

Pidinger



Gemeinde-Report

Februar 2009

Sonderausgabe Autobahnausbau



Luftbild Gemeinde Pidinger, Stand September 2006

- Informationen zu den verschiedenen Varianten
Ausbau der Autobahn A8 Ost
im Pidinger Gemeindegebiet



Liebe Pidinger Mitbürgerinnen und Mitbürger!

wie im letzten Jahr angekündigt, hat die Autobahndirektion Südbayern am 21. Januar in einer öffentlichen Veranstaltung in der Mehrzweckhalle verschiedene Vorschläge eines möglichen Ausbaus der A8 vorgestellt.



Erwartungsgemäß lösten die unterschiedlichen Ausbauprodukte große Diskussionen aus. Um alle Gemeindeglieder auf den gleichen Wissensstand zu bringen, wurden in dieser Sonderausgabe des Gemeindegeldberichts sämtliche uns bekannten Fakten zu den unterschiedlichen Varianten zusammengetragen und neutral dargestellt.

Wir haben in der Kürze der Zeit alle uns zur Verfügung stehenden Informationsquellen genutzt und so viele Daten wie möglich zusammengestellt. Diese Sonderausgabe ist der Beginn einer umfassenden Bürgerbeteiligung, spiegelt den derzeit geprüften Wissensstand wider und soll die Meinungsfindung unterstützen.

An dieser Stelle möchte ich nochmals betonen, dass weder vom Gemeinderat noch von meiner Seite bisher eine Entscheidung getroffen wurde! Die Autobahndirektion Südbayern hat die Gemeinde um eine Stellungnahme gebeten, den endgültigen Entschluss trifft jedoch die Autobahndirektion selbst.

Im Hinblick auf die enormen Auswirkungen für die Gemeinde und für viele nachfolgende Generationen haben wir meiner Meinung nach die Verpflichtung, uns Zeit für diese Entscheidung zu nehmen. Wir müssen sämtliche uns vorgelegten Pläne, Daten und Fakten kritisch unter die Lupe nehmen und mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln untersuchen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sollten kritisch und neutral gegeneinander abgewogen werden und uns bei der Entscheidungsfindung helfen. Bei allem Verständnis für die betroffenen Gemeindeglieder sind wir verpflichtet dieses Thema sachlich, objektiv und ohne Emotionen abzuarbeiten. Fakt ist auch: Egal welche Entscheidung man trifft, es lässt sich leider nicht vermeiden, dass einzelne Personen nachteilig betroffen sein werden.

Alle uns bekannten Informationen haben wir schnellstmöglich dem Gemeinderat und allen Interessierten zur Verfügung gestellt und werden dies auch in Zukunft so handhaben.

Ich hoffe sehr, dass die durchaus notwendigen Diskussionen möglichst emotionsfrei geführt werden können, denn eine Sachentscheidung kann nur ohne Emotionen gefällt werden. Wir dürfen nicht zulassen, dass durch eine unsachliche, emotionale und personenbezogene Diskussion über die Frage des Autobahnausbaus unsere gute Dorfgemeinschaft zerbricht! Wir von Seiten der Gemeindeverwaltung versuchen alles in unserer Macht stehende daran zu setzen, dass dies nicht eintritt!

Ich wünsche uns eine gute Zeit, viele zielführende Gespräche und einen fairen demokratischen Umgang miteinander!

Ihr
Hannes Holzner

Hannes Holzner

Bisherige Schritte:

- 08.10.08 nichtöffentliche Sondersitzung über verschiedene Vorgaben an die Autobahndirektion, die erarbeiteten Vorgaben sind auf Seite 3 dargestellt
 - 03.12.08 Der Gemeinderat hat sich für einen Städteplaner entschieden (Büro Dragomir aus München)
 - 09.12.08 nichtöffentliche Sondersitzung „Vorstellung der verschiedenen Varianten“
 - 17.12.08 Besprechung mit dem Büro Dragomir
 - 14.01.09 Städteplaner Dragomir spricht im nichtöffentlichen Teil über die weitere Vorgehensweise
 - 21.01.09 öffentliche Vorstellung der Pläne in der Mehrzweckhalle durch Autobahndirektion
 - 24.01.09 Ortsbegehung der verschiedenen Trassen
 - 29.01.09 Information über die Blitzumfrage im öffentlichen Teil des Bauausschusses
 - 04.02.09 Besprechung mit Rechtsanwalt Dr. Birkel und Büro Dragomir in München
- Seit dem Bekanntwerden der Vorschläge viele Gespräche mit Fachbehörden, Planern und der Bevölkerung.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:
Redaktion:
Fotos:

1. Bürgermeister Hannes Holzner
Gemeinde Piding bzw. siehe Quellenverweis
Autobahndirektion Südbayern, Eigenes Archiv, Google Earth, bzw. siehe Quellenverweis

Internet: www.piding.de · e-Mail: gemeinde@piding.de

Die Sonderausgabe zum Thema Autobahnausbau des Gemeindegeldberichts im Februar 2009 wird kostenlos verteilt.



Quellenangabe

- Die Quellenangaben der jeweiligen Informationen sind in der Kopfzeile rechts oben ersichtlich

Beschlossene Vorgaben des Gemeinderates an die Autobahndirektion von der Sitzung am 08.10.2008

1. Erhalt der Anschlussstelle Piding mit möglichst geringem Flächenverbrauch
2. Zwingende Autobahnausfahrt am Walsberg zur Entlastung der B 20
3. Flächenschonende Anbindung der Staatsstraße 2103 an die B 20
4. Bestmöglicher Lärmschutz (keinen Lärmschutzwall) und östlich der B 20 eine Tieferlegung mit Einhausung
5. Bestmöglichen Hochwasserschutz
6. 2-spuriger Ausbau mit einem zuschaltbaren Standstreifen und aktivem Lärmschutz

Erklärung verschiedener Abkürzungen bzw. Fachausdrücke

Kronenbreite	= die Breite des Regelquerschnitts einer Straße, also die Summe von Fahrbahnbreite, Randstreifenbreite sowie Bankettbreite
FOK	= Fahrbahnoberkante
GOK	= Geländeoberkante
Achsverlauf	= Verlauf der Autobahn / Straße
Gradiente	= Die Gradiente bezeichnet im Straßen- und Wegebau und im Eisenbahnbau den Höhenverlauf der Längsachse einer Straße oder allgemeiner einer Trasse
RLS 90	= Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
FFH-Gebiet	= Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie / Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai '92 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
BayNatSchG	= Bayerisches Naturschutzgesetz
System. Darstellung	= systematische Darstellung
ASen	= Anschlussstellen

