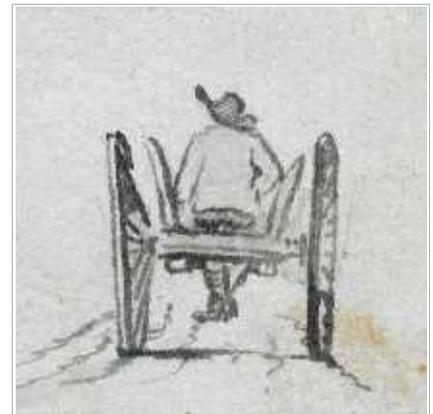


Redenfeldens „Altstraße“

Eine, aus Findlingsteinen, grob zusammengefügte Altstraße schlängelt(e) sich, angelehnt an die landschaftlichen Gegebenheiten, durch die Redenfeldener Flur. Dokumentiert ist ein Fund in den 1970er Jahren im Bereich der heutigen PharmaZell unter dem Fahrbahnbelag der ursprünglichen Landstraße . Auf Fotos sind deutlich Fahrrielen mit 1 m Spurbreite erkennbar. Die Meinungen, ob diese Altstraße der Römerzeit oder aber dem Mittelalter zuzuordnen ist, gehen bis heute auseinander.

Gesichert ist, eine Fernverkehrsrouten der Römer verlief von Pons Aeni (Rosenheim) über Veldidena (Innsbruck-Wilten) zum Brennerpaß - jedoch auf der östlichen Innseite. Die römische Spurweite lag zwischen 1,1 m und 1,5 m. So ist in Redenfelden wohl allenfalls von einer Ortverbindungsstraße (viae vicinales) oder einem Weg untergeordneten Ranges (viae privatae) auszugehen.

