

Die geplante Westtangente soll Freising vom Durchgangsverkehr entlasten – Die vier Trassen im Vergleich

Sie prägt das kommunalpolitische Jahr in Freising wie kein zweites Thema: die Westtangente, die Diskussionsthema genug nicht nur für

Stammtische, sondern auch für die Stadträte liefert. Wer in den vergangenen Monaten den Überblick über Trassen, Varianten, optimierte

Wahlmöglichkeiten und den Verlauf der möglichen Westumfahrung eingebüßt hat – das Freisinger Tagblatt hat die noch im Rennen verblie-

benen vier Trassen 1 bis 4 grafisch aufbereitet, die wesentlichen Fakten und Zahlen zu den Trassen zusammengestellt und die teils etwas verworre-

ne Entscheidungsfindung bis zum heutigen Zeitpunkt nachgezeichnet. Hier ist sie – die große Tangenten-Seite zum Aufhängen.



Trasse 1: Tunnel & teuer

Die Trasse 1, genauer gesagt die optimierte Variante 1 der WT 1, ist kurz, aber teuer: 3,1 Kilometer hätte die Trasse selbst, hinzukämen 3,6 Kilometer an Anschlüssen. Acht Brücken bräuchte man und vor allem einen Tunnel unter Vötting hindurch, der mit 31,1 Millionen Euro fast die Hälfte der geschätzten Gesamtkosten von 65,3 Millionen Euro ausmacht. Als „günstig“ werden die Erweiterungsmöglichkeiten der TU Freising-Weihestephan und von Vötting West eingestuft, ungünstig sei diese Trasse für die Ortsentwicklung von Vötting Süd. Auf

der Johannis- und Saarstraße würden noch, so die Prognose, 19 000 PKW- und Lkw-Bewegungen verbleiben, die Innenstadtentlastung sieht man als „sehr gut“ an. Auf zirka 95 Prozent der Strecke müsste für Lärmschutz gesorgt werden, der Abstand von der Wohnbebauung betrage teilweise unter 100 Meter, betroffen sei auch die Schule Vötting. Für das Erholungsgebiet Vöttinger Weiher wurden in den Untersuchungen „starke Einschränkungen“ gesehen. Was das Schutzgut Tiere und Pflanzen betreffe, so werde das FFH-Gebiet „Freisinger

Moos“ ebenso wie das gleichnamige Wiesenbrütergebiet nicht berührt. Vier Hektar bräuchte man als Ausgleichsflächen für den Gesamtflächenbedarf der Trasse 1 von 16 Hektar. Der Steilabfall bei der Querung der Gigenhauser Straße sei „unproblematisch“, weil durch einen Tunnel bewerkstelligt. Im Freisinger Moos habe man eine geringe Dammlage, dabei fast durchgehend Lärmschutzwände mit einer Höhe zwischen drei und fünf Meter anzubringen. Sonstige Bemerkungen: Für den Tunnel sei mit einem hohen Aufwand zu rechnen.

