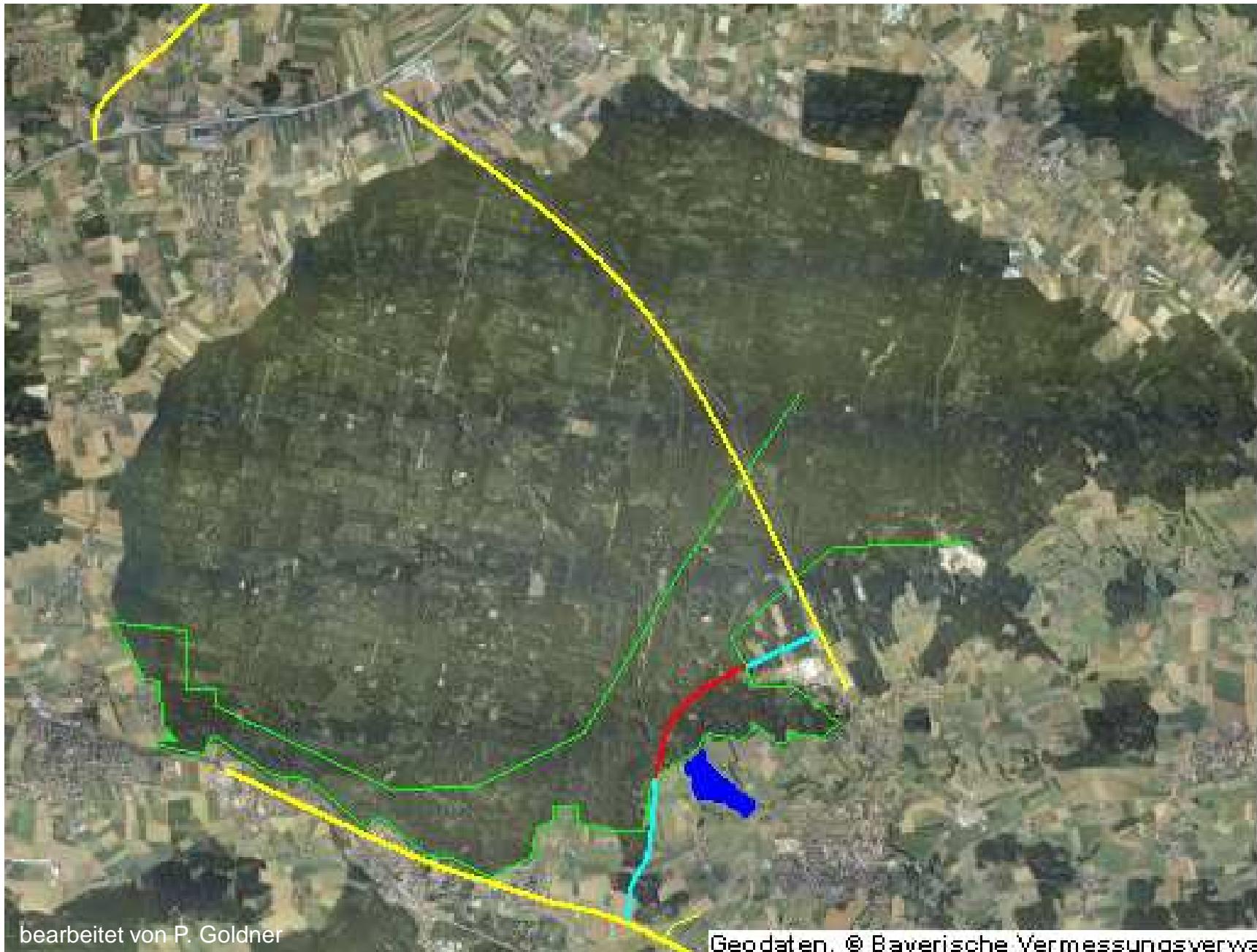
(Flora-Fauna Habitate auf einer Länge von 3,5 km durchschnitten)



bearbeitet von P. Goldner

Geodaten, © Bayerische Vermessungsverwaltung

Westumfahrung V 3 (5 km davon 2,2 km im FFH-Gebiet)