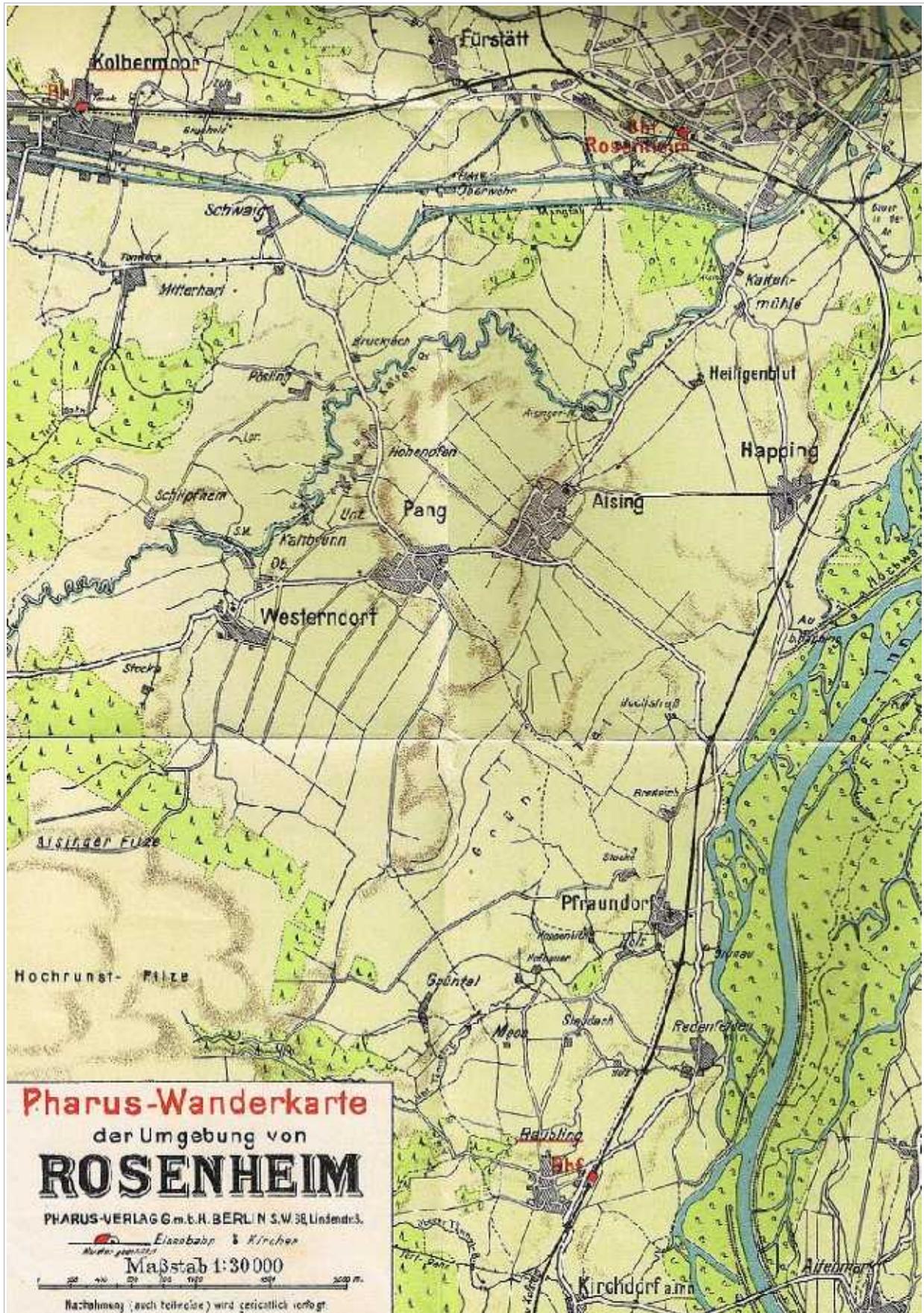


F.X. Doppelmair, Karren

© Stadtarchiv Rosenheim

In bajuwarischer Zeit entwickelte sich, trotz der gut ausgebauten römischen Fernverkehrsstraße eine neue Hauptverkehrsrouten auf der westlichen, der Redenfeldener Innseite.

Die Haltung der Obrigkeit gegenüber dem Straßenwesen wird im Mittelalter überwiegend als passiv beschrieben. Straßenbau und -unterhalt ist bis ins erste Drittel des 18. Jahrhunderts Sache der Anlieger, der Gemeinden. Der Straßenzustand war dementsprechend schlecht, im Gegensatz zur Römerzeit schlichtweg „erbärmlich“ - aber die ausschließliche Vorstellung von gänzlich unbefestigten, querfeld einlaufenden Wagengeleisen ist bei einer so wichtigen Straße wie der Redenfeldener (Lände, Brenneroute...) sicherlich nicht richtig.



Historische Karte, Ausschnitt, Pharus-Verlag Berlin, um 1904

© Repro Bund Naturschutz Raubling

Mystisch und gefährlich wurden Moore früher angesehen. Lange Zeit waren sie zudem ein unüberwindliches Verkehrshindernis. So umging ein Teil des Verkehrs unser ausgedehntes Filzengebiet (Rosenheimer Stammbeckenmoore) westlich über Vagen - Dettendorf - Feilnbach - Großholzhausen - Brannenburg. Der andere Teil benutzte die Strecke Aibling - Pang - Aising - Hochstraß - Redenfelden - Kirchdorf - Brannenburg.

Die Straße nach Rosenheim gewann erst Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend an Bedeutung. Auf der abgebildeten historischen Landkarte aus dem Jahr 1904 ist die untergeordnete Straßenführung nach Rosenheim noch deutlich erkennbar.

Wandel

Bis zum Bau der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts war die Redenfeldener Tafernwirtschaft Pferdewechselstation der Post. Dann wurde es ein halbes Jahrhundert still auf der Redenfeldener Landstraße.

Denn der Personen- und Frachtverkehr verlagerte sich mehr und mehr auf die Schiene. Der Heimatkundler Blümel berichtet, dass im Jahr 1861 auf der Strecke Rosenheim - Kufstein täglich drei gemischte Zuggarnituren fuhren.

