

Stellungnahme der lokalen Agenda 21, AK-Verkehr, zur gewählten Verkehrserschließung des Mediterana II

Nach Studium des Verkehrsgutachtens zum Projekt „Mediterana II“ macht die lokale Agenda 21, AK-Verkehr, Bedenken zur gewählten Verkehrserschließung geltend.

Die vom Vorhabensträger gewählte Lösung, Variante 1, ergibt in der Unterführung B11 einen erheblichen Konfliktbereich. Die lokale Agenda hat hier massive Sicherheitsbedenken und lehnt deshalb die vorgeschlagene ‘Variante 1’ ab. Darüber hinaus bedingt die neu geplante Erschließungsstraße Eingriffe in bestehende Bauwerke und das Landschaftsschutzgebiet Isarauen.

Auf den folgenden Seiten werden sowohl unsere Bedenken ausführlich erläutert und bewertet als auch ein Vorschlag für die verkehrliche Anbindung gemacht, der aus unserer Sicht die optimale Lösung darstellt. Dieser Vorschlag beruht auf eine Mischung von bereits im Verkehrsgutachten beschriebenen Varianten.

Lokale Agenda 21, AK-Verkehr

Rolf Asche
Werner Kjaer
Frank Uebbing
Wolfgang Beigel
Helmut Schmidtmeier

Bedenken der lokalen Agenda 21, AK-Verkehr, gegen die gewählte Verkehrsführung zum Mediterana II (Variante 1)

1. Verkehr

- 1.1. Unterführung B11:** Sämtliche An- und Abreisenden des Mediterana II werden über eine einzige Zufahrt geleitet. Im Bereich der Engstelle 'Unterführung' muss die Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt werden, um den verkehrlichen Anforderungen der EAE 85/95 (siehe Anhang) zu entsprechen. Nur so kann der sichere Begegnungsfall LKW/PKW gewährleistet werden. Zwei Busse können sich in der Unterführung **nicht** begegnen (Begegnungsfall BUS/BUS). Der Fall PKW/PKW/RAD ist gerade noch möglich (nur bei stark verminderter Geschwindigkeit!).
- 1.2. Radweg Geretsried-Wolfratshausen** (parallel B11): Erhebliche Gefährdung der Radfahrer beim Queren der Zufahrtsstraße durch Abbieger von und zur B11. Die Radfahrerfurt an der Zu- und Abfahrt B11 ist lediglich als 'neutral' zu bewerten und nicht, wie von den Planern hervorgehoben, als 'positiv'.
- 1.3. Radweg B11/Gelting, südwestlich der Unterführung:** Der Kreuzungspunkt stellt generell eine erhebliche Unfallgefahr für Radfahrer dar (abschüssige Fahrbahn). Von Buchberg kommend können Radfahrer die Unterführung nur sehr schlecht einsehen.
- 1.4. Fußweg Buchberg Bushaltestelle B11(Schulweg):** In der Unterführung gibt es lediglich 2 Streifen (Schrammborde) von je 0,5 m Breite. Ein durchqueren der Unterführung zu den Bushaltestellen entspricht bereits heute nicht den Anforderungen der EAE 85/95 (zulässige Breite Fußweg min. 0,75 m, siehe Anhang)!
- 1.5. Gefahr von Geisterfahrern auf der B11:** Vom Mediterana kommend ist es leicht möglich in die falsche Richtung auf die B11 einzufahren. Diese Gefahr wurde auch von der Polizei erkannt.

2. Rettungswege

- 2.1. Nur ein Weg für Zu- und Abfahrt:** In Notfällen, insbesondere bei Brand, ist damit zu rechnen, dass viele Besucher das Gelände zeitgleich und schnell verlassen wollen. Da es nur eine Zufahrt gibt, wird es zwangsläufig in der engen Unterführung zu Problemen mit heranfahrenden Rettungswagen (Feuerwehr) kommen.

3. Bauliche Maßnahmen

- 3.1. Abriss eines Wohnhauses:** Für die neu zu erstellende Straße muss das gerade renovierte Haus neben der Lindenallee abgerissen werden.
- 3.2. Verlegung Industriegleis:** Durch die geringen Verlegungsmaße (Abrückung um 2 m auf einer Länge von 150 m) scheint die zeitliche Angabe von 2 Tagen für den Umschluss nicht sehr glaubwürdig.