bearbeitet von P. Goldner

Geodaten, © Bayerische Vermessungsverwaltung

Eingriffe im FFH-Gebiet

Bei Eingriffen im FFH-Gebiet muss zuvor eine

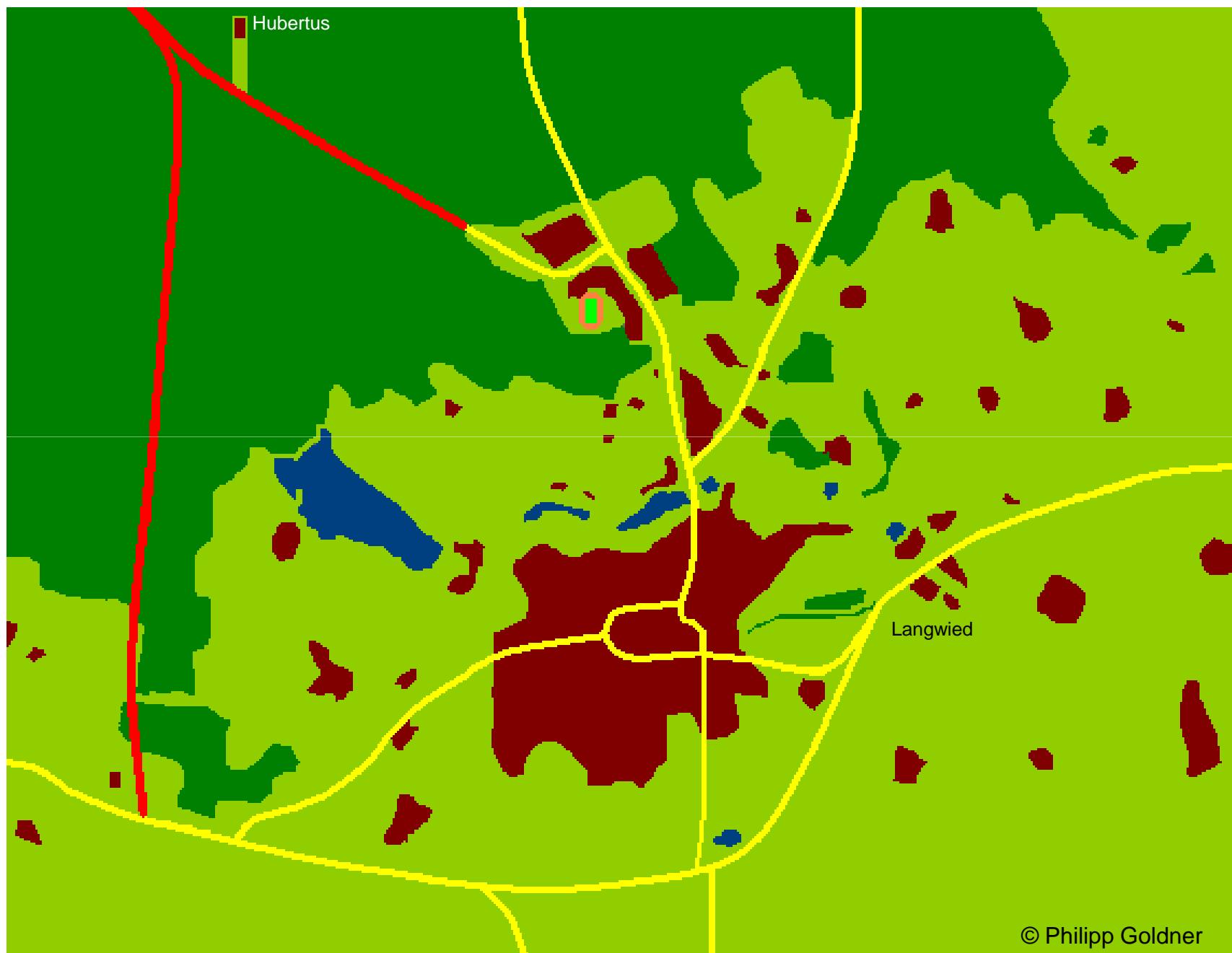
- (zusätzliche) Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden (§ 34 Abs. 1, 2 BNatSchG). Grundsätzlich gilt in FFH-Gebieten ein „**Verschlechterungsverbot**“.
- Ergibt die Verträglichkeitsprüfung, dass das Projekt zu Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck 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“). Diese gibt es im Ebersberger Fall mit den Ostumfahrungsvarianten und Tunnellösung natürlich!
- 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.
- Des weiteren 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.

Die Westumfahrungsvarianten durch den Ebersberger Forst sind naturschutzrechtlich nicht durchsetzbar!!!

Quelle: Wikipedia

© Philipp Goldner

von Langwied bis zum Hubertus 4 km Umweg (11 km über Umfahrungen statt 7 km durch die Stadt)



Kosten der Westumfahrungs-Varianten

laut Machbarkeitsstudie des Bauamts Rosenheim, Dezember 2008

	Meter	Kosten
Westumfahrung V1	15.500 m	31,7 Mio €
Westumfahrung V3	5.000 m	21,3 Mio €

zum Vergleich: die Ebersberger Südumgehung (6 km) kostete 25 Mio. €

Weitere denkbare bzw. in der Diskussion befindliche Varianten

Ostumfahrung mit Tunnelteilstücken

Großräumig Ost (früher Grüne, BN und VCD)

Westumfahrung Variante 4

Großräumig West (P. Goldner; W. Brilmayer; T. Ried; A. Hofstetter; F. Brilmayer)

Nullfall

Nullfall

Mögliche Gründe:

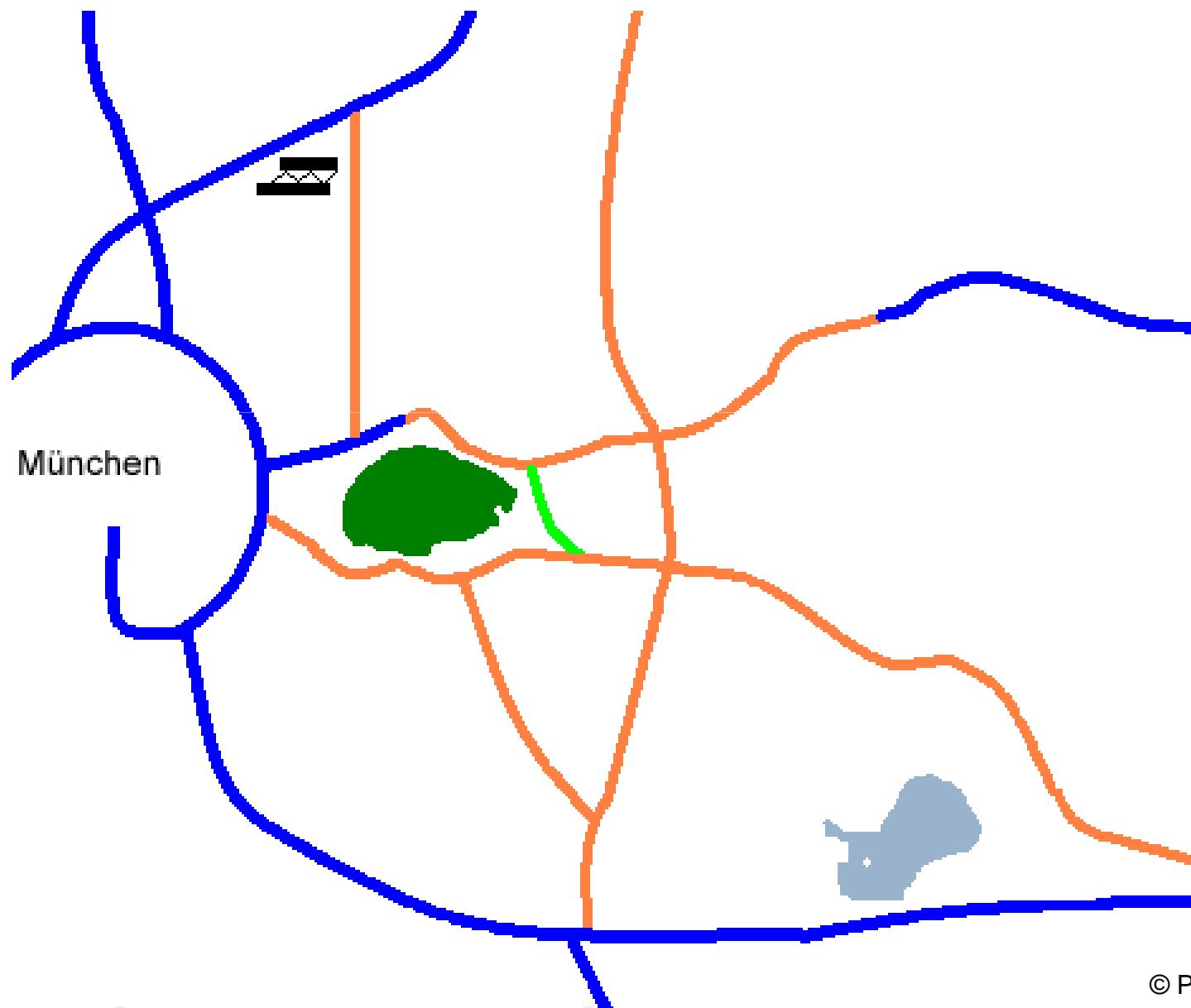
1. Varianten stehen in keinem sinnvollen Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Freistaat
2. es gibt zu wenig Geld und wichtigere Straßenbauprojekte in Bayern
3. der Stadtrat lehnt die Trassenvorschläge der Regierung von Oberbayern ab