Automobilisierung

Auf historischen Aufnahmen ist Redenfeldens erstes Automobil, ein NAG der Oberbayerischen Zellstoff- und Papierfabriken AG und auch eines der ersten (oder das erste) Redenfeldener Verkehrsschild(er), „Automobil langsam“ abgebildet.



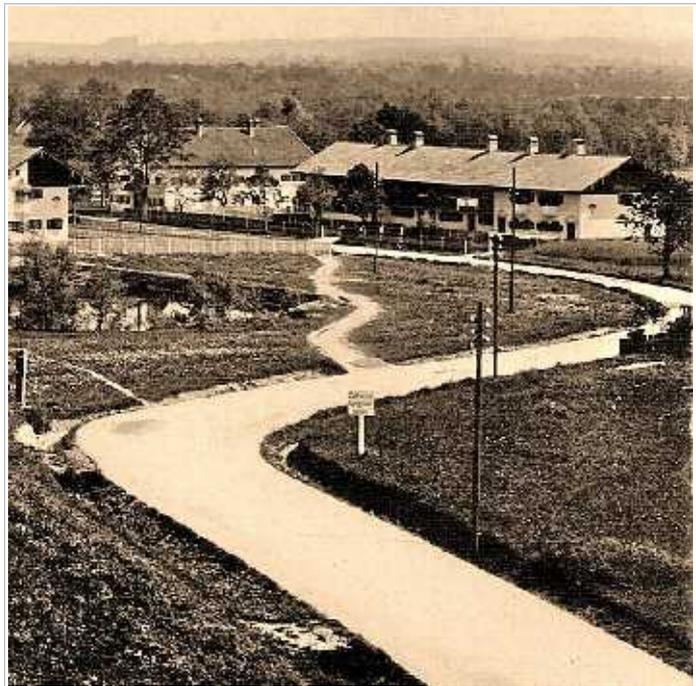
Redenfeldens erstes Automobil, 1908

© Gemeindefacharchiv Raubling

Reichsstraße

Bis in die 1930er Jahre war die Redenfeldener Landstraße nur aufgekieselt bzw. geschottert. Aus der alten Landstraße wurde die Reichsstraße Nr. 15.

Mit zunehmender Motorisierung stiegen die Ansprüche an die Fahrbahndecke. Eine neue Oberflächenschicht (eine dünne, heiß aufgetragene Teerdecke mit eingestreutem Splitt) verbesserte den Straßenzustand bei Regen und Schnee.



„Automobil langsam“, um 1910

© Gemeindefacharchiv Raubling



Redenfeldener Tankstelle, 1930er Jahre

Foto Privat © Repro Bund Naturschutz Raubling

Mit Gründung der Bundesrepublik Deutschland wurde aus der Reichsstraße eine Bundesstraße, die heutige B15.

„...Bald nach dem Kriege zeigte sich, daß die alte B15 wegen ihrer ungünstigen Linienführung, der verkehrsbehindernden Ortsdurchfahrten sowie wegen der alljährlichen schweren Frostaufbrüche nicht nur dem stärker werdenden internationalen, sondern auch dem örtlichen Verkehr nicht mehr gewachsen war.' Die Untersuchungen ließen erkennen, daß ein Ausbau der B15 wegen der örtlichen Gegebenheiten praktisch einem Neubau gleichkämen. Im Jahr 1952 wurde daher entschieden , statt dessen die bereits früher vorgesehene Autobahn zu bauen...“

Straßen und Brückenbau in Bayern, 1956



B15 mit neuer Kreidenbachbrücke, im Hintergrund die Erasmuskirche, 1954

© Gemeindefacharchiv Raubling

Ausbau B15

Zwischen Pfraundorf und Reischenhart setzte man, trotz der wachsenden und auch gegebenen Ortsstrukturen auf den Ausbau der B15 und nicht auf eine

entlastende Umgehungsstraße.
 Kurfenradien wurde verändert, die
 Straße verbreitert und asphaltiert.
 Eine neue Kreidelbachbrücke gebaut,
 Alleebäume gefällt, ja sogar die
 altherwürdige Erasmuskirche musste
 dem Verkehrswachstum und der
 zügellosen Industriausdehnung
 weichen.



