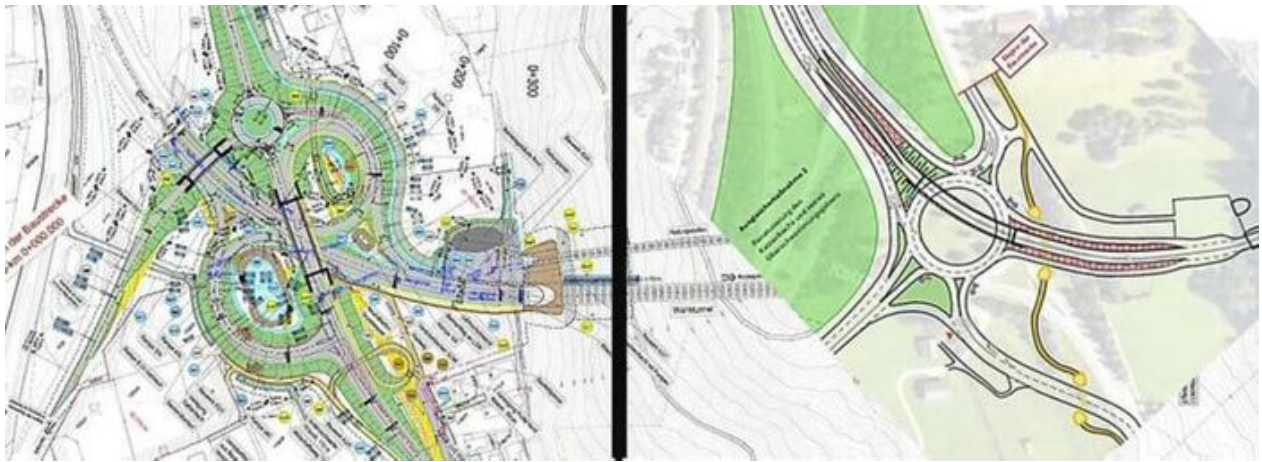


Naturschutz zeigt Alternativen auf

Wanktunnel: BN-Kreisgruppe nicht gegen das Projekt, aber gegen den Flächenverbrauch



Unterschiedlicher Flächenverbrauch am Nordportal. Die Bauamtsvariante links, die des Bund Naturschutz rechts. © CF/STBA/BN

Garmisch-Partenkirchen – Axel Doering hat in den vergangenen Jahren im Kampf für den Naturschutz viel erlebt – und viel gelernt. Eine der wichtigsten Erkenntnisse: Tritt der Bund Naturschutz (BN) gegen ein geplantes Projekt alleine auf, „dann reicht das oft nicht“. Bekommen die Vertreter Unterstützung, lässt sich eher etwas bewerkstelligen. Wie im Jahre 1985, als die Initiative „Bürger bewahrt das Loisachtal“ die Verlängerung der A95 bis Garmisch-Partenkirchen mitten durch das Tal verhinderte. „Das ist bis heute einmalig in Deutschland“, betont Doering.

Die Verantwortlichen der BN-Kreisgruppe sehen sich heute wieder in einer ähnlichen Situation. 40 Jahre später geht es um den Wanktunnel. Den wollen die Naturschützer keineswegs verhindern. Ein wesentliches Puzzleteil der Gesamtplanung missfällt dem Vorstand aber ganz gehörig: die Anschlussstellen im Norden und Süden des Berges. „Wir haben den Tunnel zwar nicht bestellt, aber wir wenden uns nicht dagegen, da dieser letzte Tunnel wahrlich Sinn macht als Umgehung von Partenkirchen, damit dort nicht noch mehr Verkehr entsteht“, betont Harald Freese, der heutige Vorsitzende der Kreisgruppe. Was rund um die große Röhre durch den Wank geplant ist, das erzeugt mehr als ein Schmunzeln bei den BN-Vertretern. Das sorgt eher für Entsetzen. „Wir brauchen kein Klein-Manhattan an der

Loisach“, moniert Freese.