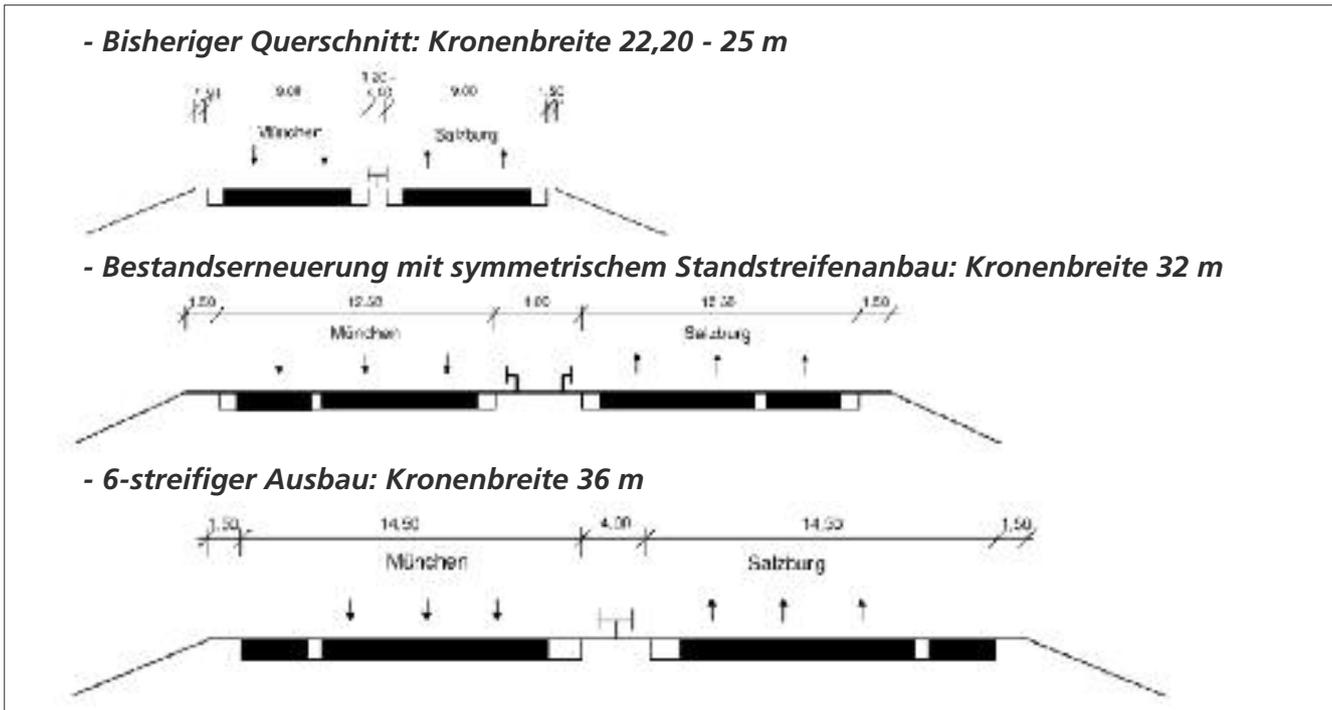
Ausgangssituation (Quelle: Autobahndirektion Südbayern)

- Autobahn mittlerweile mehr als 70 Jahre alt
- zunehmende Schäden an der Bausubstanz (Fahrbahn, Brücken)
- Straßenquerschnitt sehr schmal und ohne Standstreifen
- Anschlussstellen mit zu kurzen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen
- Verkehrsspitzen mit bis zu 82.000 Fahrzeugen/Tag in Urlaubszeiten und an Wochenenden
- vermehrte Stauungen und überdurchschnittliches Unfallgeschehen
- unzureichender Umweltschutz (Lärm, Entwässerung, ...)
- Trassierung sowie Schutzeinrichtungen entsprechen nicht mehr den Richtlinien

Ziele des Streckenausbaus (Quelle: Autobahndirektion Südbayern)

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Autobahn durch
 - sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und der Bundesgrenze
 - Optimierung der Linienführung und der Längsneigungen
 - Ausbau/Umbau der Anschlussstellen
- Verbesserung des Umweltschutzes durch
 - Lärmschutzanlagen
 - Regenwasserbehandlungsanlagen
 - landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen
- Ausbau der A 8 unter Aufrechterhaltung des Verkehrs

Querschnittsvergleich



Lärmschutzkonzept 6-streifiger Ausbau

- Der Anbau durchgehender Fahrstreifen löst Anspruch auf Lärmvorsorge aus
- Die Berechnung der Lärmimmissionen erfolgt auf Grundlage des gesetzlich vorgeschriebenen Rechenverfahrens (RLS-90)
- Im gesamten Planungsbereich ist der Einbau eines offenporigen Asphalts (Flüsterasphalts) vorgesehen
- Zusätzlich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wall, Wand oder Kombination) für geschlossene Bebauung geplant
- Vereinzelt verbleibende Grenzwertüberschreitungen werden mit passiven Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzfenster) geschützt

Auswahl der Ausbaurichtung / Entscheidungskriterien

- Raumwiderstände
 - Vorhandene Bebauung und deren Nutzung
 - Wasserschutzgebiete
 - Überschwemmungsgebiete
 - Naturschutz- und FFH-Gebiete
 - usw.
- Bauqualität
- Bauablauf
 - Beeinträchtigung des Verkehrs
 - Baufortschritt
- Planung und Bautechnik
 - Technische Machbarkeit
 - Kosten