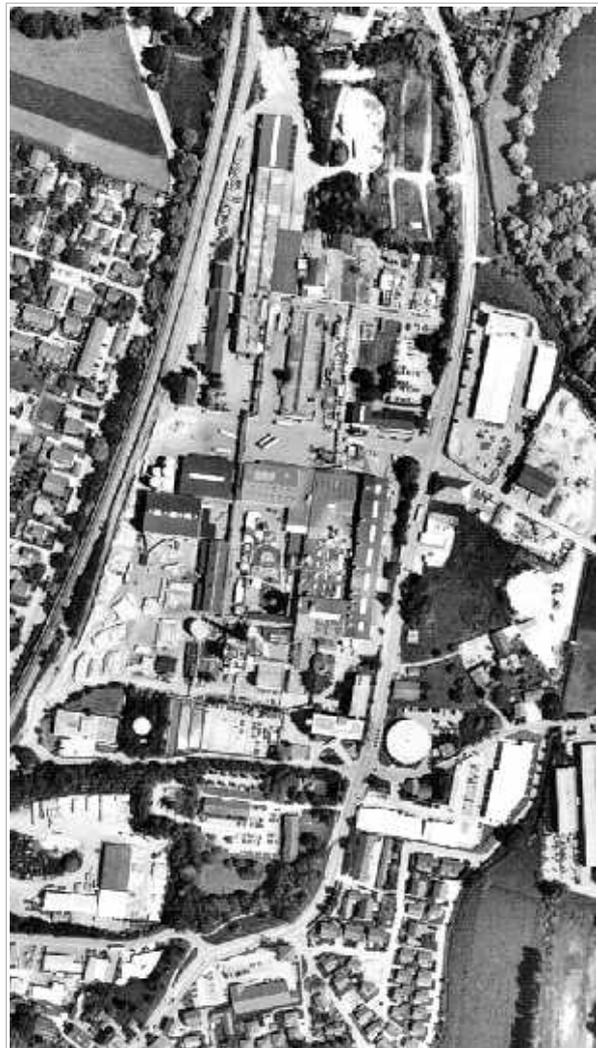
Unfall am „Direktorberg“, 1955

© Gemeindefacharchiv Raubling

Eine Gegenüberstellung von Luftbildaufnahmen aus den Jahren 1945 und 2006
 verdeutlicht die veränderte Linienführung und Verbreiterung der B15.