Varianten-Poker grad wie bei den ‚zehn Negerlein‘

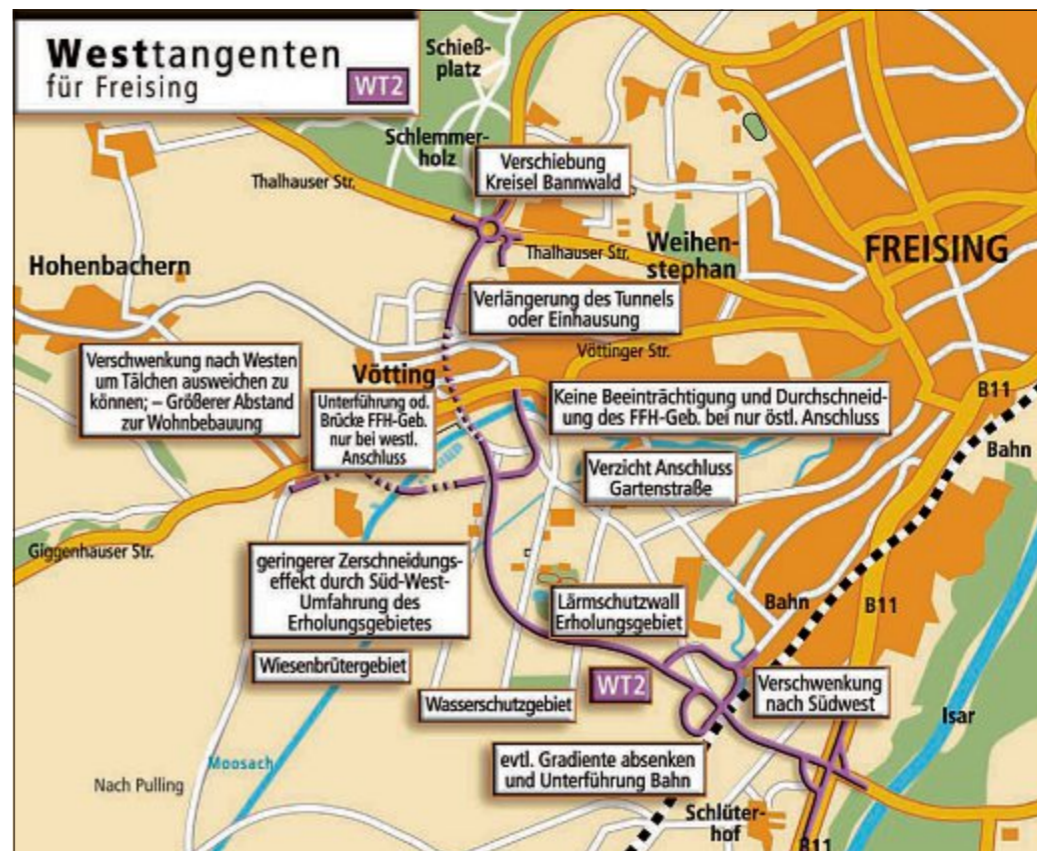
Freising (zz) – Es geht zu wie beim Kinderlied von den „Zehn kleinen Negerlein“. Im Januar war man mit zehn Varianten ins Rennen um die Trassenauswahl für die Freisinger Westtangente gestartet: Acht Wahltrassen, die von der Verwaltung vorgelegt wurden, eine Null-Variante und eine – damals noch unbekannte – „Billinger“-Variante, die das Vöttinger Bürgerforum später in den Ring werfen sollte. Jetzt, sieben Monate später, hat man sechs Varianten aussortiert, vier, inzwischen optimierte Streckenführungen werden weiter untersucht: 1, 2, 3 und 4.

Im Januar begann das Jahr, in dem die Trassenentscheidung fallen soll, mit der Präsentation der acht Varianten im Planungsausschuss. Anfang Februar begaben sich Gutachter und die Verwaltung teils zueinander in die Höhle des Löwen: In der Vöttinger Schule stellte man die acht Trassen vor. Und weil viele Bürger den Eindruck hatten, die ortsnahe Tunneltrassen 1 und 2 würden eindeutig favorisiert, meldete sich ein paar Tage später das Vöttinger Bürgerforum (VBF) zu Wort und drohte schon mal vorsorglich mit einer Klage. Die Gegner der ortsnahe Trassen versammelten sich im Vöttinger Sportheim ebenfalls zu einer Diskussionsveranstaltung.

Zu einer ersten Überraschung kam es im Februar, als der Planungsausschuss nach einer taktischen Meisterleistung von OB Dieter Thalhammer die Trassen 2, 5, 7 und 8 aus dem Rennen warf, sich für die Trassen 1, 3, 4 und 6 zur weiteren Untersuchung aussprach. Die SPD hatte indertwegen nicht so recht mitbekommen, dass dadurch eine ihrer Lieblingsstrassen, „die Zweier“, herausgekickt worden war. Dasselbe Spiel wiederholte sich bei der Stadtratsitzung im März, wo der Beschluss des Ausschusses bestätigt wurde.

Im April und Mai mehrten sich die Anzeichen, es würden weitere Alternativen untersucht. Und tatsächlich: Ende Mai stimmten die Stadträte nicht nur dafür, auf den Anschluss der Gartenstraße (vorerst) zu verzichten, nein, Trasse 4 wurde aus dem Quartett verdrängt, dafür die Trasse 2 wieder ins Rennen geschickt. Ende Juni kam dann das VBF mit seiner „Billinger“-Variante dazu und hielt Mitte Juli abermals eine Infoveranstaltung ab. Tenor: Gegen jede ortsnahe Trasse werde man klagen, Trasse 6 könne man notfalls akzeptieren.