4. Umwelteingriffe

- 4.1. Verlust von Waldflächen:** Durch die Verlegung der Bahntrasse muss Wald gerodet werden.
- 4.2. Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet Isarauen:** Im Bereich der Zu- und Abfahrt zur B11 verläuft die Straße durch das Landschaftsschutzgebiet Isarauen

(Art. 10 BayNatschG). Hier muss die bestehende Straße auf 6,0m verbreitert werden. Dieser Eingriff wird sowohl im Beschreibungstext als auch im Variantenvergleich verschwiegen!

Aus diesen Gründen lehnen wir die vom Vorhabensträger gewählte Lösung (Variante 1) ab.

**Vorschlag der lokalen Agenda für die Verkehrsführung
zum und vom Mediterana II (Variante 5)**

Eine Mischung aus den vom Vorhabensträger genannten Varianten 3 und 4

Text und Struktur sind zur besseren Vergleichbarkeit an das Verkehrsgutachten des Investors angelehnt. Die Beschreibung erfolgt, ebenfalls wie im Verkehrsgutachten, nur von der B11 bis zum Anschlusspunkt der Anlagenzufahrt Mediterana II.

**Variante 5: Zufahrt über bestehende Lindenallee, Einbahnregelung (siehe Variante 4)
Abfahrt über Geretsried Nord / B11 (Variante 3, aber als Einbahnregelung)**

5.1 Kurzbeschreibung:

- Ausbau der bestehenden Abfahrten an der B11 im Bereich der Unterführung
 - Ausfahrt von München kommend: 100+30m, Breite 3,25m
 - Ausfahrt von Geretsried Nord kommend: 27+30m, Breite 3,25m
- Ausbau der bestehenden Lindenallee / weitestgehender Erhalt
 - Fahrbahnbreite = 3,0m (Einbahnstraße), Gehweg = 1,5m, Länge ca. 320m
- Feldwegausbau zwischen Anlagenzufahrt Mediterana II und Geretsried Nord
 - Fahrbahnbreite = 3,0m (Einbahnstraße), Geh- und Radweg = 2,5m, Länge ca. 700m
- Abfahrt über best. Lichtsignalanlage Geretsried Nord

5.2 Verkehrsführung:

Die Zufahrt erfolgt gemäß Variante 4 als Einbahnverkehr über die bestehende Lindenallee. Der neu zu erstellende Fußweg wird in Fahrtrichtung rechts neben die Allee gebaut.

Die Abfahrt erfolgt ebenfalls als Einbahnverkehr über den auszubauenden Feldweg zur Ampelanlage nach Geretsried Nord (Variante 3). Die bereits heute angedachte Erweiterung der Fahrspuren an dieser Kreuzung kann beibehalten werden.

Der Besucher wird auf der repräsentativen Lindenallee zum Mediterana II geführt. Die Abfahrt erfolgt auf einer ebenfalls repräsentativen Straße am Wald entlang und der Besucher wird auf sicherem Wege auf die B11 geleitet.

Durch die Einbahnregelungen wird der Verkehr auf beiden Strecken, speziell in der Unterführung, wesentlich vermindert.

Im Zusammenhang mit der S-Bahnplanung sollte folgende Überlegung geprüft werden:

Verlegung der S-Bahntrasse so nah wie möglich an den Hang, so dass für Zu- und Abfahrt nur

ein Brückenbauwerk nötig ist. Die Abfahrtsstraße verläuft dann von Anfang an zwischen B11 und S-Bahntrasse, die somit nicht mehr gequert werden muss.

5.3 Radwegenetz

Der Konfliktpunkt 'südwestlich Unterführung' des Radweges B11 - Gelting wird durch den nur noch einseitigen Kfz-Verkehr entschärft. Der Radweg Gelting Gewerbegebiet - Geretsried Nord wird kaum gestört.

Der Radweg Geretsried-Wolfratshausen wird nicht mehr über die Brücke geführt, sondern verläuft außen herum, oberhalb der Zufahrtsstraße zum Mediterana II. Die Radfahrerfurt entfällt, da die Zufahrt zum Mediterana II nicht mehr gekreuzt werden muss.