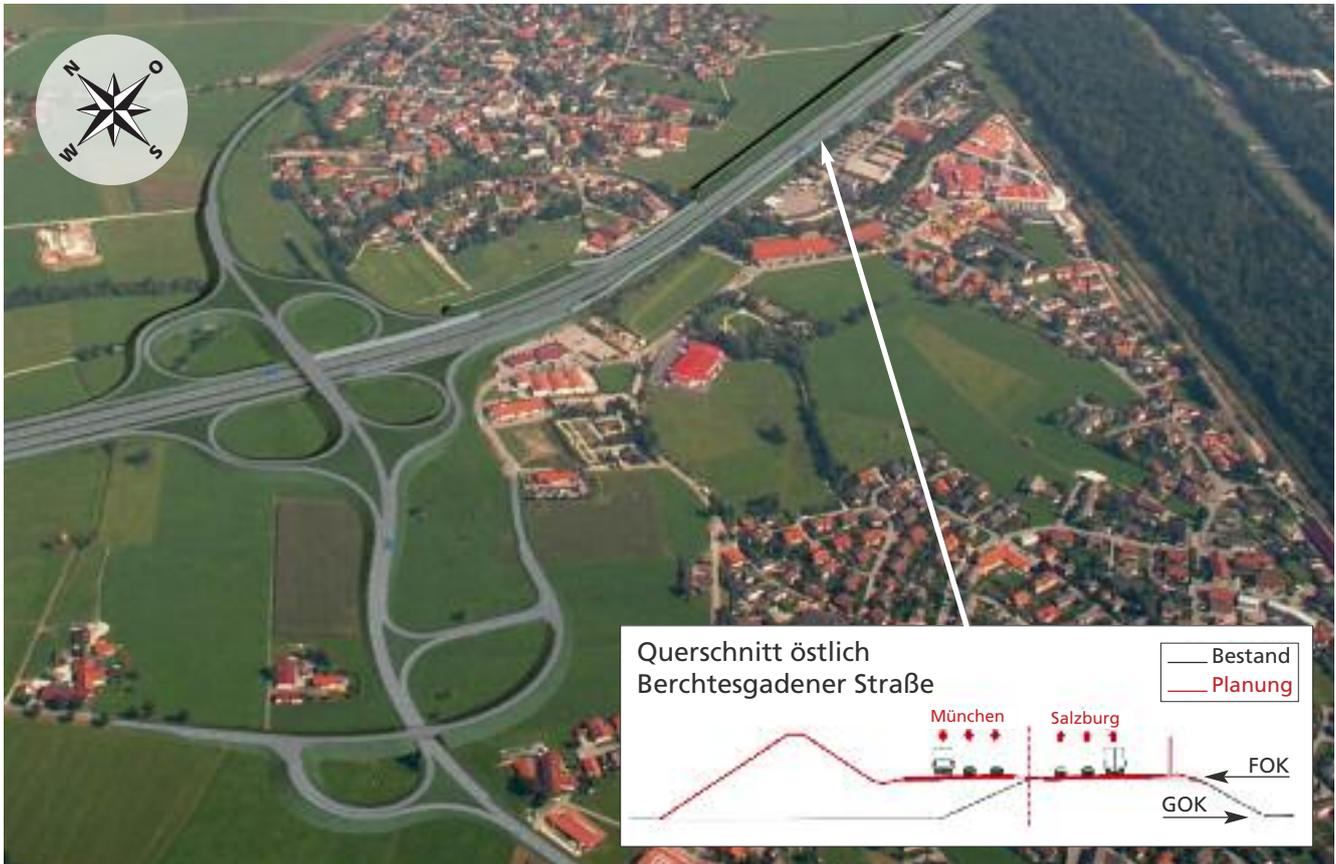
Auswahl der Ausbaurichtung / Ergebnis

- Der asymmetrische Ausbau nach Norden im gesamten Planungsabschnitt ist die zu bevorzugende Lösung
⇒ Auf dieser Grundlage erfolgte die Entwicklung der Varianten der Autobahndirektion Südbayern
- Weitere Informationen zum geplanten Ausbau A8 finden Sie im Internet unter:
www.piding.de oder www.abdsb.bayern.de/projekte/



Bestandsorientierter Ausbau

- **Trassierung**
 - Achs- und Gradientenverlauf entspricht weitgehend dem Ist-Zustand
- **Lärmschutz (zwischen B 20 und Bahn)**
 - Südseitig: Lärmschutzwände bis 5 m über FOK (\approx 9 bis 11 m über GOK)
 - Nordseitig: Lärmschutzwände und Wall-/Wandkombinationen bis 8,5 m über FOK (\approx 8 bis 15 m über GOK)
- **Kosten**
 - ca. 80 Mio. Euro ohne ASen



Visualisierung bestandsorientierter Ausbau der Autobahndirektion Südbayern

Vergleichsdarstellung Piding jetzt und eventuell in Zukunft



◀ **Blick von Brücke Gänselehen in Richtung Högl**
 Bild oben links: aktuelle Aufnahme, im Vergleich dazu Bild unten links: mit Darstellung einer möglichen Lärmschutzwand-Variante
 (Bildbearbeitung Gemeinde Piding)

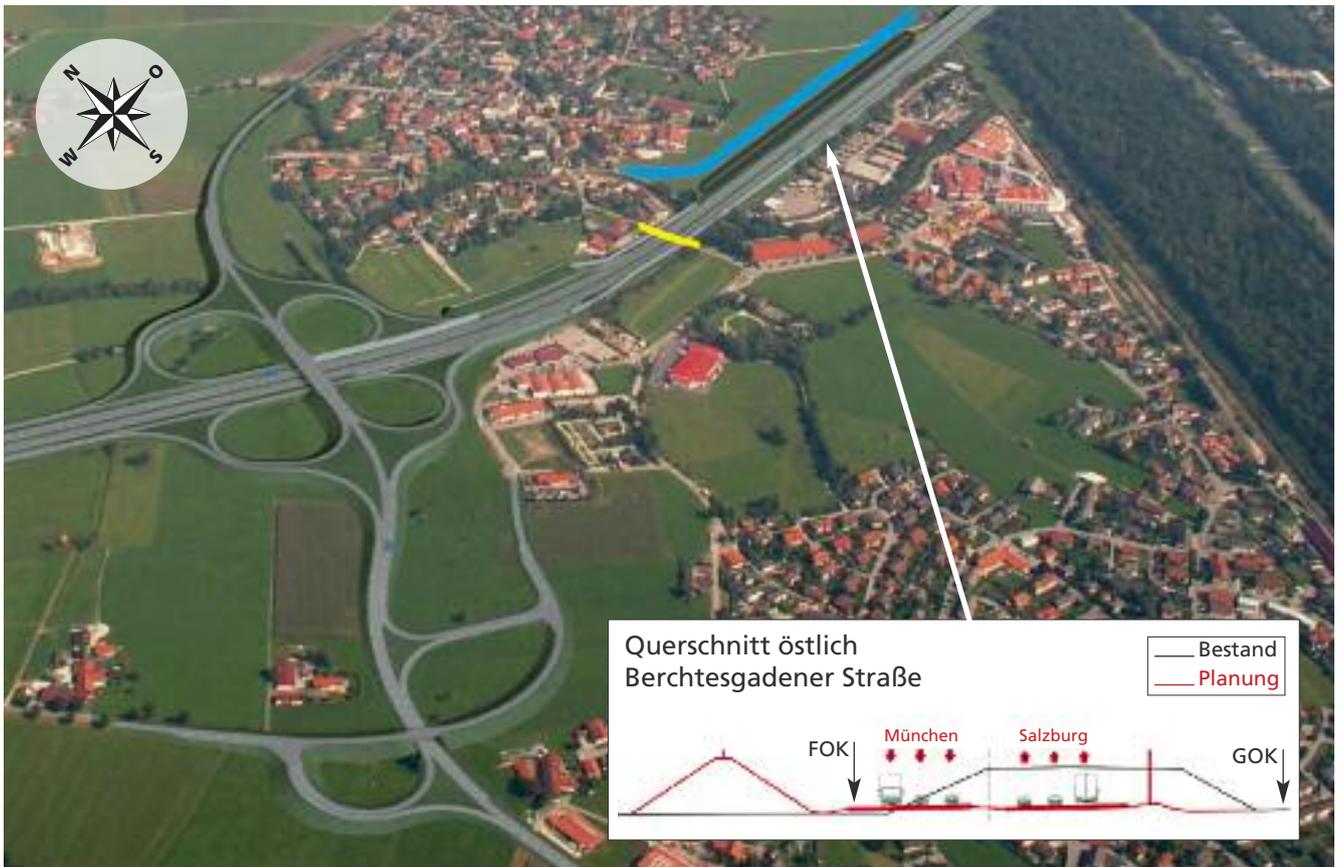


Autobahnbrücke ▶
 Blickrichtung Mauthausen
 Bild oben rechts: aktuelle Aufnahme, im Vergleich dazu Bild unten rechts: mit Darstellung einer möglichen Lärmschutzwand-Variante
 (Bildbearbeitung Gemeinde Piding)