Die nächste Überraschung wartete im Juli: Die Verwaltung und Planer Michael Schober empfahlen aufgrund neuer Erkenntnisse, sich von der einzig noch verbliebenen ortsfernen Variante 6 zu verabschieden. Ein geplantes Vogelschutzgebiet, das nach der neuen EU-Vogelschutzrichtlinie in Brüssel angemeldet wurde, mache die Aussichten auf Realisierung der Variante 6 zunichte. Die CSU wollte dies zunächst nicht wahrhaben, schwenkte zwei Tage später bei der Stadtratsitzung aber um, folgte der Argumentation der Verwaltung und klickte Trasse 6 zusammen mit den PFW und großen Teilen der SPD heraus. Dafür darf das „OB-Zuckerl“ Trasse 4 wieder mitspielen. Wir erinnern uns: Im Mai war Trasse 4 verbannt worden, weil man die zuvor verbannte Trasse 2 dann doch wieder haben wollte.

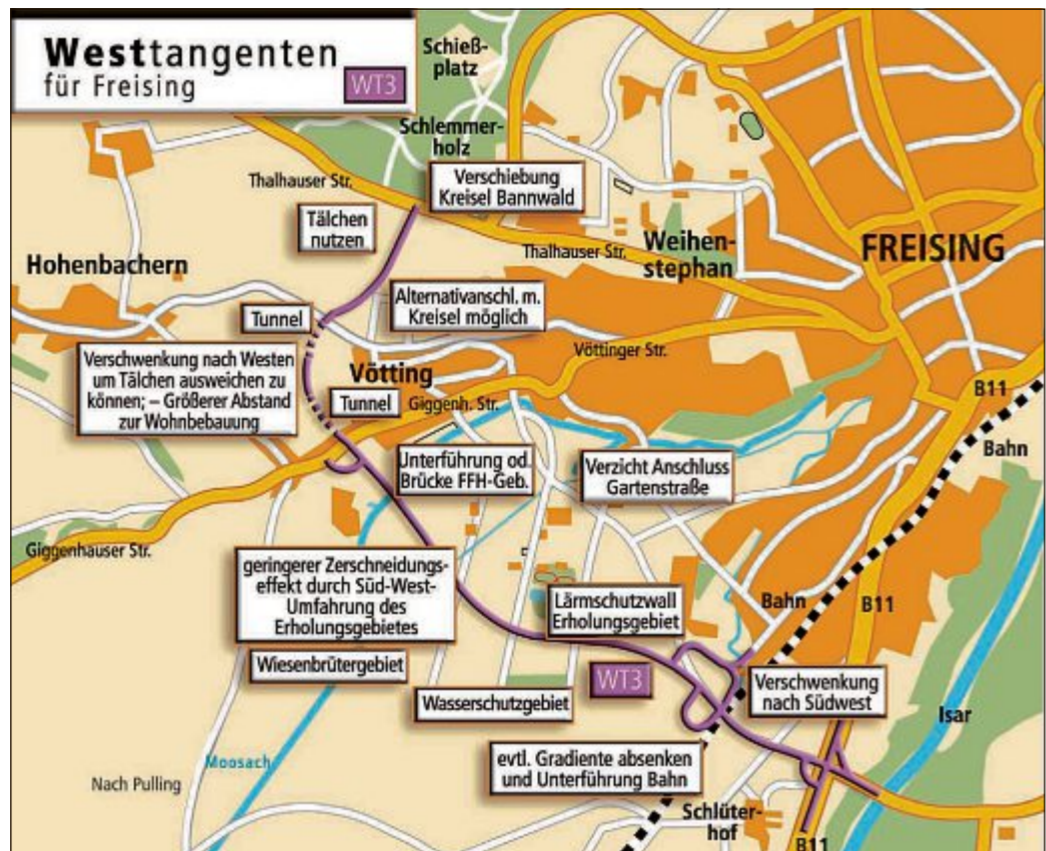


Trasse 2: Teuer & Tunnel

Trasse 2, genauer: die optimierte Variante 1 der WT 2/2a, ist ebenfalls kurz, aber noch teurer als WT 1: 3,5 Kilometer lang wäre die Trasse, 3,5 Kilometer müssten für Anschlüsse gerechnet werden. Ebenfalls acht Brücken wären nötig, dazu ein Tunnel unter Vötting hindurch, der allein 33,5 Millionen Euro kosten würde. Die Gesamtkosten für Trasse 2 werden derzeit mit 68,6 Millionen Euro prognostiziert. „Noch brauchbar“ seien die Erweiterungsmöglichkeiten für die TU, für Vötting West auch in diesem Fall günstig, für Vötting Süd ungünstig.