Luftbild 451618/1/3238, Redenfelden, 1945
 © LVG Bayern, Nr. 5406/08

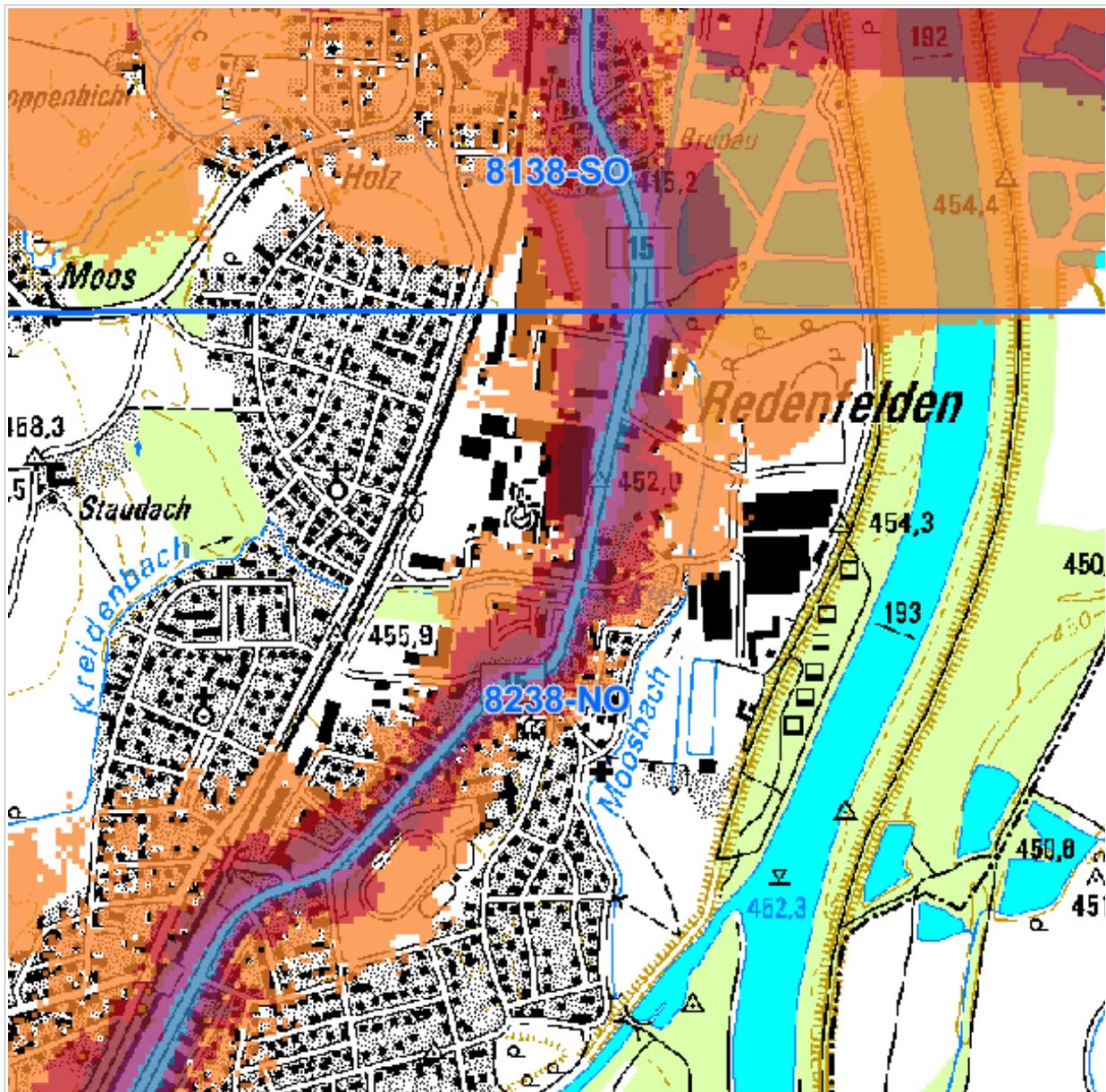


Luftbild 106026/0/456, Redenfelden, 2006
 © LVG Bayern, Nr. 5406/08

Straßenbau „für die Industrie“

Ende der 1950er Jahre dehnten sich die Aschaffener Zellstoffwerke mit dem Bau der Chlorbleiche bis an die Ortsgrenze Redenfelden - Pfraundorf aus. Die neue Linienführung der B15 ist auf diese Expansion zurückzuführen.