Bestandsorientierter Ausbau mit abgesenkter Gradiente

- **Trassierung**
 - Achsverlauf entspricht weitgehend dem Ist-Zustand
 - Gradiente wird zwischen B 20 und Berchtesgadener Straße auf Geländeneiveau abgesenkt
- **Lärmschutz (zwischen B 20 und Bahn)**
 - Südseitig: Lärmschutzwände bis 6,5 m über FOK (\approx 6,5 bis 9 m über GOK)
 - Nordseitig: Lärmschutzwände und Wall-/Wandkombinationen bis 8 m über FOK (\approx 8 bis 16 m über GOK)
- **Besonderheiten**
 - Berchtesgadener Straße muss künftig in Hochlage über die A 8 geführt werden
 - Verlegung der Stoißer Achse auf die Nordseite der A 8 erforderlich
- **Hinweis**
 - **Blaue Linie:** System. Darstellung Verlegung Stoißer Achse / **Gelbe Linie:** System. Darstellung Berchtesg. Str.
- **Kosten**
 - ca. 80 Mio. Euro ohne ASeN



Visualisierung bestandsorientierter Ausbau mit abgesenkter Gradiente der Autobahndirektion Südbayern - Bildbearbeitung Gemeinde Piding - nicht verbindlich, da keine Originalpläne vorhanden

Lärmschutzwand bei München (Höhe ca. 12 m)

▼ Lärmschutz Wall-/Wandkombination bei München (Höhe ca. 16 m)

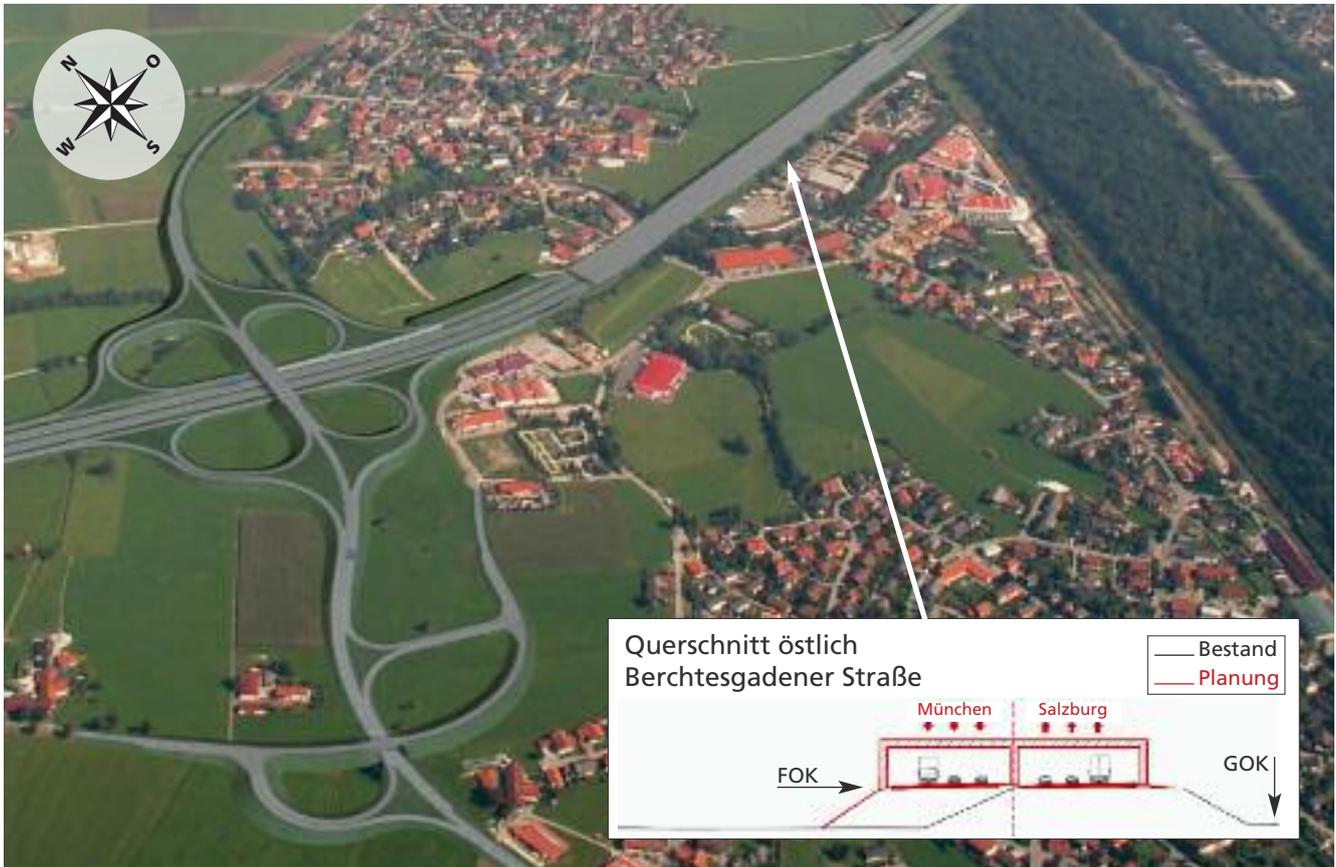


Foto rechts: Lärmschutz an der A2 bei Emmen (Quelle: © 2009 news aktuell schweiz / obs)



Bestandsorientierter Ausbau mit Einhausung

- **Trassierung**
 - Achs- und Gradientenverlauf entspricht weitgehend dem Ist-Zustand
- **Lärmschutz (zwischen B 20 und Bahn)**
 - Einhausung in Dammlage $h = \text{ca. } 6,5 \text{ m}$ über FOK ($\approx 6 \text{ bis } 15,5 \text{ m}$ über GOK), Länge ca. 900 m von der Bahnlinie in Richtung Westen
- **Kosten**
 - ca. 120 Mio. Euro ohne ASeN



Visualisierung bestandsorientierter Ausbau mit Einhausung der Autobahndirektion Südbayern



◀ Südportal des Plabutschtunnels / Einfahrt Einhausung
(Quelle: Wikimedia Commons, Autor: Gas01ine)