Auch bei Trasse 2 rechnet man mit dann noch 19 000 Fahrzeugbewegungen pro Tag auf der Johannis- und Saarstraße, die Innenstadtentlastung sei auch in diesem Fall „sehr gut“. Auf rund 90 Prozent der Strecke müsste Lärmschutz entstehen, auch bei Trasse 2 betrage der Abstand von der Wohnbebauung unter 100 Meter und sei die Vöttinger Schule betroffen. Für das Erholungsgebiet um den Vöttinger Weiher herum sieht das Gutachten hingegen nur „mittlere Einschränkungen“. Das FFH-Gebiet „Freisinger Moos“ werde nur durch den

westlichen Anschluss an die Gigenhauser Straße gequert, das Wiesenbrütergebiet immerhin „randlich berührt“. Sechs Hektar bräuchte man als Ausgleichsflächen für Trasse 2, die einen Gesamtflächenbedarf von 17 Hektar aufweise. Der Steilabfall bei der Querung Gigenhauser Straße sei ebenfalls „unproblematisch“ – weil Tunnel“. Im Freisinger Moos müssten auf geringer Dammlage Lärmschutzmaßnahmen wie bei Trasse 1 ergriffen werden. Sonstige Bemerkungen: Für den Tunnel sei mit einem hohen Aufwand zu rechnen.

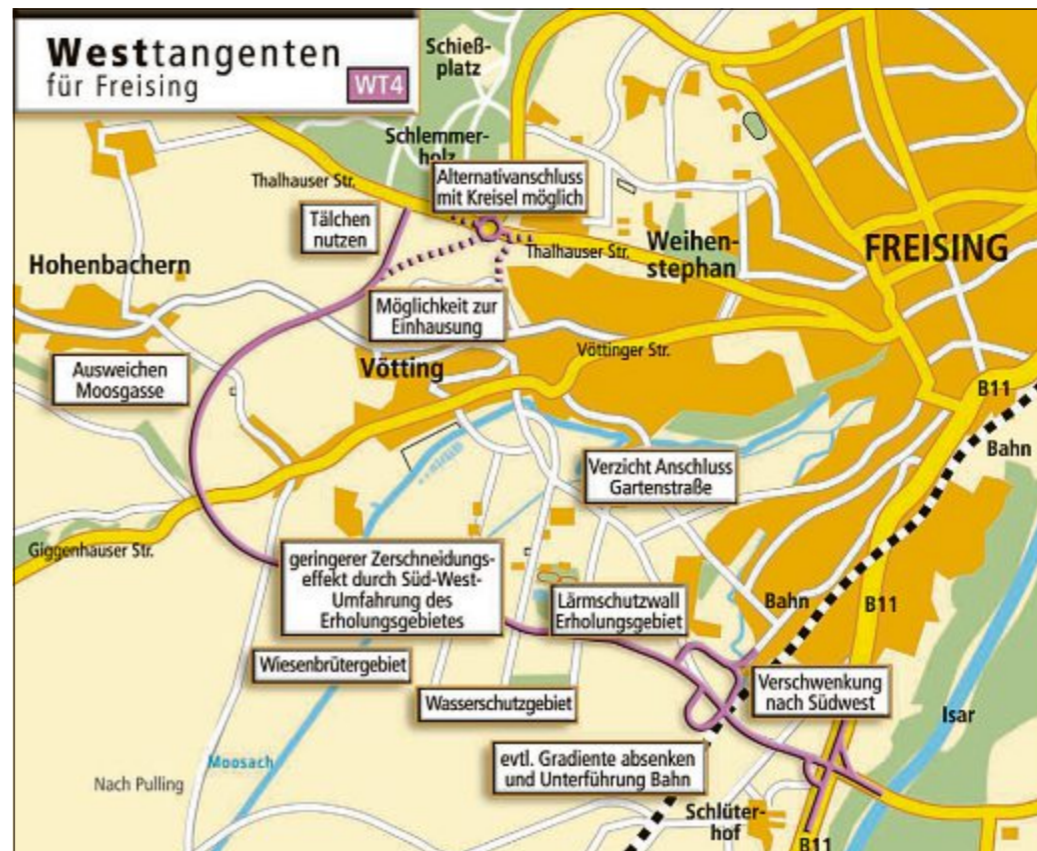


Trasse 3: Tunnels & billig

Trasse 3, eigentlich Optimierungsvariante 1 der WT 3, ist länger, aber um Einiges billiger als WT 1 und 2. Knapp vier Kilometer würde die Strecke im Westen von Freising laufen, dazu bräuchte man 2,7 Kilometer Straße für die Anschlüsse. Neun Brücken wären notwendig, zwei wesentlich kürzere Tunnel müssten gebaut werden. 12,4 Millionen Euro würden die beiden Unterführungen kosten, das Gesamtprojekt wird derzeit auf 51,3 Millionen Euro geschätzt. Auch seien die Chancen für eine TU-Erweiterung „günstig“, dasselbe gelte für die