B15 heute

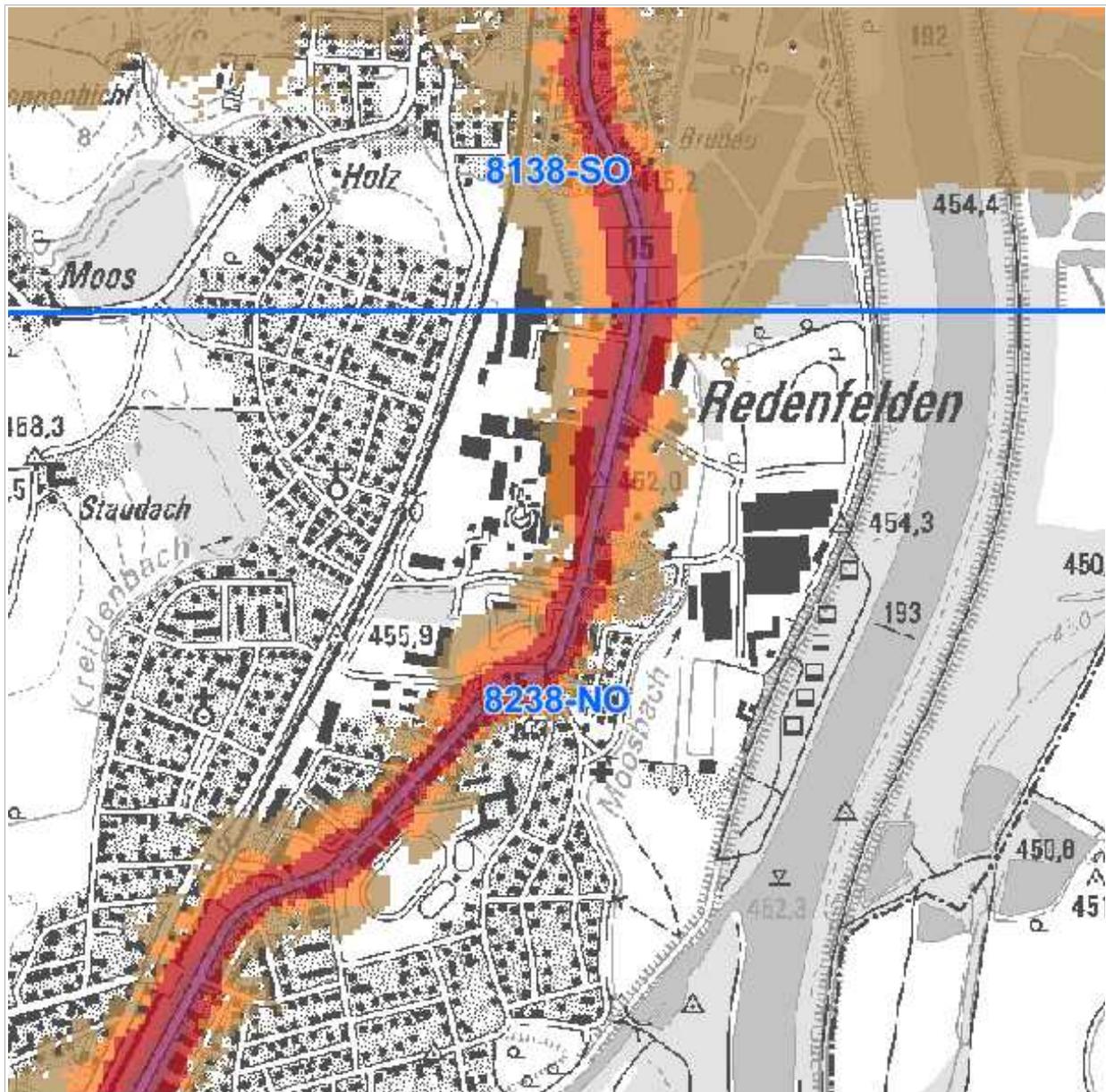


Lärmkarte B15, LDEN, Gemeinde Raubling, Ortsteil Redenfelden, Stand 05/2009

© Bayerisches Landesamt für Umwelt

Redenfelden und die angrenzenden Ortsteile Pfraundorf und Raubling ersticken im Verkehrsaufkommen und -lärm der B15. 6 Millionen Fahrzeuge wurden im Jahr 2005 gezählt (16.771 am Tag und davon allein 1.600 Lkw).

