

Ortsumfahrung Murnau – Straßenbau als letztes Mittel

Der Bau einer Entlastungsstraße im Nordteil der Marktgemeinde Murnau steht im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030. Derzeit wird vom Staatlichen Bauamt Weilheim eine umfassende Prüfung verschiedener Umfahrungsvarianten im Osten und Westen Murnaus durchgeführt; am wahrscheinlichsten ist derzeit eine westliche Variante. Wie steht der ÖDP-Kreisverband zu diesen Plänen?

Mobilität nachhaltig und sinnvoll gestalten

Ein Wort vorab: Die ÖDP setzt sich seit ihrer Gründung konsequent für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein, die grundsätzlich den motorisierten Individualverkehr und damit auch den entsprechenden Energieverbrauch stark reduziert. Dieses Ziel soll u. a. durch eine intelligente Steuerpolitik erreicht werden. Zur Schonung von Ressourcen, zur Lärmvermeidung und zur Unfallverhütung wird innerorts auch ein Tempolimit von 30 km/h angestrebt.

Die ÖDP hat das Ziel, den Pkw-Bestand umfassend zu reduzieren. So sind etwa On-Demand-Angebote und Carsharing zu fördern, die Rad- und Fußinfrastruktur massiv zu stärken. Zentral ist auch eine bessere räumliche Verzahnung von Arbeit, Freizeit, Gewerbe und Wohnen durch eine Siedlungsplanung mit kurzen Wegen.

Darüber hinaus ist ein kostengünstiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zu schaffen. Dies soll u. a. durch den Abbau wettbewerbsverzerrender und umweltschädlicher Subventionen sowie mittels einer – möglichst EU-weiten – Mehrwertsteuerbefreiung von Bahn- und Busfahrkarten erreicht werden.

Kurzum: Die ÖDP setzt auf eine Mobilität mit weniger motorisiertem Individualverkehr, lärmreduziert und ohne zusätzlichen Flächenverbrauch – klimaneutral und integriert in eine konsequente Kreislaufwirtschaft. Die Lösung von Verkehrsproblemen kann und darf nicht mehr im Bau von Straßen gesucht werden.

Murnau – geplagt von hoher Fahrzeugdichte und starkem Verkehrsaufkommen

Der Markt Murnau als attraktiver Wohnort, als beliebte Destination für Urlauber und Tagesausflügler, aber auch als Durchfahrtsort (Bundesstraße 2 und Staatsstraßen) leidet unter hohem Verkehrsaufkommen. An der Reschkreuzung werden bis zu 20.000 Autos pro Tag gezählt. Die Verkehrs- und die Parkraumsituation haben sich in den letzten Jahrzehnten durch die gestiegene Zahl der motorisierten Fahrzeuge und die Vervielfachung der insgesamt gefahrenen Kilometer deutlich verschärft. Hier ist die Bundespolitik gefordert, dieser Entwicklung insbesondere durch wirklich „steuernde“ Steuerpolitik entgegen zu wirken! Kommunen und Landkreise hingegen müssen für die entsprechende Infrastruktur weg vom motorisierten Individualverkehr sorgen.

Der Markt Murnau setzt seit Jahren Bausteine dieser Verkehrswende um: Mit dem Beitritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern“ hat sie sich das Ziel gesetzt, den Radverkehr als wichtiges Verkehrsmittel im Umweltverbund systematisch zu stärken; hierzu wurde 2017 auch ein Radverkehrskonzept für die Gemeinde entwickelt – seitdem wurden bereits viele Radwege verbessert, entschärft, ausgebaut. Und auch bei der Einführung des On-Demand-Angebots Murnauer Ortsbus (Omobi) im Jahr 2020 war die Gruppierung ÖDP/Bürgerforum Murnau die treibende Kraft; dieses Angebot stößt sogar bei den Nachbargemeinden auf großes Interesse – so haben sich Riegsee und Seehausen inzwischen dem Ortsbus-Konzept angeschlossen. Eine weitere Maßnahme ist der Aufbau eines eigenen Mobilitätsmanagements in der Gemeindeverwaltung, mit dem ein konkreter Maßnahmenplan für die kommenden Jahre erstellt werden soll. Das alles sind erste Bausteine hin zu einer nachhaltigeren Mobilität, weitere müssen allerdings folgen.

ÖDP-Ziel ist ein lebenswerter Ort, der insgesamt auch optimal auf die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern ausgerichtet ist. Eine Politik des weiteren ungebremsten Straßenausbaus hat – nicht nur nach Ansicht der ÖDP – keine Zukunft.

