

fahren wird, sondern die Verkehrsbelastung minimieren“, sagte Stephanie Utz.

Aber wie bringt man die Lastkraftwagen dazu, die Starnberger Straße zu meiden? „Das liegt dann in Hand der Gemeinde“, antwortete Bauoberrat Peter Döbl vom Staatlichen Bauamt Freising. „Die Umgehung wird zur Staatsstraße und ihre Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße abgestuft. Dann kann ein Durchfahrtsverbot ausgesprochen werden.“

Ein Überblick über die Varianten und deren Bewertung durch den Runden Tisch:

### **Variante A: abgelehnt**

Hier wird die Nähe zur Ortschaft als nachteilig angesehen. „Die Gefahr durch Siedlungsdruck besteht“, begründete Utz. „Zudem hätten wir hier fast eine mittige Zerteilung der Flur.“

### **Variante B: angenommen**

Für sie sprechen der geringe Flächenverbrauch und der niedrigere Kostenfaktor. „Zudem wird die Geschwindigkeit Richtung Ortseinfahrt minimiert.“ Negativ: ein ungünstiger Anknüpfungspunkt.

### **Variante C: abgelehnt**

„C ist B sehr ähnlich“, begründet Utz, „aber B hat ein paar Vorteile mehr.“ Zudem ist hier die Gefahr der Beschleunigung Richtung Ortseinfahrt gegeben.

### **Variante D: abgelehnt**

„D schnitt in der Bewertungsmatrix so schlecht ab, dass die Interessensvertreter sie gleich herausgenommen haben“, erklärte Utz.



**Eine Frage mit Folgen:** Rund 100 Schäftlarnern interessieren sich für die Auswertungen, die in der Aula der Grundschule vorgestellt werden.

GRAFIK/FOTO: SABINE HERMSDORF

### **Variante E: angenommen**

Diese Trasse verläuft nah am Waldrand. Das ermöglicht nach Ansicht des Runden Tisches eine gute Positionierung der Ausgleichsflächen

zwischen Trasse und Wald. Haken daran: „Allerdings ist hier ein hoher Raumwiderstand gegeben, sprich, die Fauna hat hier eine große Bedeutung. Genauereres könnte eine Feinuntersuchung zeigen“, sagte Utz.

### **Variante F: abgelehnt**

„Der Anknüpfungspunkt ist zu nördlich, und je weiter weg sie anschließt, desto schlechter wird sie akzeptiert.“ Zudem ist auch die

ist diese doch am unwirtschaftlichsten“, meinte der Schäftlarnern auch im Hinblick auf Döbls Faustregel, dass die Längste auch die Teuerste ist.

Apropos Kosten: Auf die Kosten will sich noch niemand festlegen, da noch zu viele Fragen offen sind wie der Grunderwerb oder die Ausgleichsflächen. „Man muss bedenken“, betont Rüdiger Schönenberg vom gleichnamigen Planungsbüro, „dass diese Varianten als Korridore und nicht als endgültige Fassung anzusehen sind“.

Der Gemeinderat wird am Mittwoch, 24. Februar, entscheiden, in welche der Varianten tiefer eingestiegen wird. Ziel ist, genauere Daten zu erhalten – etwa zur Umweltverträglichkeit. Peter Döbl vom Staatlichen Bauamt rechnet damit, dass der Vorentwurf in zwei Jahren soweit ist. Und dann heißt es: „Hopp oder top.“

MM 5.2-14