5.4 Baukosten

Angegebene Grundpreise und Längenangaben sind dem Verkehrsgutachten zum Projekt entnommen. Wie im Punkt 1.1.5 des Verkehrsgutachten beschrieben, handelt es sich bei den angegebenen Kosten lediglich um eine Grobkostenschätzung.

Ein- und Ausfahrstreifen	= 190 m x 3,25 m =	620 m²	x 120,00 €/m ²	=	74.400,00 €
Ablösebetrag	= 190 m x 3,25 m =	620 m ²	x 100,00 €/m ²	=	62.000,00 €
Industriegleisverlegung	Entfällt, da keine Einfädelspur auf die B11 nötig				0,00 €
Zufahrt Lindenallee	= 320 m x 3 m =	960 m ²	x 110,00 €/m ²	=	105.600,00 €
Gehweg Lindenallee	= 320 m x 1,5 m =	480 m²	x 80,00 €/m ²	=	38.400,00 €
Grunderwerb Lindenallee	= 320 m x 7,5 m =	2.400 m ²	x 25,00 €/m ²	=	60.000,00 €
Abfahrt nach GER/Nord	= 700 m x 3 m =	2.100 m²	x 110,00 €/m ²	=	231.000,00 €
Geh und Radweg	= 700 m x 2,5 m =	1.750 m²	x 80,00 €/m ²	=	140.000,00 €
Grunderwerb	= 700 m x 8,5 m =	5.950 m ²	x 25,00 €/m ²	=	148.750,00 €
Gesamt Variante 5	Flächenverbrauch¹:	<u>4.950 m²</u>	Kosten:		<u>860.150,00 €</u>

Gesamt Variante 1 **5.340 m²** **971.550,00 €**

Hinweis:

Für die Variante 1 wurden im Verkehrsgutachten Kosten in Höhe von 971.550,00 € genannt. In diesen Kosten fehlen die Angaben für den Abriss und die Entsorgung des Wohngebäudes neben der Lindenallee sowie die Kosten für Beschaffung von Ersatzwohnraum für die Anwohner dieses Anwesens.

¹: Fette Werte in der Spalte werden addiert; Fläche Zufahrt Lindenallee nicht einberechnet, da heute schon in Anspruch genommen

Direkter Variantenvergleich in Stichworten

	Variante 1: Bestehende Zu- und Abfahrt an der B11, parallele Erschließungsstraße zur Lindenallee		Variante 5: Zufahrt über B11 - Lindenallee, Abfahrt über Geretsried Nord	
	Positiv	Negativ	Positiv	Negativ
VERKEHR:	<p>Planfreie Anschlüsse an B11 ohne techn. Ausrüstung (Signalanlage)</p> <p>Direkte und kürzeste Linienführung bis Anlagenzufahrt von ca. 320m</p> <p>Repräsentative Zu- und Abfahrt, dem Charakter von Mediterana II und dessen Gästen angemessen</p>	<p>Problematische Begegnungsfälle im Bereich der Engstelle Unterführung B11</p> <p>In Notfällen besteht nur eine Straße für Zu- und Abfahrt, dadurch erschwerte Zufahrtsmöglichkeiten für Rettungswagen in der Unterführung</p>	<p>Planfreier Anschluss an B11 für die Zufahrt ohne techn. Ausrüstung (Signalanlage)</p> <p>Direkte und kürzeste Zufahrt bis Anlagenzufahrt von ca. 320m</p> <p>Repräsentative Zufahrt zu Mediterana II über bestehende Lindenallee</p> <p>Nutzung eines bestehenden vollsignalisierten Knotenpunktes</p>	<p>Durch Einbahnregelung in der Unterführung haben die Buchberger Landwirte einen etwas längeren Weg auf die Nordseite der B11</p> <p>Lange Abfahrt von Anlagenzufahrt, ca. 700m</p>
RADWEGE:	<p>Schaffung einer Radfahrerfurt an der Zu- und Abfahrt B11</p>	<p>Querung Radweg Wolfratshausen-Geretsried mit Zu- und Abfahrt B11</p> <p>Radweg verläuft an B11 mit dem Verkehr in der Unterführung</p> <p>Radfahrer müssen sich in der engen Unterführung 'in den fließenden Verkehr' integrieren</p>	<p>Kreuzungsfreie Führung des Radverkehrs Oberhalb der Zufahrt</p> <p>Sichere Führung des Radverkehrs durch die Unterführung da für KFZ nur noch einseitig befahrbar.</p>	
UMWELT:	<p>Erhalt des Biotops Lindenallee durch parallele, neue Erschließungsstraße</p> <p>Geringere Flächenversiegelung</p>	<p>Abriss eines gerade renovierten Hauses.</p> <p>Zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen im Landschaftsschutzgebiet Isarauen im Bereich Zu- und Abfahrt B11</p>		<p>Vertretbarer Eingriff in Biotop Lindenallee</p>
FUSSWEG:		<p>Schulweg durch Unterführung nicht mehr möglich, da keine Fußwege vorhanden</p>	<p>Durch Einbahnregelung in der Unterführung besteht genug Platz zur Schaffung eines Fuß- und Radweges</p>	
Anzahl +/-:	6	8	7	3
KOSTEN:	971.550,00 €		860.150,00 €	
FLÄCHE:	5.340 m ²		4.960 m ²	