Mit dieser Einstellung stehen die Naturschützer nicht allein da. Freese betont: Landrat, Markt Garmisch-Partenkirchen und Gemeinde Farchant hätten bereits gegen den immensen Flächenverbrauch protestiert, der mit der Planung des Staatlichen Bauamts Weilheim einhergehen würde. Dazu kommen die Grundstückseigentümer in den betroffenen Gebieten. Vor einigen Wochen hatte sie der BN zu einem Vor-Ort-Termin eingeladen und dabei klare Botschaften vernommen. „Die drohen mit Verfahren, werden sich wehren, weil einfach auf ihrem Grund geplant wird“, betont Joachim Mark, der stellvertretende Kreischef. „Vor allem, da bisher noch niemand aus dem Bauamt Kontakt mit den Eigentümern aufgenommen hat.“ Aus Weilheim heißt es dazu: Man stehe Gesprächen nicht im Weg.

Funktionierender Kompromiss

Wie bei den Tunnelprojekten zuvor in Farchant oder Oberau machte sich der BN ans Werk, um eine Alternativlösung zu erarbeiten. „Einen Kompromiss, bei dem die Verkehrsinfrastruktur funktioniert, aber die Landschaft nicht über Gebühr belastet wird“, verdeutlicht Freese, der selbst Hand anlegte. Bekanntlich läuft im Hintergrund bereits das Planfeststellungsverfahren, im Rahmen dessen Ämter und Organisationen wie der BN Einwendungen gegen die Pläne formulieren können. Diese werden dann von der Fachbehörde bearbeitet und bewertet. Final kommt es dann zu einem Erörterungstermin. Ein Datum dafür ist laut Staatlichem Bauamt noch nicht bekannt. Das legt die Regierung von Oberbayern als maßgebliche Behörde fest. Beim BN hofft man, dass diese Runde noch in diesem Jahr stattfindet.

Bei der Regionalkonferenz in Garmisch-Partenkirchen stellte der Bund Naturschutz seine Alternativvorschläge nun aber dem Tagblatt erstmals vor. „Der Flächenverbrauch ist an beiden Portalen sehr üppig“, betont Freese. Betrachten sie die Zufahrt im Norden, dann verstehen die Verantwortlichen eines nicht: „Das Bauamt hat ein gewisses Faible für Kreisverkehre, warum aber nicht an dieser Stelle?“, fragt Freese. Anstatt verschiedene Schleifen zu errichten, kommt die Alternative des BN mit einem großen Kreisel mit zwei Fahrspuren aus, über den jeweils eine Fahrbahn direkt in den und aus dem Tunnel führen würde. Der Flächenverbrauch reduziert sich auf ein Drittel. Auch der Frage, ob ein Kreisverkehr grundsätzlich an dieser Stelle funktionieren kann, ging Freese nach. Im Internet fand er zahlreiche Expertisen, dass der vom Bauamt für diesen Bereich prognostizierte Verkehr für 2035 von im Schnitt 25 170 Fahrzeugen pro Tag sehr wohl beherrschbar wäre – sogar mit einem großen Puffer von fast 100

Prozent.

Am Südportal verblüfft die Naturschützer die Planung des Bauamts ebenso negativ. „Größer geht es kaum, und das in diesem sensiblen Gebiet“, sagt Freese. Bei der Alternative verzichtet der BN im Gegensatz zu den Behördenplänen in Richtung Süden auf eine Abfahrmöglichkeit in Richtung Partenkirchen (ähnlich wie beim Tunnel Oberau). „Dafür wäre der Flächenverbrauch viel geringer. Und Wendemöglichkeiten kommen an der B2 sehr schnell.“

Wie es weitergeht, können die BN-Oberen nicht genau beantworten. „Wir haben unsere Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren abgegeben, die Alternativen aufgezeigt“, betont Dr. Andreas Keller. Der Grainauer thematisierte zusätzlich den Faktor Wasser nochmals „intensiv“. „Denn es darf nicht sein, dass dieselben Fehler wie beim Kramertunnel gemacht werden.“ Für den BN heißt es nun – wie für alle Beteiligten – auf den Anhörungstermin bei der Regierung zu warten. „Darauf baue ich jetzt“, sagt Keller. Vor allem, weil der BN eben nicht allein in seinem Ansinnen dasteht.

CHRISTIAN FELLNER