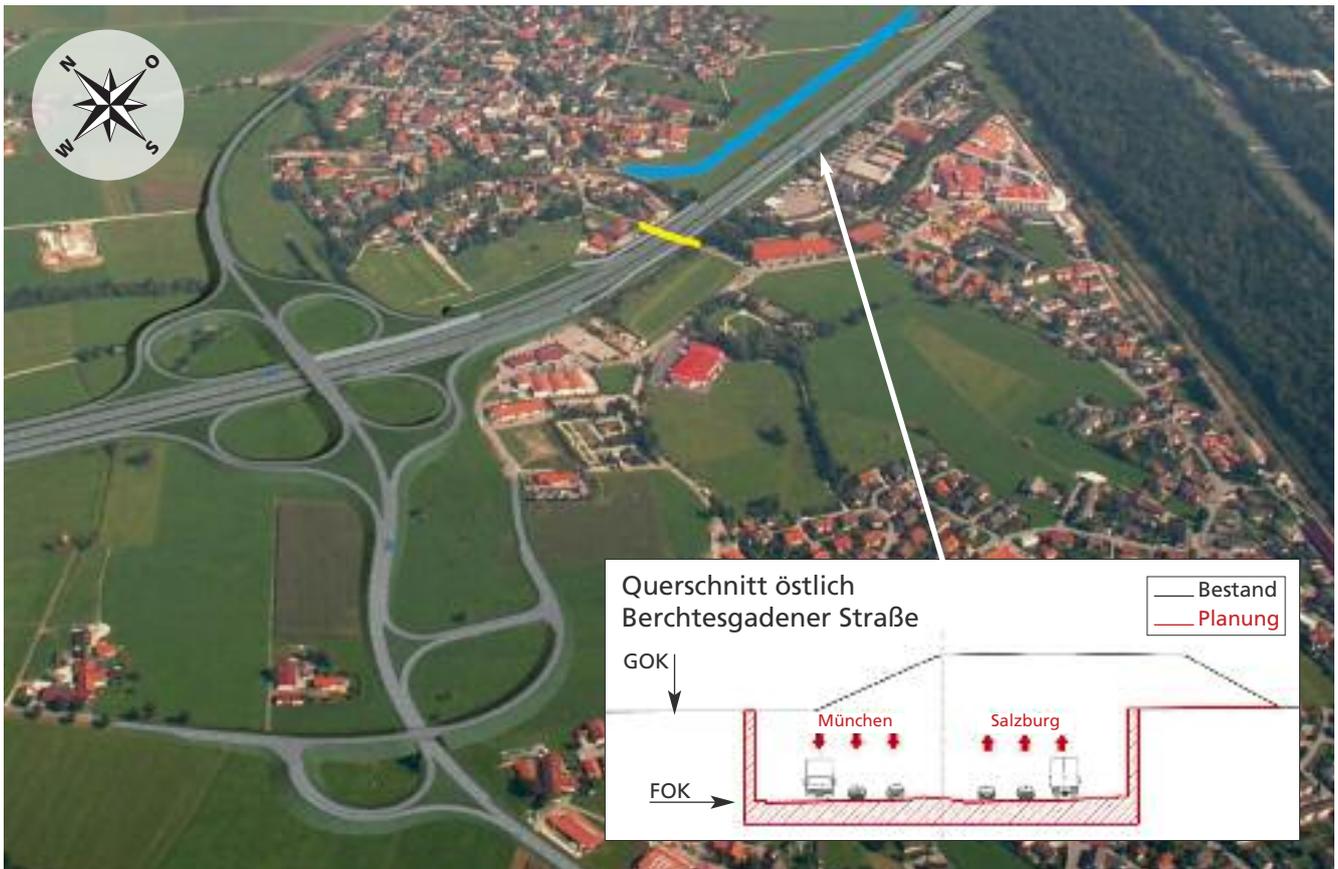
Einhausung der Bundesautobahn 3 bei Goldbach
(Quelle: Wikimedia Commons, GNU Free Documentation License)



Autobahn A3 - Autobahneinhausung Ausfahrt bei Hösbach Fahrtrichtung Würzburg (Fotograf: Heiko Dassow)

Bestandsorientierter Ausbau in offener Troglage

- **Trassierung**
 - Achsverlauf entspricht weitgehend dem Ist-Zustand
 - Gradiente wird zwischen B 20 und Bahn bis 9 m unter Gelände abgesenkt
- **Lärmschutz (zwischen B 20 und Bahn)**
 - Südseitig: keine Lärmschutzeinrichtungen erforderlich
 - Nordseitig: Lärmschutzwall westlich Berchtesgadener Straße 6 m über GOK
- **Besonderheiten**
 - Verlegung der Stoßfächer Achse auf die Nordseite der A 8 erforderlich
- **Hinweis**
 - **Blaue Linie:** System. Darstellung Verlegung Stoßfächer Achse / **Gelbe Linie:** System. Darstellung Berchtesg. Str.
- **Kosten**
 - ca. 135 Mio. Euro ohne A5en



Visualisierung bestandsorientierter Ausbau in offener Troglage der Autobahndirektion Südbayern - Bildbearbeitung Gemeinde Piding - nicht verbindlich, da keine Originalpläne vorhanden



▲ Beispiel Straßenverlauf in offener Troglage, B 42 in Königswinter-Oberdollendorf (Quelle: Wikimedia Commons, GNU Free Documentation License)

