

Garmisch-Partenkirchner Tagblatt

Redaktion: Tel. (0 88 21) 7 57-17 | redaktion@gap-tagblatt.de

Anzeigen & Zustellung: Tel. (0 88 21) 7 57-0 | service@gap-tagblatt.de

DIENSTAG, 2. MAI 2023

Vom „Großvater“ zum Schluss-Stein

Experte der Landesbaudirektion spricht über Loissachtal-Tunnels – Kosten von 13 Milliarden Euro

VON ALEXANDER KRAUS

Garmisch-Partenkirchen – Auf der Autofahrt von Landshut nach Garmisch-Partenkirchen sind sie Martin Zeindl aufgefallen: die „Wanktunnel jetzt“-Schilder. „Gut, dass es diese Initiativen für die Entlastung gibt. So eine breite Unterstützung ist schön, Befürworter sind wichtig“, sagte der 49-Jährige vor seinem Publikum. Vor den 220 Verkehrsexperten aus Deutschland und Österreich, die am 5. Deutschen Tunnelkongress im Kongresshaus teilnahmen und die Zeindl lauschten. Er gab einen Überblick zum Stand der Projekte im Loissachtal. Veranstalter des Treffens war ITS Germany, der Bundesverband der Wirtschaft und Wissenschaft für Verkehrstechnologien und intelligente Mobilität.

Stauende Reaktionen oder anerkennende Blicke erntete der Fachmann von der Landesbaudirektion Bayern während seines halbstündigen Referats eher wenige. Erwartete er auch nicht, denn er wusste genau: „Das ist ein Fachpublikum aus Wissenschaft und Forschung. Da geht es darum, Netzwerke zu schaffen, Kontakte zu knüpfen“, sagte Zeindl. Unter anderem folgten Vertreter von

Technologieunternehmen, Ingenieurbüros oder des Fernstraßen-Bundesamts seinen Ausführungen. Im Foyer gab es zudem eine Ausstellung über LED-Leitsysteme, Sensorik und Tunnelbeleuchtung zu sehen.

Großes Ziel der Landesbaudirektion Bayern, der Zentralstelle für Tunnelbau, -planung und -ausstattung, ist es, „für verbesserte Verhältnisse zu sorgen“, erklärte der Experte. Dazu sucht die fachliche Aufsichtsbehörde den Kontakt zum Staatlichen Bauamt Weilheim und zur Autobahn GmbH, Niederlassung Südbayern. „Mit denen arbeiten wir eng zusammen.“

Sind alle Projekte von Eschenlohe bis Schlattan vollendet, haben die fünf Bauwerke eine Länge von 21 Kilometern. Wobei die Distanzen der zweiröhrigen – Auerberg-, Oberauer und Farchanter Tunnel – doppelt gerechnet werden. Die einfache Länge der Unterführungen beträgt insgesamt 14,5 Kilometer. Das Investitionsvolumen liegt bei 1,3 Milliarden Euro.

■ AuerbergTunnel (zweiröhrig)

Länge: 1,9 Kilometer; Kosten: 168 Millionen Euro.

„Das ist der nächste Tunnel, der in Bau geht, nach dem



Martin Zeindl
gibt einen Überblick. FOTO: AKR

Kramertunnel“, berichtete Zeindl. Anfang 2025 ist es soweit, dann folgt der Startschuss. Schon seit knapp zwei Jahren laufen im Bereich zwischen Oberau und Eschenlohe die Vorwegmaßnahmen mit dem Hanganschnitt am Südportal. An dessen Einfahrt fahren die Verkehrsteilnehmer durch eine Galerie ein. Die Arbeiten für die Unterführung am Auerberg bezeichnet der Landshuter als „sehr aufwändig“, nicht zuletzt wegen der Hanglage, des Vorein-

Projekte wichtig

Die strukturellen Defizite im Landkreis bemängelte Harald Kühn. Als erster Redner des Kongresses sprach der CSU-Landtagsabgeordnete und ehemalige Landrat über die regionale Bedeutung der Tunnelkette Eschenlohe-Garmisch-Partenkirchen. Es sei höchste Zeit, dass die Projekte in Gang kommen. Für die Bauwerke ist „die orts- und regionalpolitische Akzeptanz gestiegen“, verdeutlichte der Politiker aus Murnau. Er dachte auch einen Schritt weiter und erinnerte an das sich ändernde Mobilitätsverhalten und die Bedeutung des autonomen Fahrens, ak-

schnitts und der nötigen Steinschlagschutzzäune.

■ Tunnel Oberau (zweiröhrig)

Länge: 3 Kilometer; Kosten: 260 Millionen Euro.

Zeindl stimmte ein. Lobbedeuten. „Unser modernst ausgestatteter Tunnel, der hat keine Schwächen“, frohlockte er. Das Bauwerk erfülle sämtliche aktuellen Standards und biete alles auf, was das Regelwerk verlangt, fuhr der Landesbeamte fort.

■ Tunnel Farchant (zweiröhrig)

Länge: 2,4 Kilometer; Kosten: 153 Millionen Euro.

Den „Großvater der Tunnel“, nennt Zeindl das Farchanter Exemplar. Für den verkehrsgeplagten Ort war das 2000 eröffnete Bauwerk ein Segen, die Entlastungswirkung enorm. Für etwa elf Millionen Euro erhält die Farchanter Umgehung dieses und kommendes Jahr eine Aufhübschung. Beide Röhren werden saniert, die Tunnelbeschichtung, die Fahrbahn und die Beleuchtung erneuert, darüber hinaus der Belag über die Loissachbrücke abgedichtet. Ist diese Instandsetzung 2024 vollendet, ist auch der Großvater, „wieher als junger Tunnel zu sehen“.

■ Kramertunnel (einröhrig)

Länge: 3,6 Kilometer; Kosten: 365 Millionen Euro.

Ist dieses Projekt erst mal vollendet, „ist das der längste Straßentunnel in Bayern“, verkündete der Fachmann. Die ersten Planungen gehen aufs Jahr 1970 zurück, doch erst 2007 folgte die Planfeststellung. Der Bau geriet ins Stocken: „Von 2013 bis 2017 gab es eine Zwangspause.“ In dieser Zeit musste am Kramer ein neues Vortriebskonzept

erstellt, wieder Baurecht geschaffen werden. Um die Natur im Gleichgewicht zu halten, wurden im Bergsturzbecken Bewässerungsleitungen als Ersatzmaßnahme für Grundmöränen, Moore und Hangquellen geschaffen. „Derzeit wird im Kramertunnel 24 Stunden gearbeitet.“

■ Wanktunnel (einröhrig)

Länge: 3,5 Kilometer; Kosten: 308 Millionen Euro.

Bei diesem Vorhaben wird auch empirisch gedacht: „Das, was wir beim Kramertunnel an Erfahrungen gesammelt haben, werden wir beim Wanktunnel einsetzen“, versprach Zeindl. Wichtig sei, dass baldmöglichst mit dem Bau gestartet werde. Ein Randaspekt: „Die Errichtung des Wanktunnels hat auch Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung der Landeshauptstadt München.“ Die Fertigstellung dieses Bauwerks bedeutet, dass der „Schlussstein der Tunnelkette“ gesetzt wird.