Die farbigen Lärmkarten des LfU zur Europäischen Umgebungslärmrichtlinie machen den Umgebungslärm „sichtbar“. LDEN steht für die Tagesbelastung, Lnight für die Nachtbelastung.



Lärmkarte B15, Lnight, Gemeinde Raubling, Ortsteil Redenfelden, Stand 05/2009

© Bayerisches Landesamt für Umwelt

Verkehrsdaten B15 für 2005

	Fahrbahnbelag	Zul. Höchstgeschwindigkeit PKW/LKW	tägliche Gesamtverkehrsstärke aller KFZ innerhalb 24 Stunden DTV	Anteil Schwerlastverkehr pro 24 Stunden	Verkehrsstärke alle KFZ in der Zeit zwischen 6-22Uhr LDEN	Verkehrsstärke alle KFZ in der Zeit zwischen 22-6Uhr Lnight	Anteil Schwerlastverkehr in der Zeit zwischen 6-22Uhr LDEN	Anteil Schwerlastverkehr in der Zeit zwischen 22-6Uhr Lnight
B15 Pfraundorf bis Kirchdorf	Splittmastix-asphalt	100/80	16.771	1.600	15.360	1.408	1.392	208
Gesamtverkehr pro Jahr			6.121.415	584.000				

Quelle: LfU Bayern



„rollende Lagerhalle“ auf Höhe „PWA Hochhaus“

© Foto Bund Naturschutz Raubling

Halbherziges Lkw-Nachtfahrverbot

Gut 200 Lkw donnern Nacht für Nacht in der Funktion „rollende Lagerhalle“ zum Industriegebiet Redenfelden. Denn bislang ist die Teilstrecke B15 zwischen Pfraundorf und dem Redenfeldener Industriegebiet vom bestehenden Nachtfahrverbot ausgenommen. Auch verleiten seltene Polizeikontrollen nicht wenige Lkw-Fahrer das bestehende Nachtfahrverbot auf der B15 zwischen Redenfelden und Reischenhart zu ignorieren.

Eines der Hauptprobleme - die Materialströme der örtlichen Industrie

Nur ein Bruchteil der Materialströme von Mondi Packaging und PharmaZell werden über die Bahn abgewickelt. Chiemgau Recycling, Mondi Inncoat und ROBA Corugated setzen, soweit uns bekannt, sogar zu 100% auf den Lkw.



Gefahrguttransport auf dem Redenfeldener Industriegelände
© Foto Bund Naturschutz Raubling

24,5 Tonnen ist der optimale Auslastungsgrad der „Großen“. Aber, es gibt ja auch die vielen „Kleinen“ mit 3 bis 6 Tonnen Nutzlast. Die Auslastungsgrade werden sicher nicht immer erreicht und es gibt wohl auch die eine oder andere Leerfahrt. Die durchschnittliche Nutzlast pro Lkw-Fahrt wird also kaum 10 - 12 Tonnen überschreiten.

An die 210.000 Tonnen Altpapier und Zellstoff werden bei Mondi Packaging im Jahr verarbeitet. ROBA Corrugated produziert daraus täglich um die 1500 Palettenladungen Wellpappe, das allein entspricht an die 50 Sattelzüge...

Die tagtäglichen immensen Materialströme der fünf, aus der historischen Papierindustrie hervorgegangenen, Industriebetriebe sind mit diesen Zahlen nur ansatzweise dargestellt.

Literatur:

- Die Römer in Bayern, Konrad Theiss Verlag, Stuttgart 1995
- Straßen und Brückenbau in Bayern, I. Folge, Bayerische Oberste Baubehörde, München 1956
- Straßen und Brücken in Bayern, III. Folge, Bayerische Oberste Baubehörde, München 1966
- Siegfried Blümel, Heimatgeschichtliche Beiträge, Gemeindefacharchiv Raubling, Raubling 1954 - 1963
- Internetangebot des Bayerischen Landesamts für Umwelt zur Europäischen Umgebungslärmrichtlinie