

# „Politik, Behörden & Parteien“

Ein „Tunnel-  
schauspiel“ in  
mehreren Akten

Der 6. Akt erscheint  
am 10. 11. 2011

Geplant 160.000.000,- € oder  
..... 200.000.000,- € oder  
..... 250.000.000,- € oder wie viel?  
**UNTERHALT p.a. 1.000.000,- € !**

[www.wahlberechtigt.de](http://www.wahlberechtigt.de)  
[www.kirchholtunnel.de](http://www.kirchholtunnel.de)

NOlympia	✓
NO Tunnel	X
Verfahren einstellen	X
Alternativen umsetzen	X

# KIRCHHOLZ TUNNEL WAHRHEITEN



Impressum: TS Werbeagentur, 5020 Salzburg  
Verfasser: Die Interessensgemeinschaft Kirchholtunnel  
Internet: [www.wahlberechtigt.de](http://www.wahlberechtigt.de), [www.kirchholtunnel.de](http://www.kirchholtunnel.de)  
Kontaktpersonen:  
tunnel@wahlberechtigt.de Peter Renoth  
info@alexander-friesz.de Alexander Friesz  
lothar.kolmer@gmx.de Lothar Kolmer  
info@kirchholtunnel.de Marco Kasper

**Tunnelhotline +49 (0) 86 51-9749 49 49**

**5. Akt**





Vom Straßenbauamt und vom Bundesverkehrsministerium wird immer wieder gesagt, dass der Kirchholtunnel alternativlos sei. Grober Unfug – natürlich gibt es Alternativen, die die vom Straßenbauamt vor mehr als 15 Jahren geplanten „halbherzigen Lösungen“ (Gablerknoten, Mooshammer Kurven, usw.) endlich zu einem tragfähigen Verkehrs- und Umweltkonzept werden lassen.

Wobei bei jeder Art der Verkehrsführung, erst für den Bereich von der A8, Abfahrt Piding, bis zum Gablerknoten eine akzeptable, dem Verkehrsaufkommen angepasste Lösung gefunden werden muss. Darüber hinaus ist es unerlässlich eine adäquate Anbindung der BGL4 an die B 20 zu erarbeiten, die von allen beteiligten Kommunen seit jeher gefordert wurde. Gerade hier kann durch eine gute Planung sehr viel zum reibungslosen Verkehrsfluss beigetragen werden.

Es ist auch zu hinterfragen, warum für den Bereich der Mooshammer Kurven keine vierspurige Fahrbahn bis zur Abfahrt Bad Reichenhall gebaut wurde? Auch in der Gegenrichtung sollte genügend Platz vorhanden sein, um mit zwei Spuren den Verkehr bis zum Abschleifer der B20 nach Piding flüssig zu gestalten. Vom Bereich der Abfahrt nach Bad Reichenhall bis zum Festplatz sind laut Einschätzung von Verkehrsexperten (durchschn. tägl. Verkehrswerte) DTV-Werte vorhanden und zu erwarten, die für eine einspurige Bundesstraße absolut

üblich sind. Die Stickoxydwerte beschränken sich aber laut Gutachten jetzt und bis 2025 auf einen eng an die Straßenführung begrenzten Bereich. **Eine Ausnahme ist hier der Bereich ab Kreta-Brücke über den Kreisverkehr und die obere Stadt, bis zur B20 nach Berchtesgaden.** Dieses Problem kann aber durch die Anbindung der B20 über den Festplatz behoben werden.

Anders beim Problem Schall, welches den gesetzlichen Vorgaben ebenso entspricht – hier sollten an der Bundesstraße Lösungen mit modernen hocheffizienten Schallschutzwänden angedacht werden. Die vom staatlichen Bauamt schon einmal vorgestellte Lösung mit Lärmschutzwand und Verlegung der kompletten Bundesstraße in den Aubereich erscheint stark überzogen. Weiterhin ist die Situation bei den Zu- und Abfahrten zu optimieren, um dadurch Staueffekte zu minimieren. Es ist auch eine Absenkung mit Überdeckung der Bundesstraße im Bereich der Therme denkbar. Dass dabei das Grundwasser ein Problem sein sollte, erscheint eher unwahrscheinlich, denn auch der geplante Kirchholtunnel sollte zu 2/3 seiner Länge im Grundwasser gebaut werden, was für die Planer dort kein Problem darstellte.