Ostumfahrung mit Tunnelteilstücken

(3 St. zusammen 1350 m)

1. Laut Bauamt Rosenheim doppelt so teuer wie die Tunnellösung (45 Mio. €)
2. geringere Verkehrsentlastung als bei der „Tunnellösung“
3. nach wie vor Neuverlärnung im Ebersberger Osten
4. nach wie vor Naturzerstörung im Ebersberger Osten

Großräumig Ost (früher Grüne, BN und VCD)

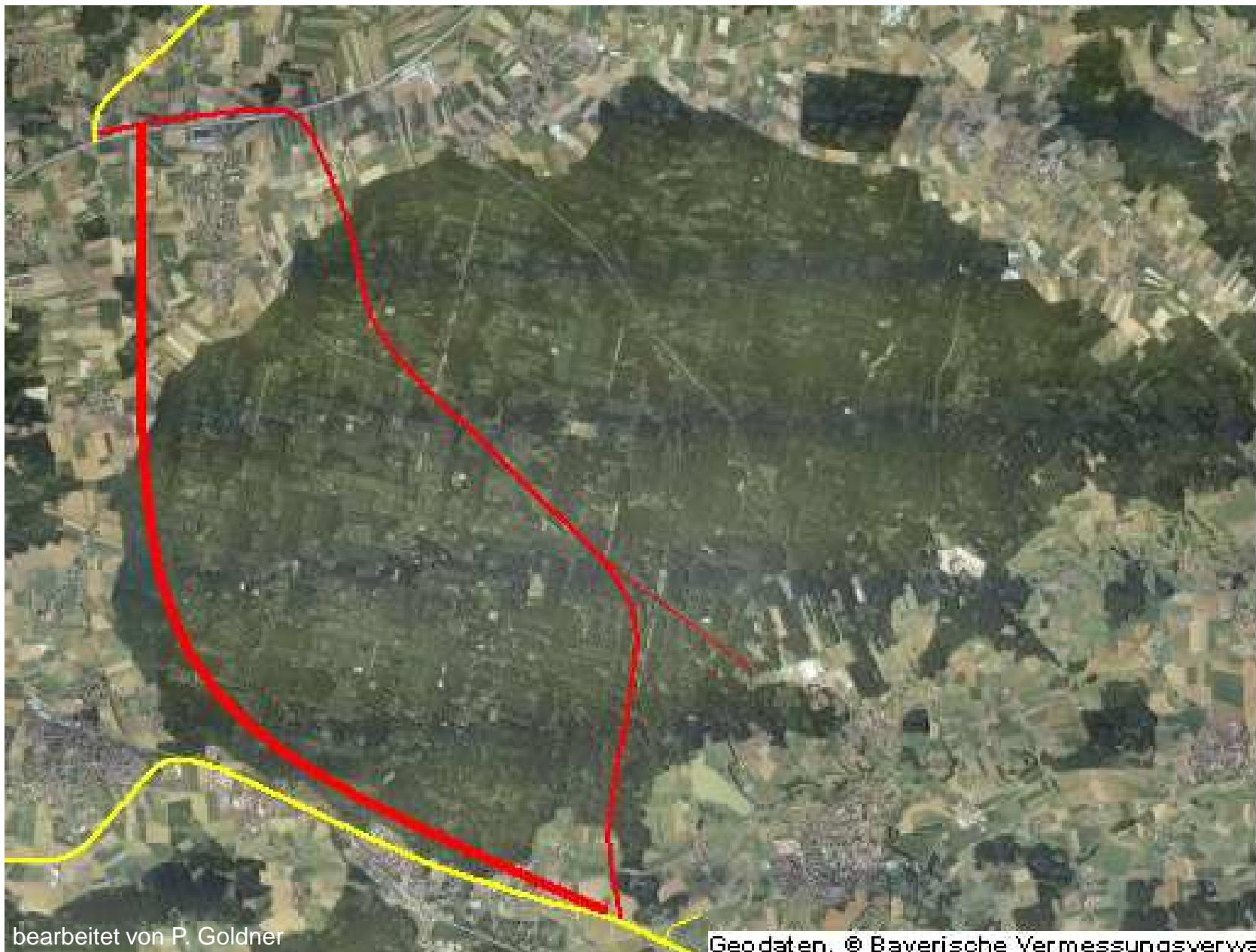


Großräumig Ost (früher Grüne, BN und VCD)

1. sinnvolle Ableitung in Ost-West Richtung
(ABER: Südumfahrung Zorneding und Ebersberg sind bzw. werden Realität)
2. sehr kostengünstig: lediglich Ausbau EBE 20 und Umfahrung Abersdorf und evt. Rupertsdorf
3. **keine sinnvolle** Ableitung in Nord-Süd-Richtung (10 km Umweg von Gsprait bis zur A 94 Moos/Schwaberwegen);
4. je mehr die Kfz-FahrerInnen (faktisch nur der Schwerlastverkehr) gezwungen werden, in Nord-Süd-Richtung diese Straße zu befahren, um so mehr steigt der Durchgangsverkehr in Steinhöring

nicht vereinbar mit 6. Ausbauplan für Staatsstraßen!