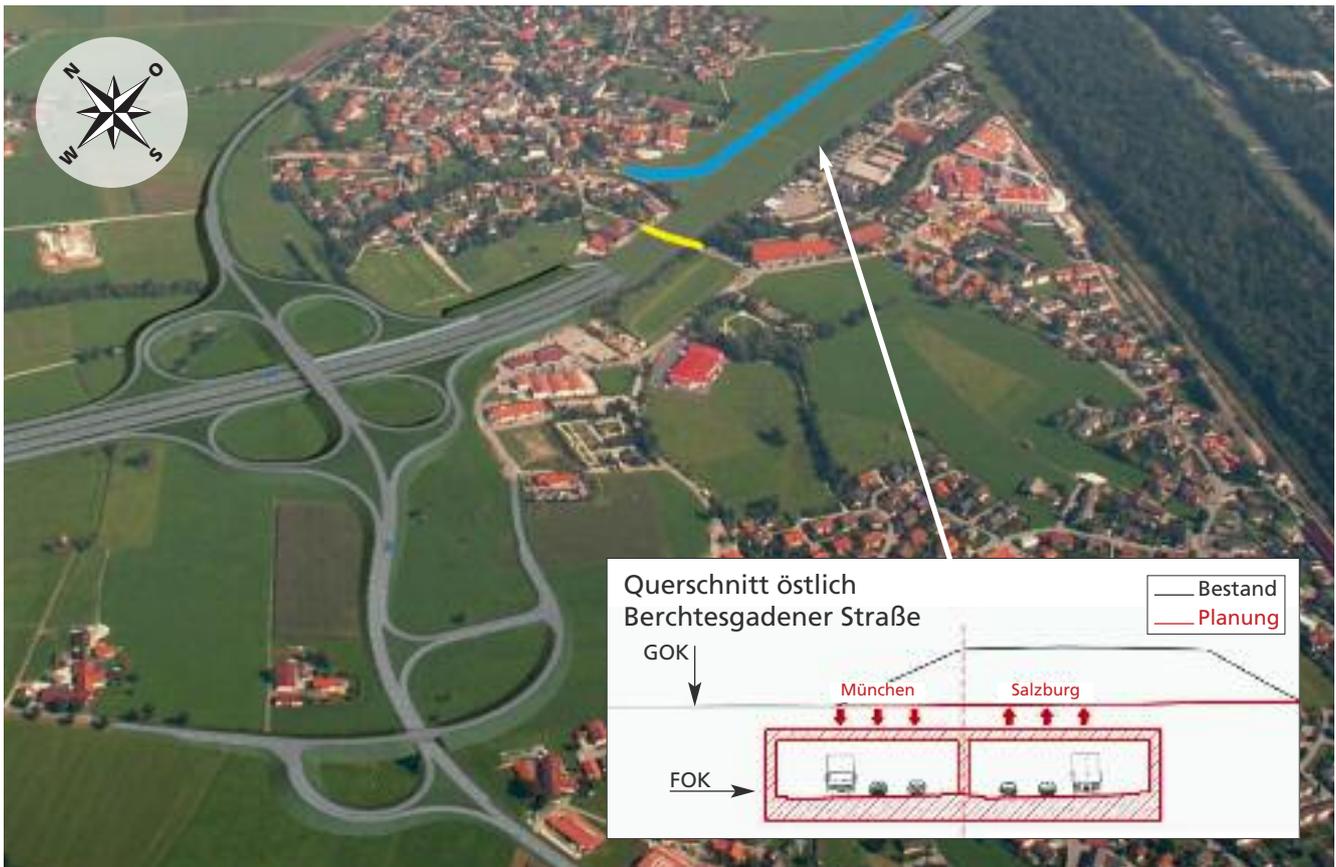


▲ München, McGraw-Graben, offene Troglage mit Überführungsstraße (Quelle: Wikimedia Commons, Autor: Maximilian Dörbbecker, Chumwa)



Bestandsorientierter Ausbau in geschlossener Troglage

- **Trassierung**
 - Achsverlauf entspricht weitgehend dem Ist-Zustand
 - Gradiente wird zwischen B 20 und Bahn bis 9 m unter Gelände abgesenkt
- **Lärmschutz (zwischen B 20 und Bahn)**
 - Tunnel, Länge ca. 900 m von der Bahnlinie in Richtung Westen
 - ca. 5 m hoher Lärmschutzwall nordseitig im Bereich der B 20
- **Besonderheiten**
 - Verlegung der Stoißer Ache auf die Nordseite der A 8 erforderlich
- **Hinweis**
 - **Blaue Linie:** System. Darstellung Verlegung Stoißer Ache / **Gelbe Linie:** System. Darstellung Berchtesg. Str.
- **Kosten**
 - ca. 165 Mio. Euro ohne ASeN



Visualisierung bestandsorientierter Ausbau in geschlossener Troglage der Autobahndirektion Südbayern - Bildbearbeitung Gemeinde Piding - nicht verbindlich, da keine Originalpläne vorhanden



◀ Westportal Flughafen tunnel Düsseldorf

(Quelle: Wikimedia Commons, Autor: Walter Koch)

München - ▶ Trappentretunnel

(Quelle: Wikimedia Commons, Autor: Maximilian Dörrbecker, Chumwa)



▲ Bauarbeiten zur Errichtung des "Schlosstunnels", Ruhpolding

Foto unten links (Quelle: Dipl.-Ing. Bernd Gebauer Ingenieur GmbH, Traunstein) und mitte (Quelle: Chiemgau Beton - Werke Ainring, Inzell, Winkl u. Erlstätt)

Nordumfahrung Piding

- **Trassierung**
 - Neutrassierung unter Einhaltung der Mindest-Trassierungselemente
- **Lärmschutz (zwischen Högler Straße und Bahn)**
 - Einhausung im Bereich der Siedlung am Panoramaweg, Länge nach aktuellen Berechnungen ca. 400 m
 - Südseitig: Lärmschutzwälle bis 3,5 m über FOK (\approx 3 bis 10 m über GOK)
 - Nordseitig: östlich der Einhausung 1,5 m hoher Lärmschutzwall
- **Besonderheiten**
 - Rückbau der bestehenden A 8 zwischen B 20 und dem östlichen Saalachufer
- **Kosten**
 - ca. 90 Mio. Euro ohne ASen



Visualisierung Nordumfahrung der Autobahndirektion Südbayern

Foto rechts: Ostportal des Tunnel Lieferung
Foto unten rechts: Westportal des Tunnel Lieferung kurz nach der Fertigstellung (2003)
(Quelle: <http://www.members.a1.net/wabweb/index.htm>)



▼ **BAB A7: Lückenschluss zwischen Nesselwang und Füssen / Fotomontage: Tunnel Reinertshof**
(Quelle: Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten)





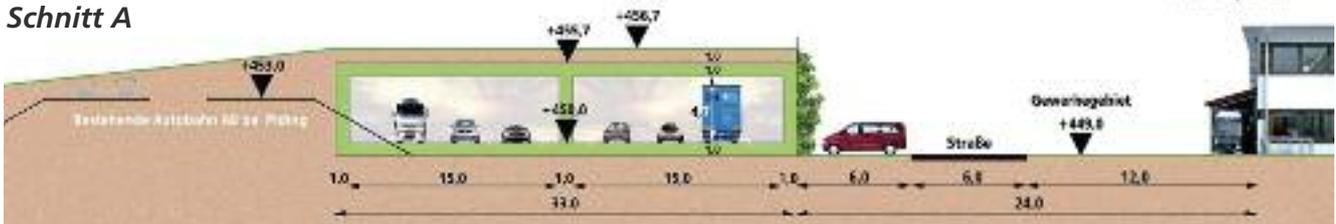
Bestandsorientierter Ausbau

- **Trassierung**
 - Achsverlauf direkt neben (südlich) der alten Trasse
 - Gradiente wird zwischen B 20 und Bahn abgesenkt
- **Lärmschutz (zwischen B 20 und Bahn)**
 - Einhausung / Tunnel
- **Besonderheiten**
 - Berchtesgadener Straße muss künftig in Hochlage über die A 8 geführt werden
 - Gewerbegebiet am Gänslehen muss teilweise verlegt werden
 - Verlegung der Stoißer Ache auf die Nordseite der A 8 erforderlich (lt. Autobahndirektion Südbayern)
- **Hinweis**
 - noch keine Abstimmung mit Autobahndirektion Südbayern und Gemeinde Piding erfolgt
 - technische Umsetzbarkeit noch nicht geprüft
- **Kosten**
 - noch nicht geklärt

