



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 22.07.2014

Verkehrssituation im Landkreis Miesbach und Ortsumfahrung Holzkirchen

Die Verkehrssituation im Landkreis Miesbach ist seit Jahren von einer Zunahme des PKW- und LKW-Verkehrs geprägt. Dies führt zu erheblichen Umweltbelastungen und dem immer wiederkehrenden Ruf nach neuen Straßen oder Erweiterungen von Straßen. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots wird demgegenüber kaum diskutiert und geplant. Diese ortsnahe Umgehungsvariante ist in der Bevölkerung umstritten, sowohl was ihren Nutzen als auch was die zugrundeliegenden Planungsdaten und erwarteten Umweltauswirkungen sind. Zudem entsteht insgesamt der Eindruck, dass die stetige Zunahme des Autoverkehrs als gegeben akzeptiert wird und die Lösung der daraus entstehenden Probleme nur durch immer neue Ortsumfahrungen gelöst werden soll, ohne die Verkehrssituation insgesamt in den Blick zu nehmen und integrative und umweltfreundliche Gesamtlösungen zu entwickeln.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. a) Wie ist der Planungsstand bzgl. einer Ortsumgehung Holzkirchen?
b) Welche Varianten und Alternativen werden derzeit geprüft bzw. geplant?
c) Warum werden die in b) genannten Varianten geprüft bzw. geplant?
2. a) Welches Verkehrsaufkommen liegt der Planung einer Ortsumgehung Holzkirchen zugrunde?
b) Wann bzw. zu welchen Zeitpunkten erfolgt die Erhebung des Verkehrsaufkommens?
c) Mit welchen Methoden wurde das Verkehrsaufkommen festgestellt bzw. gemessen?
3. a) Wie beurteilt die Staatsregierung die Notwendigkeit einer Ortsumgehung Holzkirchen anhand des ermittelten Verkehrsaufkommens?
b) Wie sieht die Kosten-Nutzen-Analyse der geplanten Ortsumgehung Holzkirchen aus?
c) Wie beurteilt die Staatsregierung die geplante Ortsumgehung Holzkirchen im Vergleich zu anderen bereits gebauten Ortsumgehungen in der Region?
4. a) Welche verkehrliche Entlastung bringt eine Ortsumgehung Holzkirchen?
b) Rechnet die Staatsregierung nach dem Bau einer solchen Umgehung mit einer weiteren Zunahme des Autoverkehrs in und um Holzkirchen?
5. a) In welchem Umfang würde aus Sicht der Staatsregierung der Bau einer Ortsumfahrung Holzkirchen eine weitere Zunahme des Autoverkehrs hier sogar begünstigen?
b) Welche verkehrlichen Nachteile hätte eine Realisierung der ortsnahen Südumfahrung für den Ort Großhartpenning?
c) Wann genau wurden die einzelnen unterschiedlichen Varianten (bitte einzeln auflisten) für eine Ortsumfahrung Holzkirchen in den Entwurf der Liste für die Projektanmeldungen für den Bereich der Bundesfernstraßen in Bayern aufgenommen?
c) Was für Auswirkungen ergeben sich daraus auf die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP)?
6. a) Gibt es für den Bereich Holzkirchen, Tegernsee, Waakirchen und Bad Tölz eine integrierte Verkehrsplanung, die alle Verkehrsströme berücksichtigt?
b) Welche Rolle spielen bei der Planung von neuen Verkehrswegen in dem unter 6 a) genannten Umgriff Öffentliche Verkehrsmittel vor allem auch die Strecken, die derzeit von der BOB befahren werden?
c) Was unternimmt die Staatsregierung in dem o. g. geografischen Bereich, auch vor dem Hintergrund einer erheblichen Zunahme des Individualverkehrs, um Autoverkehr durch öffentlichen Verkehr zu ersetzen?
7. a) Welche Auswirkungen hätte eine Ortsumfahrung Holzkirchen auf die Verkehrssituation auf den gesamten unter 6 a) genannten Bereich?
b) Welche weiteren Ortsumgehungen werden in diesem Bereich derzeit untersucht bzw. geplant?
c) Wie beurteilt die Staatsregierung die Gesamtwirkung aller geplanten Ortsumgehungen in diesem Bereich?
8. a) Wie beurteilt die Staatsregierung eine geplante Ortsumgehung Holzkirchen unter ökologischen Kriterien (FFH, Landschaftsschutz, kartierte bzw. gesetzlich geschützte Biotope, Naturdenkmäler etc), bzw. unter dem Aspekt der Naherholung (Betroffenheit von Naherholungsmaßnahmen)?
b) Unter welchen Auflagen hat das BMVBS im Schreiben vom 01.12.2009 den Antrag der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium vom 19.10.2009 positiv beurteilt, Planungen für den Bau der B 13 Ortsumfahrung Holzkirchen aufnehmen zu können?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 29.08.2014

1. a) Wie ist der Planungsstand bzgl. einer Ortsumgehung Holzkirchen?