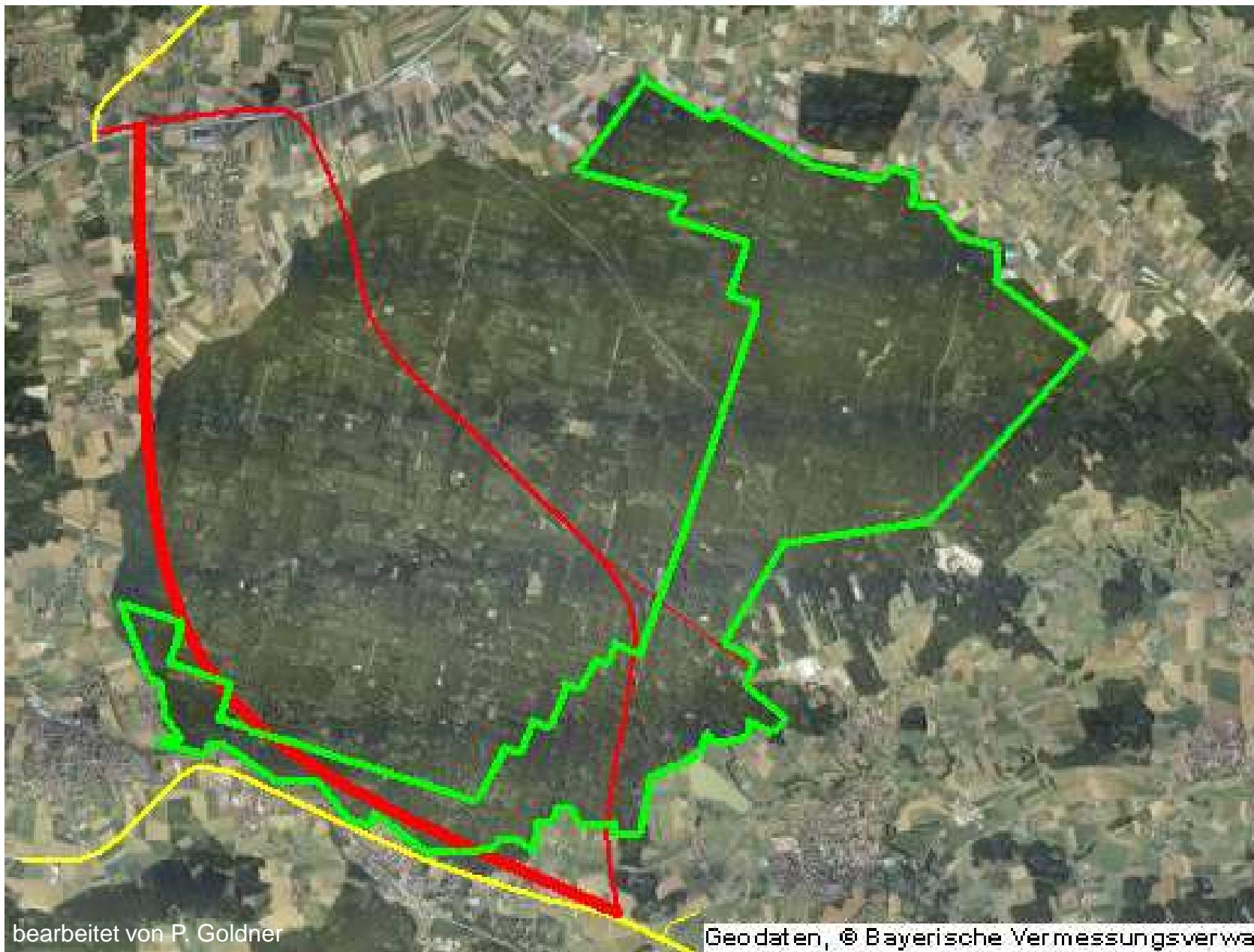
Westumfahrung Variante 4 (12 km)