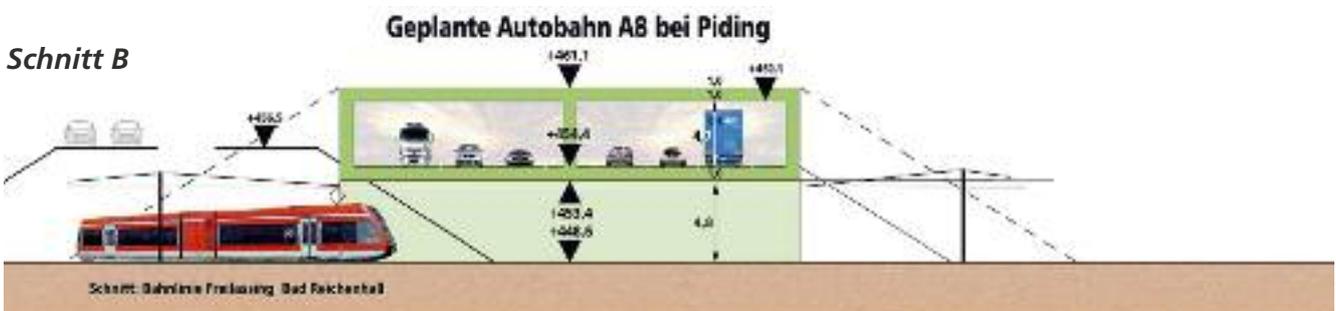


Visualisierung Variante der Fa. Max Aicher GmbH & Co. KG

Schnitt A



Schnitt B



Verlegung und Untertunnelung des Högl

- **Trassierung**
 - Trassenverlegung siehe Skizze unten
- **Lärmschutz**
 - Tunnel, Länge ca. 9 km
 - zwischen Tunnelausgang und Bahn evtl. Lärmschutzwand / -wall
- **Besonderheiten**
 - evtl. Verlegung Anschlussstelle B 20 / A 8 nach Nordosten oder auf den Walsberg
- **Hinweis**
 - technische Umsetzbarkeit noch nicht geprüft
- **Kosten**
 - 1 km Tunnel = 50 Mio. Euro, somit rund 450 Mio. Euro



▲ Skizze mit dem von der Gemeinde Anger vorgeschlagenen Trassenverlauf "Tunnelvariante der A8": Die dunkelrote Linie ist die derzeitige Straßenführung, die hellrote gepunktete Linie ist der Vorschlag der Gemeinde Anger mit einem Tunnel durch den Högl

Beispiel Tunnelportale ►
Autobahn Zagreb-Split
(Quelle: <http://www.do7ydk.de/BAB.html>)



▼ Foto unten links: Visualisierung der möglichen Anschlussvariante A 8 an B 20 und Tunneleinfahrt Högl ■ Foto unten rechts: Visualisierung ohne Anschluss A 8 an B 20 (beide Varianten visualisiert durch Gemeinde Piding)





Nordumfahrung Piding in geschlossener Troglage mit alternativer Anbindungsvariante

- **Trassierung**
 - Neutrassierung unter Einhaltung der Mindest-Trassierungselemente
- **Lärmschutz (zwischen Högler Straße und Bahn)**
 - geschlossene Troglage im gesamten Umfahrungsbereich, Länge ca. 2 km
 - evtl. Lärmschutzwand / -wall
- **Besonderheiten**
 - Rückbau der bestehenden A 8 zwischen B 20 und dem östlichen Saalachufer
 - Umgestaltung Anschlussstelle B 20 / A 8 mit Kreisverkehr
 - Umgestaltung Anschlussstelle St 2103 mit Kreisverkehr
- **Hinweis**
 - technische Umsetzbarkeit noch nicht geprüft
- **Kosten**
 - noch nicht geklärt



Visualisierung eigener Vorschlag der Gemeinde Piding



▲ A1 West Autobahn - Umweltschutztunnel Lieferung aus der Vogelperspektive (Quelle: Google Earth)

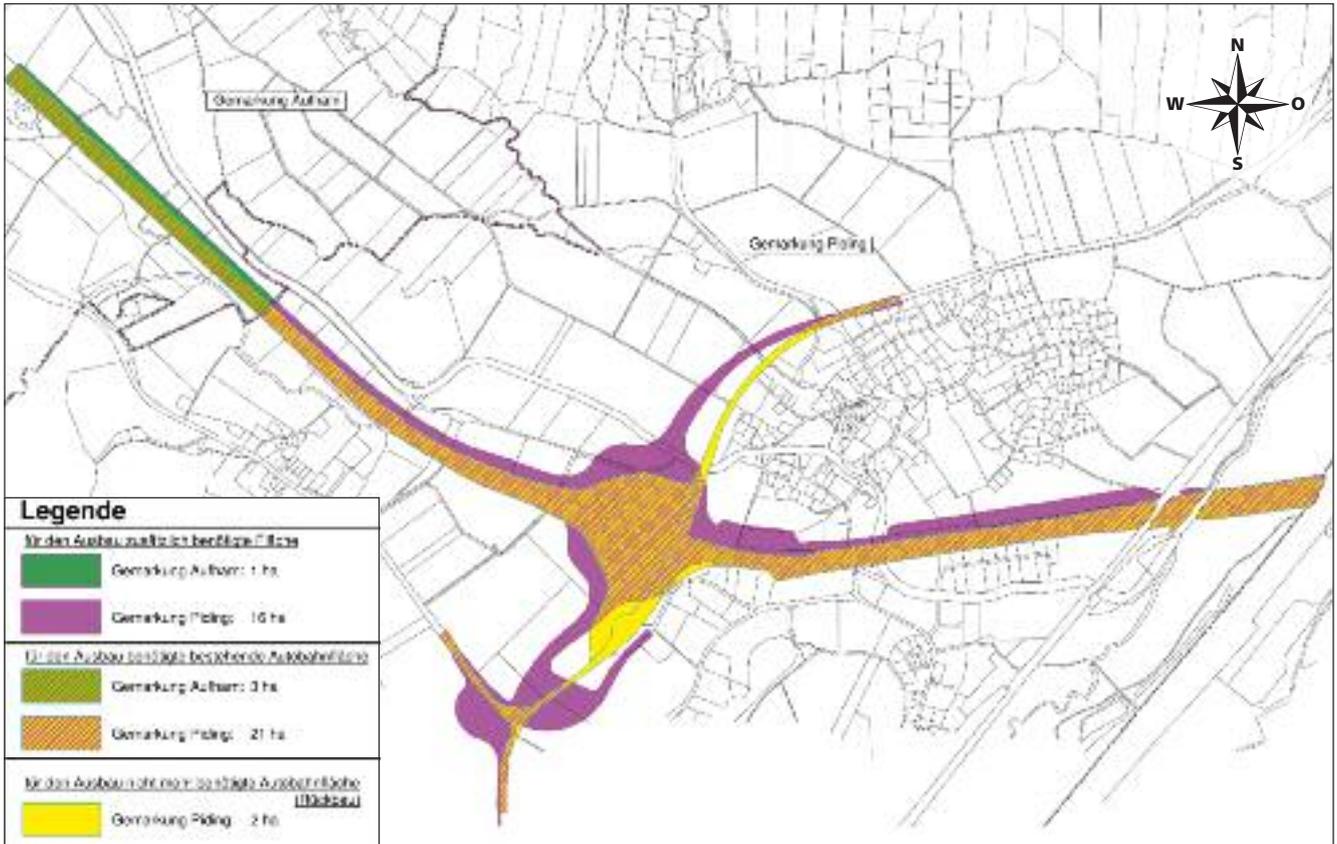


▲ Nordportal des Engelbergbasistunnels (Quelle: Wikimedia Commons, Urheber: K. Jähne)