Ortsentwicklung von Vötting West und Vötting Süd. 20 500 Fahrzeugbewegungen dürften bei dieser Variante noch auf der Johannis- und Saarstraße verbleiben, die Innenstadtentlastung sei immerhin noch gut. 80 Prozent der Strecke müssten mit Lärmschutzmaßnahmen versehen werden, der Abstand zur Wohnbebauung wäre „teilweise gering“. „Mittlere Einschränkungen“ sieht man für das Areal um den Vöttinger Weiher. Wesentlicher Unterschied zu WT 1 und 2: Das FFH-Gebiet „Freisinger Moos“ werde durch WT 3 gequert, das Wiesenbrütergebiet ebenfalls auf einer Länge von 1,25 Kilometer durchschnitten. Schon acht Hektar an Ausgleichsflächen wären für die Trasse nötig, die insgesamt 19,5 Hektar an Flächenverbrauch aufweise. „Weit sichtbare und problematische Dammschüttungen“ gebe es bei der Querung der Gigenhauser Straße, im Freisinger Moos wären längere Dammschüttungen erforderlich, dazu teilweise Lärmschutzwände mit einer Höhe von drei Metern. Sonstige Bemerkungen: Die zwei kurzen Tunnel seien „sehr einfach zu bauen“.

Wiesenbrütergebiet ebenfalls auf einer Länge von 1,25 Kilometer durchschnitten. Gleich zwölf Hektar an Ausgleichsflächen müsste man bereit stellen, der Gesamtflächenbedarf für Trasse 4 liege bei 23 Hektar. Wie bei Trasse 3 wären zur Querung der Gigenhauser Straße „weit sichtbare und problematische Dammschüttungen“ notwendig, hinzukäme noch ein Einschnitt in die Hügelkante. Im Freisinger Moos müsste man wie bei Trasse 3 mit längeren Dammschüttungsstrecken und drei Meter hohem Lärmschutz rechnen. Sonstige Bemerkungen: Sehr lange Strecke mit schlechtem Untergrund.



Trasse 4: Billig & lang

Die Trasse 4, Kurzform für die optimierten Varianten 1 und 2 der WT 4, ist die längste Strecke (knapp 4,8 Kilometer plus 2,7 Kilometer für Anschlüsse), gehört aber trotz zehn Brücken mit etwas unter 40 Millionen Euro zur billigeren Hälfte der noch verbliebenen vier Trassen. Auch hier werden die Erweiterungsmöglichkeiten für die TU als „günstig“ eingestuft, eine Einschätzung, die auch für die Chancen zur Ortsentwicklung für Vötting West und Vötting Süd zutrefte. Sollte Trasse 4 realisiert werden, verblieben noch 22 000 Pkw und Lkw auf der Johan-

nis- und Saarstraße, sei die Innenstadtentlastung als „gering“ anzusehen. Dafür bräuchte man nur auf rund 40 Prozent der Strecke Lärmschutzmaßnahmen, obwohl auch hier teilweise nur geringer Abstand zur Wohnbebauung vorhanden wäre. Ebenfalls nur „mittlere Einschränkungen“ werden für das Erholungsgebiet Vöttinger Weiher prognostiziert. Dasselbe Bild wie bei Trasse 3 ergebe sich für das Schutzgut Tiere und Pflanzen: Das FFH-Gebiet „Freisinger Moos“ werde durchquert, das Wiesenbrütergebiet auf einer Länge von 1,25 Kilometern

durchschnitten. Gleich zwölf Hektar an Ausgleichsflächen müsste man bereit stellen, der Gesamtflächenbedarf für Trasse 4 liege bei 23 Hektar. Wie bei Trasse 3 wären zur Querung der Gigenhauser Straße „weit sichtbare und problematische Dammschüttungen“ notwendig, hinzukäme noch ein Einschnitt in die Hügelkante. Im Freisinger Moos müsste man wie bei Trasse 3 mit längeren Dammschüttungsstrecken und drei Meter hohem Lärmschutz rechnen. Sonstige Bemerkungen: Sehr lange Strecke mit schlechtem Untergrund.