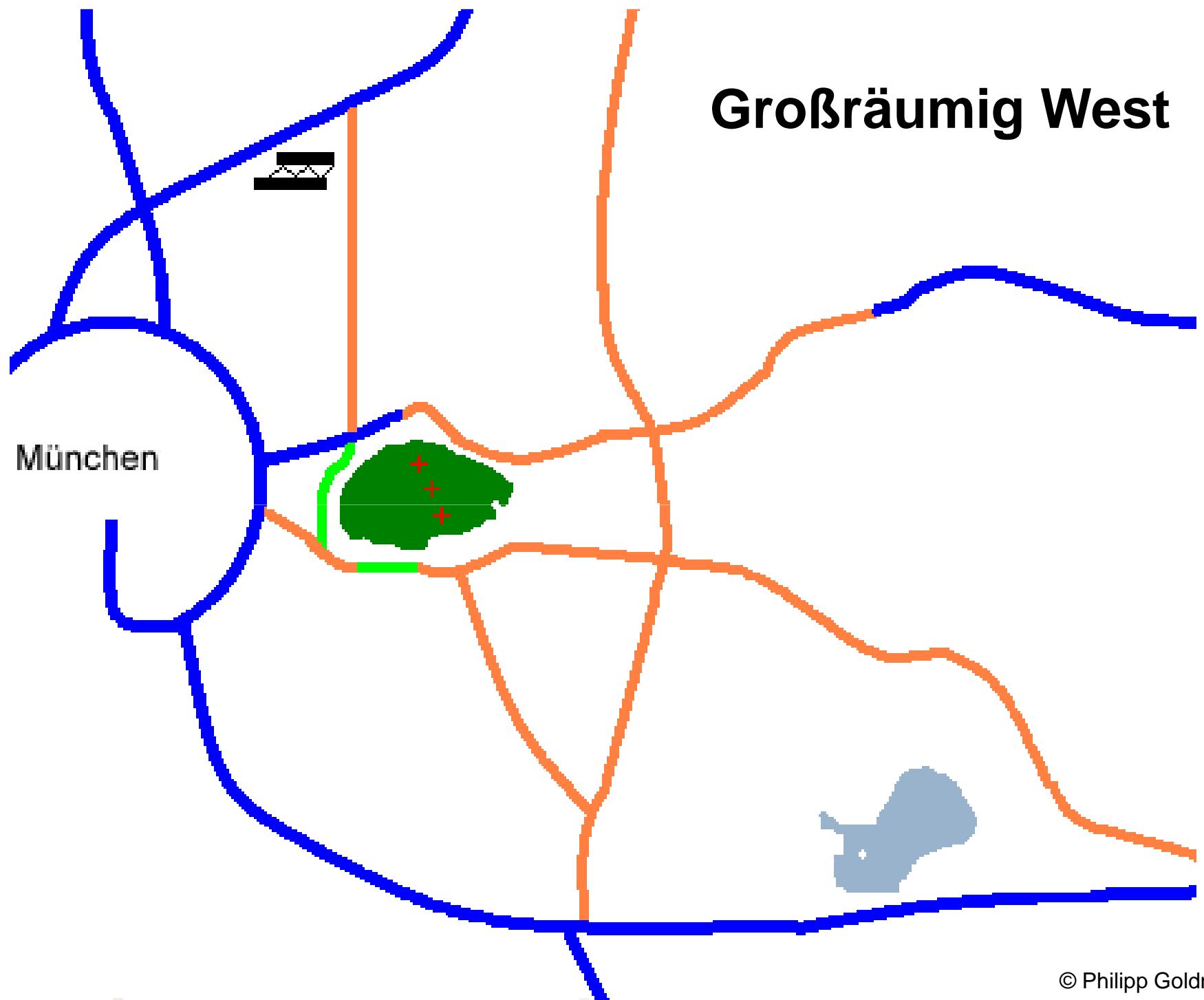
bearbeitet von P. Goldner

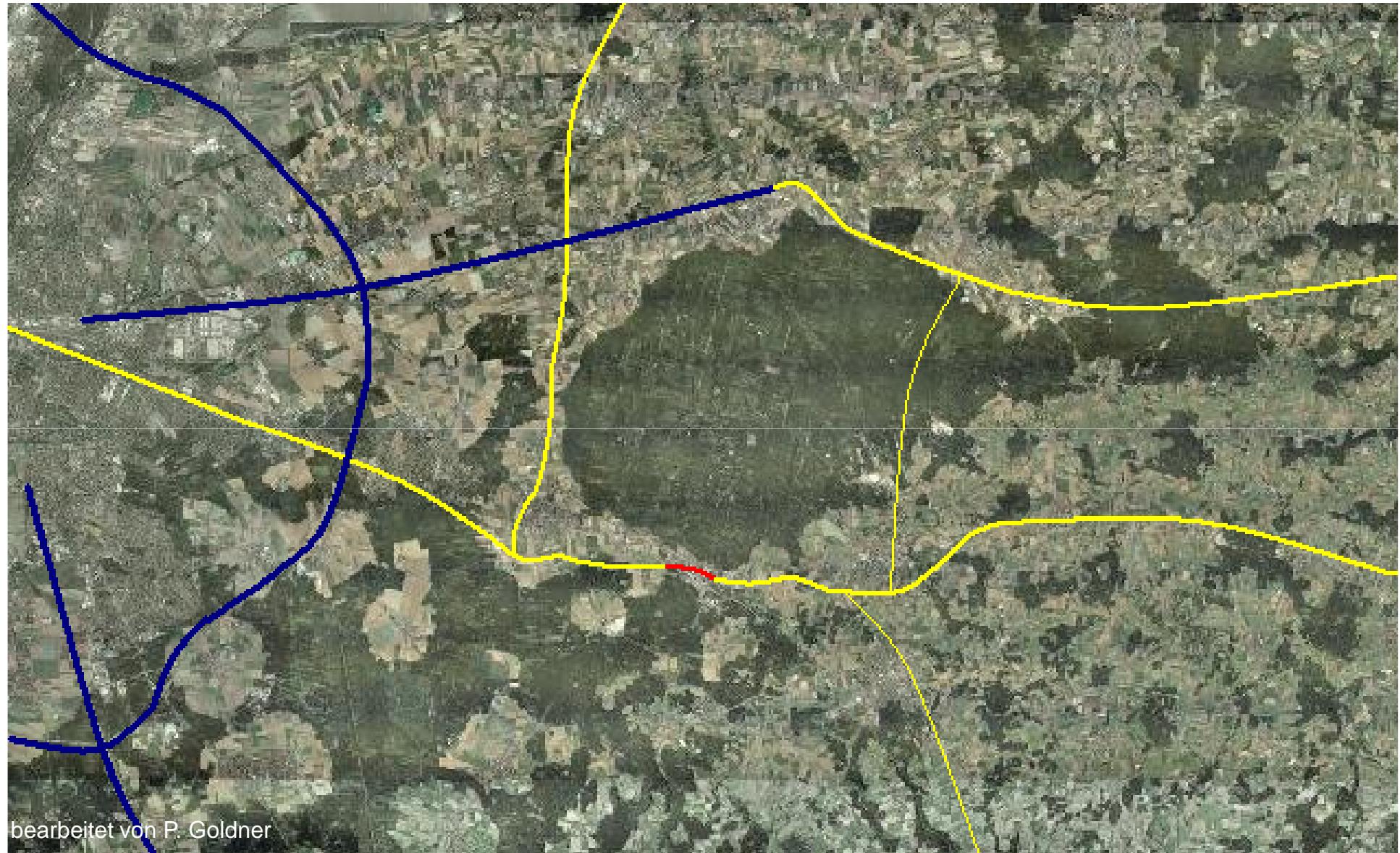
Geodaten, © Bayerische Vermessungsverwaltung

FFH-Gebiet, deshalb mindestens 4 km in Tunnellage,
viel zu teuer (> 100 Mio €), Bund-Freistaat-Problem, kein Planungsrecht