ÖDP: Vorrangiges Ziel für Murnau ist die Verkehrsreduktion

Die ÖDP setzt – wie bereits ausgeführt – zuallererst auf 1) Verkehrsvermeidung und 2) auf nachhaltige Mobilität. Die ÖDP pocht deshalb auch weiterhin auf einen zweigleisigen Ausbau der

Werdenfelsbahn und die Reaktivierung eines Bahnhalts im Ortsteil Hechendorf (z. B. im Rahmen eines möglichen Anschlusses an den MVV); zudem lehnt sie den (inzwischen leider planfestgestellten) vierspurigen Bau des Auerbergtunnels bei Eschenlohe ab – denn er würde weiteren Verkehr ins Loisachtal (Transitstrecke zwischen München und Italien!) ziehen und damit fast zwangsläufig auch Murnau mit zusätzlichem PKW- und LKW-Verkehr belasten. Ziel der von der ÖDP favorisierten Maßnahmen ist eine starke Verkehrsentslastung, die im Idealfall weitere Entlastungsstraßen überflüssig macht.

ÖDP zu den Plänen der Ortsumfahrung

Bisher liegen keine konkreten Pläne zum Bau der Umgehungsstraße im Murnauer Norden vor, somit ist eine Bewertung zum aktuellen Zeitpunkt nicht sinnvoll möglich. Da das Staatliche Bauamt Weilheim jedoch bereits in die Variantenprüfung für eine Umfahrung eingetreten ist, möchte die ÖDP wie folgt Stellung beziehen und folgende Voraussetzungen für weitere Planungen definieren:

- *Genauere Verkehrsflüsse ermitteln:* Die Grundlage für eine genaue Bewertung der Verkehrssituation muss ein umfassendes Verkehrsgutachten liefern. Dieses muss u. a. präzise ermitteln, wie hoch der Durchfahrts-/Transitverkehr sowie der Quell-/Ziel-Verkehr im Raum Murnau ausfallen.
- *Deutliche Entlastungswirkung muss gegeben sein:* Nach Ansicht der ÖDP ist zwingende Voraussetzung für den Bau einer Umgehungsstraße, dass eine massive Entlastungswirkung für das Ortszentrum bzw. den Markt Murnau nachgewiesenermaßen eintritt, ohne dass dadurch andere Ortsteile unverhältnismäßig stärker belastet werden. Sollte ein Großteil des Verkehrs im Raum Murnau Quell-Ziel-Verkehr sein und nur ein geringerer Teil Transitverkehr, müsste eine neue Bewertung des Projekts erfolgen.
- *Verkehrsfluss gewährleisten, Staus vermeiden, Fußgänger schützen:* Der Einsatz von Kreisverkehren statt Ampelanlagen sollte grundsätzlich bei allen Neubauten und baulichen Veränderungen geprüft werden – vor allem mit Blick auf eine mögliche Entlastungswirkung. Gleichzeitig ist für geschützte Fußgängerübergänge zu sorgen.
- *Flächenverbrauch und Landschaftseingriffe gering halten:* Die landschaftliche Inanspruchnahme und deren ökologische Auswirkungen müssen bei der Variantenprüfung ebenso Berücksichtigung finden wie die Kosten und die Machbarkeit der einzelnen Varianten. Varianten, die auf vorhandene Infrastruktur zurückgreifen und auf eine größtmögliche Untertunnelung setzen, ist der Vorzug zu geben. Derart einschneidende, gewaltige Umgehungsstraßen, wie sie etwa in den Gemeinden Saulgrub und Peißenberg realisiert wurden, lehnt die ÖDP vehement ab.
- *Bisherige Durchfahrtsstraßen verkehrsberuhigen:* Eine etwaige Umgehungsstraße darf nicht isoliert geplant werden. Die ÖDP sieht gleichzeitige Maßnahmen-Planungen für eine radfahrer- und fußgängerfreundliche Weilheimer Straße, Resch- und Kellerstraße (diese Straßen würden nach Bau der Umgehung in die Straßenbaulast der Gemeinde fallen) als zwingend an. Eine etwaige Umgehungsstraße im Norden Murnaus muss aus ÖDP-Sicht mit konsequentem Rückbau und Verlangsamung/Beruhigung insbesondere der Weilheimer Straße, Resch- und Kellerstraße einhergehen. Hier sind neue Räume für Radfahrer und Fußgänger und für öffentliches Leben zu schaffen. Im Sinne von mehr Lebensqualität, weniger Lärm und mehr Sicherheit ist die bisherige Durchfahrtsstrecke für Transitfahrten unattraktiv zu machen.
- *Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung:* In alle Fragen einer möglichen Umgehungsstraße sind die Bürgerinnen und Bürger umfassend in den Prozess einzubinden. Dazu gehört eine frühzeitige Information über Ablauf und Prozess – mit öffentlichen Versammlungen (u. a. mit Fragemöglichkeiten), mit Ideen-Präsentationen, der ergebnisoffenen Einbringung der Ideen der Bürgerschaft und einem Bürgerentscheid am Ende des Prozesses.