

NORDUMFAHRUNG HOHENSCHÄFTLARN

Runder Tisch empfiehlt drei Trassen

Das Ergebnis zur Nordumfahrung von Hohenschäftlarn steht fest: Aus sieben Varianten sollen drei Trassen weiter verfolgt werden. Zu diesem Fazit kommt der Runde Tisch. Das letzte Wort hat aber der Gemeinderat.

VON SABINE HERMSDORF

Hohenschäftlarn – Seit dem ersten Bürgerforum vor einem Jahr haben sich die Vertreter aus Verwaltung, Behörden und Bürgerschaft mit Experten elfmal am „Runden Tisch“ getroffen. Gesucht wurde die verträglichste Variante für Schäftlarn. „Glauben Sie mir“, erklärte Stephanie Utz, Moderatorin vom Büro Identität und Image, den 100 Zuhörern, „wir haben viel diskutiert und miteinander gerungen“.

Kriterien waren die Schonung der Fauna, Immissionschutz, Existenzsicherung der Landwirte oder zeitnahe Realisierbarkeit. Zudem gab es sogenannte Oberziele, wie die Verbesserung der Verkehrssituation im Ort. „Wir wollen nicht durch Verkehrsinseln erreichen, dass langsamer gefahren wird, sondern die Verkehrsbelastung minimieren“, sagte Stephanie Utz.

Aber wie bringt man die Lastkraftwagen dazu, die Sarnberger Straße zu mei-



Wo soll's langgehen? Aus sieben Varianten für die Schäftlarn Nordumfahrung hat der Runde Tisch drei Trassen (rot markiert) herausgefiltert, die alle von der B 11 (hellblau) abzweigen. Positiv bewertet wurden die Vorschläge B, E und BI.

Variante B: angenommen

Für sie sprechen der geringe Flächenverbrauch und der niedrigere Kostenfaktor. „Zu-



Grundstücksverfügbarkeit ist nicht gegeben.“

Variante BI: angenommen

Hier bietet sich ein möglicher Synergieeffekt mit Schorn an, auch ist die Trasse am Weitesten vom Ort entfernt und ermöglicht eine Kombination von Ausgleichs- und Ersatzflächen am Waldrand. Doch es gibt ein großes Aber: der Bannwald. Das sehen auch Thomas Immler (AELF Ebersberg) und Uwe Feickert (Firma U-Plan): „Solange es andere Varianten gibt, ist eine Realisierung als nicht erfolgreich anzusehen.“

Im Zuge des Entscheidungsprozesses wurden auch die zu erwartenden Verkehrsbelastungen der Münchner beziehungsweise der Sarnberger Straße genauer untersucht. „Bei Variante A wird voraussichtlich die Sarnberger Straße um 58 Prozent entlastet, die BI bringt ohne Schorn nur 42 Prozent“, stellte Utz die Zahlen gegenüber. „Bei der Münchner Straße ist Variante D mit 44 Prozent Spitzenreiter, die BI liegt mit 36 Prozent am unteren Ende.“ Hier meldete sich Andreas Gollasch zu Wort: „Dann ist diese doch am unwirtschaftlichsten“, meinte der Schäftlarn auch im Hinblick auf Döbbs Faustregel, dass die Längste auch die Teuerste ist.