Geodaten, © Bayerische Vermessungsverwaltung

Großräumig West

1. optimale Umfahrung von Kirchseeon notwenig
 - Tunnellösung für weit über 50 Mio €
 - Verkehrsbelastung steigt (von heute ca. 17.000 Kfz/Tag auf ca. 25.000 Kfz/Tag)
2. Umwege, aber direkte Anbindung an die FTO

Probleme:

- 1. kein Planungsrecht für OU Kirchseeon!**
- 2. kein Planungsrecht für FTO-Verlängerung!**
- 3. mit > 100 Mio € sehr teuer**

Selbst wenn das Bauamt Rosenheim einen Planungsauftrag für „Großräumig West“ bekommen sollte, ist das Vorhaben wegen der verschiedenen Zuständigkeiten, der Dutzenden Klagemöglichkeiten und v.a. wegen der Finanzierung - wenn überhaupt - ein Projekt fürs übernächste Jahrzehnt.

Die Ostumfahrung von Ebersberg kann nur durch eine Alternative für morgen und nicht für überübermorgen verhindert werden, auch deshalb...

Tunnel-Variante

Nord-Süd-Verkehrsentlastung-
Ebersberg



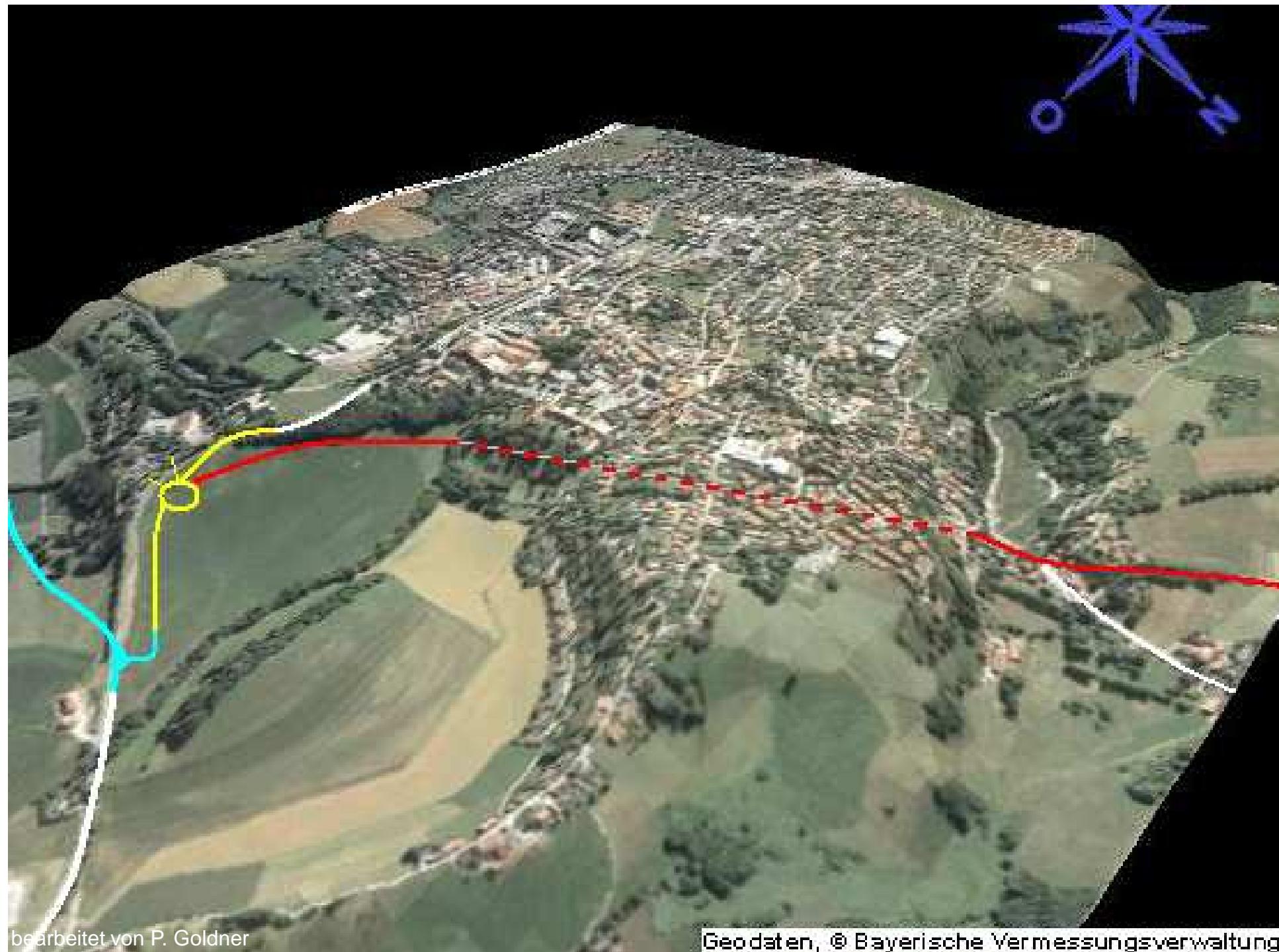
1. Trassenführung der Tunnel-Variante

- a) Alle Straßen innerhalb Ebersbergs sind für den Durchgangsverkehr „gesperrt“
- b) Am „kritischen Punkt“ Innenstadt wird ein Tunnel errichtet (ca. 800 Meter)
 - 1. Tunnelmund auf Höhe der Jesuitengasse (Abfahrt ab Landwirtschaftsschule)
 - 2. Tunnelmund unterhalb der Demos-Häuser (beim Saab-Autohaus)



bearbeitet von P. Goldner

Geodaten, © Bayerische Vermessungsverwaltung



bearbeitet von P. Goldner

Geodaten, © Bayerische Vermessungsverwaltung

2. Tunneldaten

Länge:

ca. 850 m (150 m offene bauweise)

Breite:

10 m (1 m + 4 m + 4 m + 1 m)

Höhe:

6 m

Abfahrt Süd:

Länge:

350 m

Steigung:

2 % ($350 \text{ m} \times 0,02 = 7 \text{ m}$)

Abfahrt vom Klostersee:

„0 m“

Längsneigung

< 1 % ($800 \text{ m} \times 0,01 = 8 \text{ m}$)

Steigung im Tunnel möglich:

bis zu 4 %

Erdüberdeckung:

1 m bis 20 m

3. Erforderliche Zusatzmaßnahmen

4.1 Kreisel am Sandberg

4.2 Lärmschutzmaßnahmen am Klostersee, an Schwabener und Hohenlindener Straße

4.3 Abflachung der Schwabener Straße

4.4 Neuordnung des innerstädtischen Verkehrs

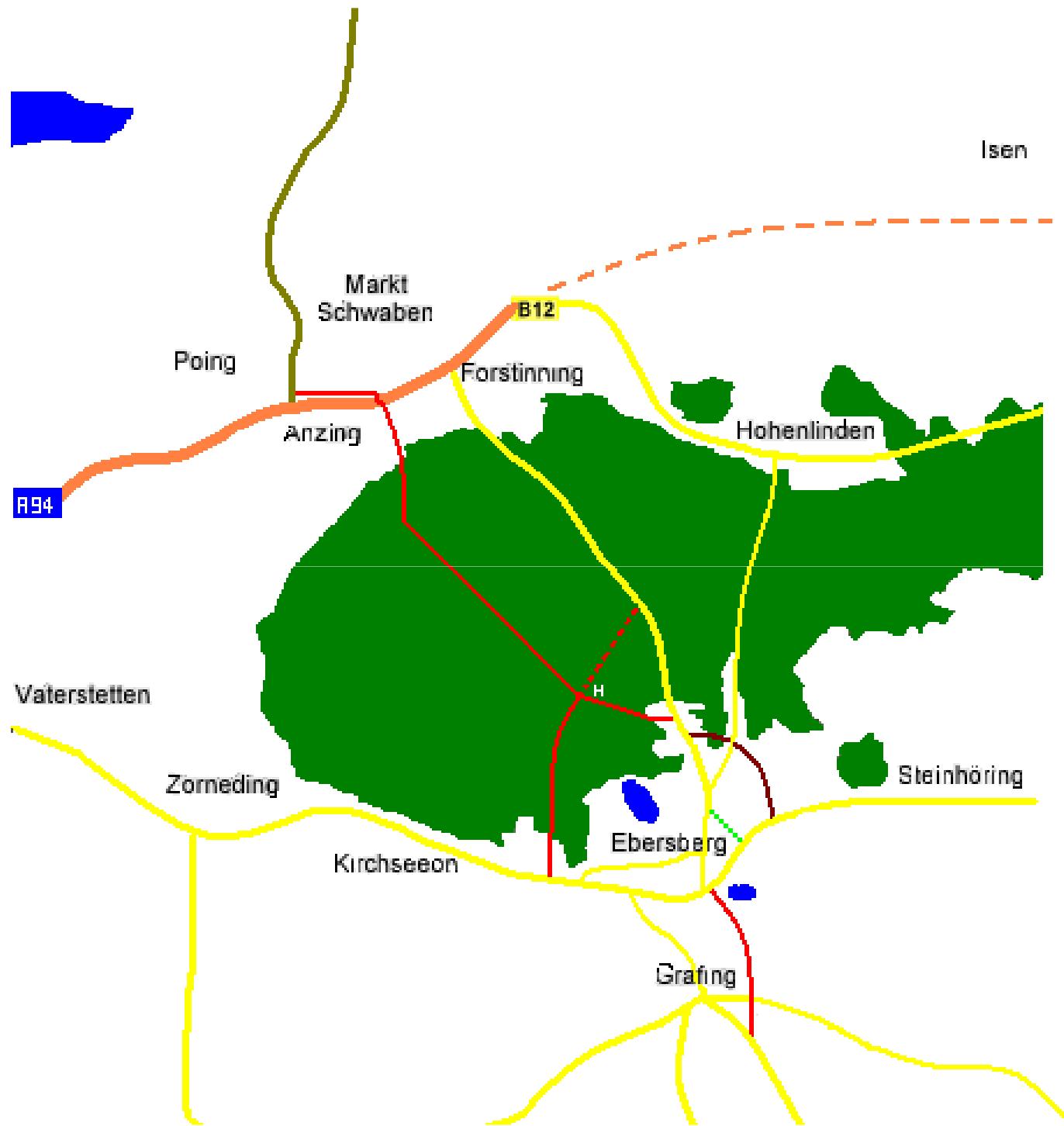
4. Allgemeine verkehrstechnische Auswirkungen des möglichen Baus der Tunnel-Variante

1. Im Stadtgebiet gibt es nur noch auf der Schwabener und Hohenlindener Straße Durchgangsverkehr; Ebersberg ist somit zu großen Teilen vom Verkehr deutlich entlastet;
2. der Marktplatz kann *wirklich* verkehrsberuhigt werden;
3. der Durchgangsverkehr fließt flüssiger (4 Ampeln weniger);
4. wenn Geld zur Verfügung steht, sofort realisierbar, da nur wenig Grund erworben werden müsste

5. Auswirkungen für die Betroffenen – Pro und Contra

5.1 Die Ebersberger BürgerInnen

- + Ebersbergs Innenstadt wird komplett vom Durchgangsverkehr befreit
 - + Lärmemissionen nehmen insgesamt stark ab
 - + innerorts kürzere Wege (als beim heutigen Einbahnstraßenring)
 - + Kunden für die Ebersberger Geschäfte bleiben erhalten
 - + erhöhte Verkehrssicherheit v.a. für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
 - + der Klostersee kann dank Lärmschutz *wirklich* ein „Ort der Ruhe“ werden
 - + kein Schleichverkehr (wie bei allen anderen Varianten)
-
- Bis zum Klostersee bleibt der von Norden kommende Verkehr unverändert



© Philipp Goldner

5.2 Die Stadt Ebersberg

- + gewinnt in allen Bereichen (Marktplatz vom Durchgangsverkehr befreit, Stadtbild, mehr Parkmöglichkeiten im Zentrum, etc.)
- + 3 km weniger Straßenunterhalt als bei den anderen Varianten
- müsste v.a. bei den EbersbergerInnen im Norden harte Überzeugungsarbeit leisten