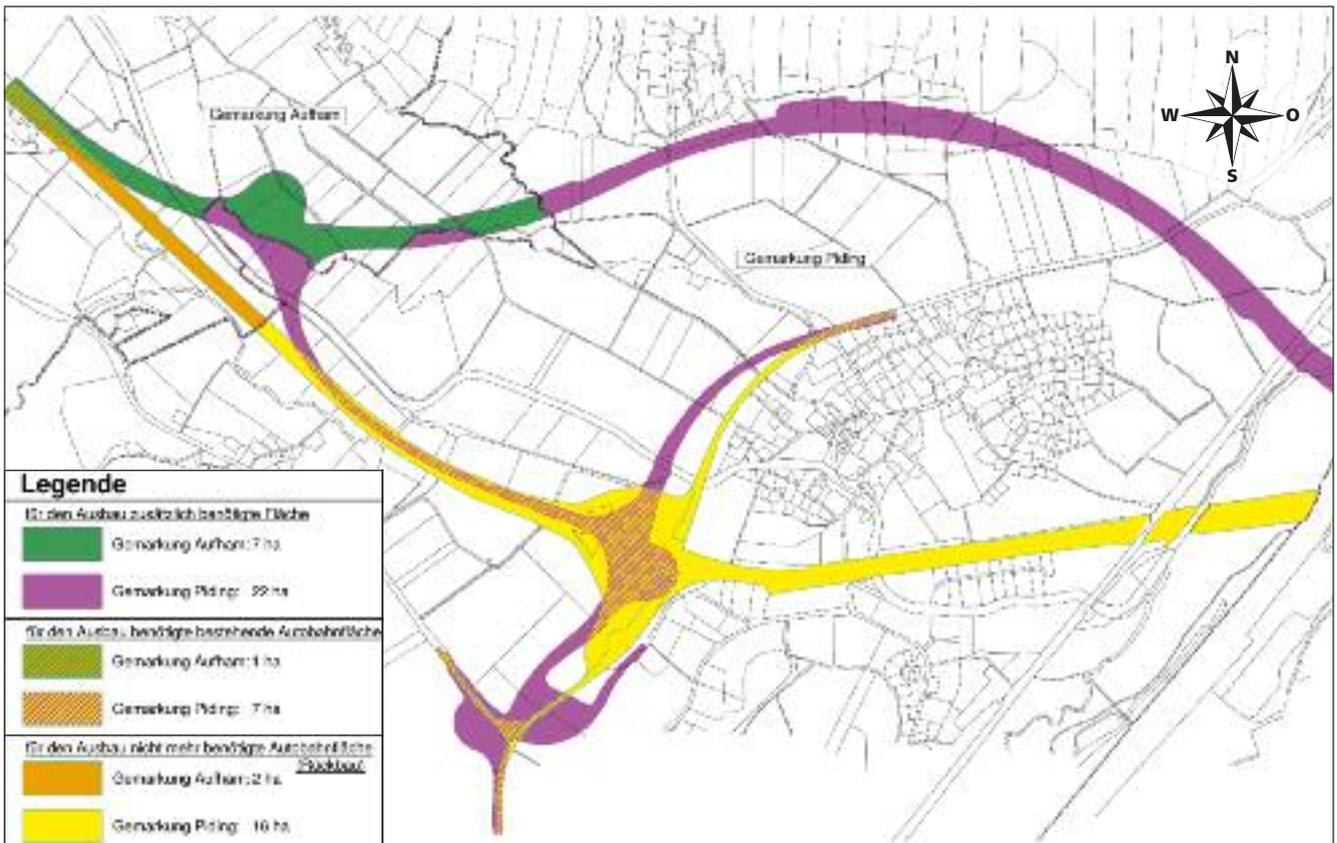


Flächenverbrauch

A) Bestandsorientierter Ausbau



B) Nordumfahrung





Flächenverbrauch - inkl. Anschlussstellen und Flächen für Lärmschutz / ohne Ausgleichsflächen

A) Bestandsorientierter Ausbau (im wesentlichen gültig für Varianten 1 bis 4)

Gemeinde	für den Ausbau benötigte		von der Autobahn belegte Fläche
	bereits bestehende Autobahnfläche	zusätzliche (neue) Fläche	
Piding	21 ha	16 ha	37 ha
Anger	3 ha	1 ha	4 ha
Summe	24 ha	17 ha	41 ha

Der in der Tabelle bereits berücksichtigte Flächenbedarf für die Anschlussstelle in Piding in Form eines sogenannten Vollkleeblattes beträgt ca. 12 ha (= bereits bestehende Anschlussflächen von ca. 7 ha plus zusätzlich benötigte Flächen von ca. 5 ha).

Der minimale Innendurchmesser der einzelnen Rampen des Vollkleeblattes beträgt jeweils 100 m.

B) Nordumfahrung (gültig für Variante 6)

Gemeinde	für den Ausbau benötigte		von der Autobahn belegte Fläche
	bereits bestehende Autobahnfläche	zusätzliche (neue) Fläche	
Piding	7 ha	22 ha	29 ha
Anger	1 ha	7 ha	8 ha
Summe	8 ha	29 ha	37 ha

Ermittlung Ausgleichsflächen

Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs konnte noch nicht erfolgen, da die hierzu erforderlichen Bestandserhebungen noch nicht durchgeführt bzw. noch nicht abgeschlossen wurden.

Für die Verlegung der Stoßr Ache auf die Nordseite der Autobahn wird voraussichtlich ein bis zu 50 m breiter Streifen benötigt. Diese Fläche kann jedoch vermutlich auch teilweise für den naturschutzfachlichen Ausgleich genutzt werden.

Die Berechnung des Ausgleichsflächenbedarfs erfolgt auf Grundlage der sog. Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben. Als zu versiegelnde Fläche (Grundsatz 3) sind die Fahrbahnen, die Bankette und der Mittelstreifen anzusetzen. Durch Rückbau entsiegelte bestehende Flächen werden auf die Neuversiegelung angerechnet, d.h. nur die verbleibende Differenz zwischen Neuversiegelung und Entsiegelung ist auszugleichen.

Für die Versiegelung von land- bzw. forstwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen wird in der Regel ein Ausgleichsfaktor zwischen 0,3 und 1,0 angesetzt. In besonderen Einzelfällen können Abweichungen bei der Größe der Ausgleichs- und Ersatzflächen erforderlich sein.



Lagepläne Autobahndirektion Südbayern

gelbe Markierung = zurückgebaute Flächen