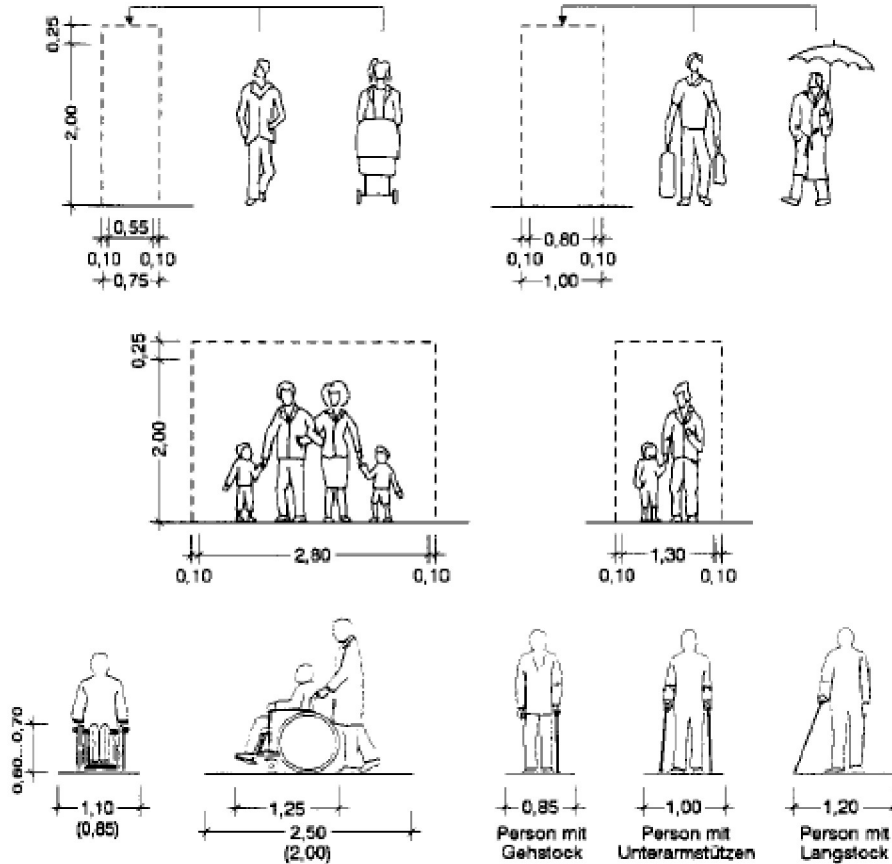
Anlage:

Auszüge aus:

Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95)

Grundmaße des Fußgängerverkehrs und des Radverkehrs

Grundmaße für die Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs lassen sich aus der Grundbreite von 0,55 m und der Höhe von 2,00 m sowie aus der Grundbreite von 0,80 m und der Höhe von 2,00 m für Fußgänger mit Regenschirm sowie aus der Grundbreite von 2,90 m und der Höhe von 2,00 m für Fußgänger mit Kinderwagen sowie aus der Grundbreite von 1,30 m und der Höhe von 2,00 m für Fußgänger mit Kinderwagen und Regenschirm zusammensetzen



Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs lassen sich aus der Grundbreite von 0,60 m und der Höhe eines Radfahrers sowie den erforderlichen Bewegungsspielräumen zusammensetzen (Bild 3).