5.3 Der Freistaat

- + bekommt auf der St 2080 im Bereich Ebersberg die schnellste und kürzeste Nord-Süd-Verkehrsverbindung
- + geringe Grundstückskäufe
- + schnell realisierbar
- Kosten

5.4 Die AutofahrerInnen (auswärtige)

- + höchste Verkehrssicherheit
- + schnellste und spritsparende Variante

5.5 Die Umwelt

- + geringste Neuversiegelung
- + weniger Luftbelastung a) als heute, b) als bei allen anderen möglichen Umgehungsstraßen-Varianten
- + weniger Lärmemissionen a) als heute, b) als bei allen anderen möglichen Umgehungsstraßen-Varianten

Tunnelknackpunkte: Klostersee und nördliches Ebersberg

- **Knackpunkt 1:** (mindestens) ein Haus am Klostersee müsste der Tunnellösung weichen
- **Knackpunkt 2:** der Klostersee
- **Knackpunkt 3:** Die Anwohner an der Schwabener und Hohenlindener Straße

Lärmschutzmaßnahmen für den Klostersee und den Ebersberger Norden:

1. Abflachung der Schwabener Straße auf 500 m

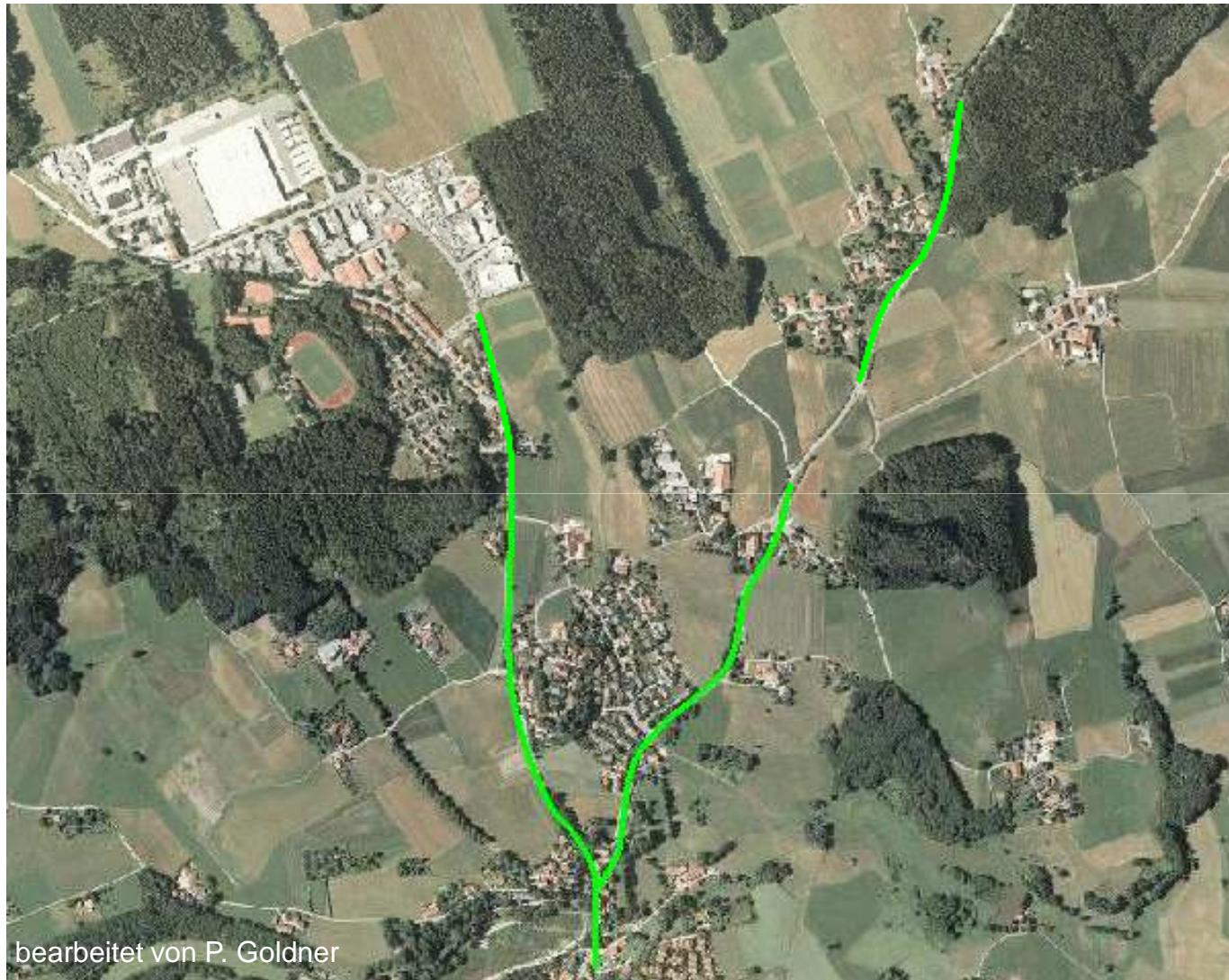


1. Verkehrssicherheit
2. Zurückschalten
3. Togwirkung



© Philipp Goldner

2. auf 2,5 Kilometern Flüsterasphalt (-7 dB(A))





© Philipp Goldner



© Philipp Goldner



© Philipp Goldner

Die Tunnelvariante ist - auch - in Sachen Lärmschutz für *alle* Ebersberger/-innen die beste Lösung!

1. schafft sie **keinerlei** Neuverlärzung und
2. reduzieren die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen den Verkehrslärm im Ebersberger Norden so, als würde bis zu 80 % des Verkehrs herausgenommen werden.
Das ist bei keiner anderen Variante möglich!!!

Zusammenfassung

Ein Tunnel für Ebersberg ist nicht nur technisch in einem darstellbaren Kostenrahmen machbar,

sondern auch die einzige sinnvolle (kleinräumige) Lösung für den Nord-Süd-Verkehr in Ebersberg, weil er

1. Ebersberg am wirkungsvollsten vom Verkehr entlastet
2. keine Ebersberger BürgerInnen neu verlärmst
3. keinerlei Natur zerstört