Den Zu- und Abfahrten zur Kurfürstenstraße ist aus beiden Fahrtrichtungen ebenso besondere Aufmerksamkeit zu widmen wie den Zu-/Abfahrten bei der Kreta-Brücke. Im Bereich

des Festplatzes sollte ein Kreisverkehr den Teil ableiten, der von und nach Berchtesgaden gerichtet ist. Zwangsläufig bietet sich hier das westliche Ende des Festplatzes an, über diesen KV kann auch die Zufahrt zur Schießstätte und das zugehörige Lokal erfolgen, sowie zum Bad Reichenhaller Wertstoffhof.

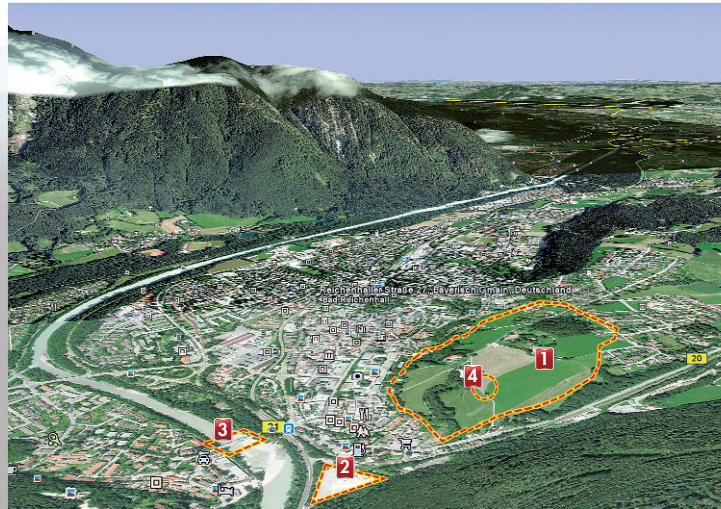
Von diesem Kreisverkehr kann der Verkehr Richtung Berchtesgaden entlang des Festplatzes, dann westlich des Reichenhaller Wertstoffhofes zur B20 Richtung Bayerisch Gmain geführt werden. Wie die Führung dieser Trasse unter oder über der Bahn erfolgt ist den Planern zu überlassen.

**Für den Ausbau in dieser Größenordnung ist jedenfalls wesentlich früher eine gesetzeskonforme Planung mit der erforderlichen Finanzierung zu erhalten, als das bei dem bisher geplanten Tunnelprojekt der Fall ist.**

**Auch eine Verbesserung der Ortsdurchfahrung von Bayerisch Gmain, die seit langer Zeit von allen Seiten bemängelt wird, wäre in diesem Zuge anzudenken.**



1 Gablerknoten; 2 Mooshammer Kurven; 3 Kirchholz Tunneleinfahrt



1 Golling; 2 Festplatz; 3 Kreta-Brücke; 4 Kirchholz Tunnelausfahrt

**Insgesamt bietet diese Lösung dann nicht nur bessere Realisierungschancen, es ist auch die risikofreie Alternative, denn**

1. ist am Stadtberg nicht mit solch geologischen Problemen wie am Kirchholzrücken zu rechnen, wie auch im geologischen Gutachten geschildert.
2. wird bei der „kleinen“ Lösung nicht so unglaublich viel Natur zerstört.
3. die Schutzgebiete – FFH und LSG – werden eben nicht beeinträchtigt.
4. der Golling bleibt als Naherholungsgebiet und als Frischluftlieferant für die „Obere Stadt“ und damit für ganz Bad Reichenhall erhalten.
5. es finden keine Beeinträchtigungen der Heilquellen und des Quellenbaues statt.
6. der Tourist kann als zufälliger Tagesgast weiterhin ohne riesen Umwege zu nehmen die Stadt besuchen und einkaufen.
7. die Bauzeit ist erheblich kürzer und das Projekt kann relativ zügig umgesetzt werden.