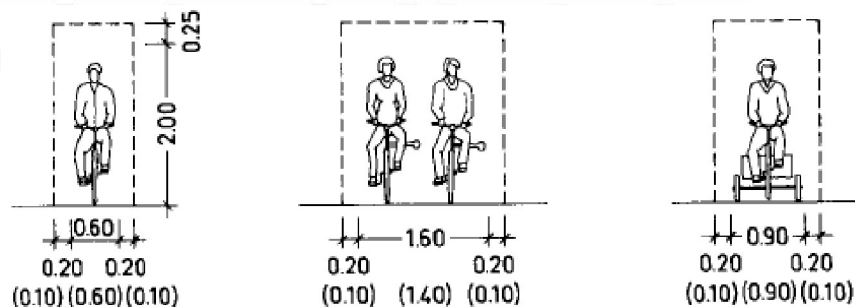


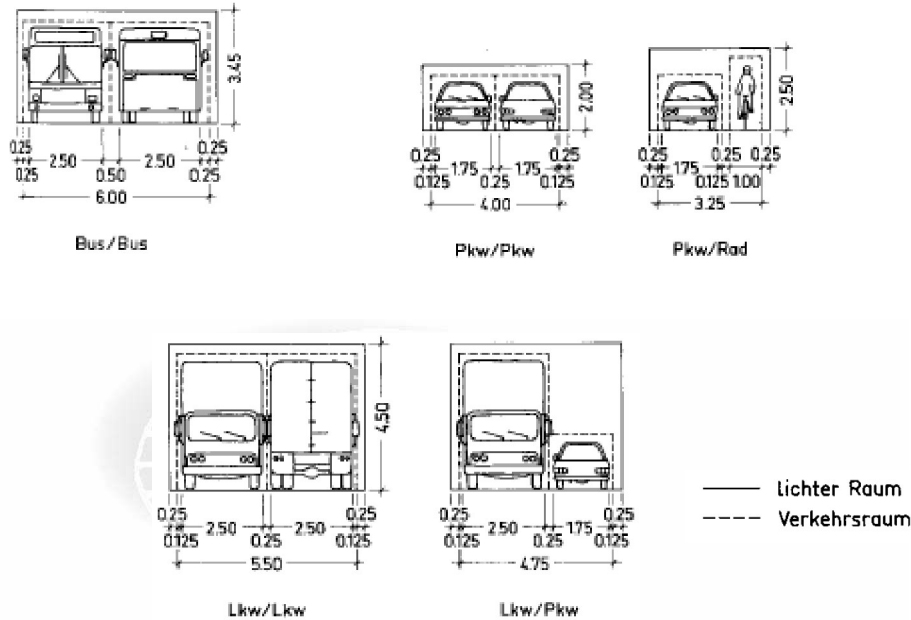
Bild 3: Grundmaße für Verkehrsräume des Radverkehrs (Klammerwerte gelten bei verminderter Geschwindigkeit) (FGSV: EAE 85/95)

Anlage:

Auszüge aus:

Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95)

Raumbedarf verschiedener Begegnungsfälle bei Geschwindigkeiten kleiner oder gleich 40 km/h:



Beispiele zur Berechnung von Raumbedarf und Fahrbahnbreite (bei verminderter Geschwindigkeit!):

Raumbedarf BUS/BUS: $6,00\text{m} + 0,25\text{m links} + 0,25\text{m rechts} = 6,50\text{m}$

Fahrbahnbreite BUS/BUS: $6,00\text{m} - 0,25\text{m links} - 0,25\text{m rechts} = 5,50\text{m}$

Raumbedarf PKW/PKW: $4,00\text{m} + 0,25\text{m links} + 0,25\text{m rechts} = 4,50\text{m}$

Fahrbahnbreite PKW/PKW: $4,00\text{m} - 0,125\text{m links} - 0,125\text{m rechts} = 3,75\text{m}$