Für die im aktuell geltenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 im weiteren Bedarf eingestufte ortsferne Südumfahrung von Holzkirchen im Zuge der B 13 entlang des Waldrandes am Tannholz liegt seit Ende 2010 eine abgeschlossene technische Entwurfsplanung vor. Die Prüfung durch die Untere und Höhere Naturschutzbehörde hat ergeben, dass diese Trasse bei einigen artenschutzrechtlich relevanten Arten Verbotstatbestände erfüllt. Im Rahmen einer möglichen Ausnahmeregelung war daher zu prüfen, ob zumutbare Trassenalternativen existieren. Die im Anschluss durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ergab zwei umweltfachlich konfliktärmere Trassenkorridore. Die Planung wurde deshalb im Juli 2013 ungenehmigt an das Staatliche Bauamt Rosenheim zurückgegeben. Die Planungen an einer ortsfernen Südumgehung von Holzkirchen im Zuge der B 13 wurden daraufhin eingestellt.

b) Welche Varianten und Alternativen werden derzeit geprüft bzw. geplant?

Für die Fortschreibung des BVWP wurde die Grobplanung für eine ortsnahe Südumfahrung im südlicheren der beiden konfliktarmen Korridore aus der UVS erstellt. Weitergehende Planungen und Untersuchungen werden derzeit nicht betrieben.

c) Warum werden die in b) genannten Varianten geprüft bzw. geplant?

Eine erneute Anmeldung der im BVWP 2003 enthaltenen Trassenvariante wäre aufgrund der nicht überwindbaren Verbotstatbestände im Artenschutz nicht zielführend.

2. a) Welches Verkehrsaufkommen liegt der Planung einer Ortsumgehung Holzkirchen zugrunde?

Im Jahr 2010 lag das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf der B 13 in der Ortsdurchfahrt von Holzkirchen bei:

- 11.845 Kfz/24 h am nördlichen Ortsausgang und
- 12.563 Kfz/24 h am Marktplatz,

Der bayernweite Durchschnittswert auf Bundesstraßen lag bei 9.640 Kfz/24 h.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung im Zusammenhang mit der nicht mehr weiterverfolgten Trassenvariante „ortsferne Südumfahrung“ wurde der Durchgangsverkehr auf der B 13 in Holzkirchen mit über 60 % ermittelt.

Für die zur Fortschreibung des BVWP angemeldete Trasse liegen noch keine Verkehrszahlen vor. Für die Bewertung des Projektes wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – wie auch bei allen anderen Projekten – eine eigene Verkehrsprognose verwenden.

b) Wann bzw. zu welchen Zeitpunkten erfolgt die Erhebung des Verkehrsaufkommens?

Im bestehenden Straßennetz wird alle fünf Jahre, zuletzt 2010 das vorhandene Verkehrsaufkommen im Rahmen der Straßenverkehrszählung (SVZ) erhoben.

Für neue Straßenprojekte werden im Rahmen der Projektbearbeitung die jeweiligen verkehrlichen Auswirkungen durch projektbezogene Verkehrsgutachten ermittelt.

c) Mit welchen Methoden wurde das Verkehrsaufkommen festgestellt bzw. gemessen?

Für die Straßenverkehrszählung werden die Fahrzeuge an bestimmten Querschnitten an verschiedenen Tagen erfasst. Hierbei wird zwischen verschiedenen Fahrzeugarten unterschieden. Die Zählwerte werden nach einem standardisierten Verfahren auf bestimmte Kennwerte (z. B. durchschnittlicher täglicher Verkehr) hochgerechnet. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für die nicht mehr weiterverfolgte Trassenvariante „ortsferne Südumfahrung“, die auf einem Verkehrsmodell aufbaut, wurden zusätzlich auch Befragungen im Straßennetz durchgeführt.

3. a) Wie beurteilt die Staatsregierung die Notwendigkeit einer Ortsumgehung Holzkirchen anhand des ermittelten Verkehrsaufkommens?

Die B 13 stellt eine wichtige Verkehrsachse für den Raum Bad Tölz/Lenggries zur Bundesautobahn A8 und nach München dar.

Die überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung verbunden mit den dadurch einhergehenden Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger von Holzkirchen, sowie der hohe Anteil an Durchgangsverkehr rechtfertigen aus Sicht der Staatsregierung die Notwendigkeit einer Ortsumgehung (OU) von Holzkirchen.

b) Wie sieht die Kosten-Nutzen-Analyse der geplanten Ortsumgehung Holzkirchen aus?

Für die zur Fortschreibung des BVWP angemeldete Trasse einer Ortsumgehung von Holzkirchen im Zuge der B 13 liegt derzeit noch kein Kosten-Nutzen-Verhältnis vor. Dieses wird vom Bund im Rahmen der Fortschreibung des BVWP ermittelt.

c) Wie beurteilt die Staatsregierung die geplante Ortsumgehung Holzkirchen im Vergleich zu anderen bereits gebauten Ortsumgehungen in der Region?

In der Region 17 – Oberland – wurde in den letzten zehn Jahren auf Bundesstraßen lediglich die Ortsumgehung von Peißenberg im Zuge der B 472 gebaut und fertiggestellt.

Sowohl aufgrund der unterschiedlichen Lagen im Straßennetz, als auch aufgrund der örtlichen Topografie und sonstigen Randbedingungen sind die beiden Projekte nicht vergleichbar.

4. a) Welche verkehrliche Entlastung bringt eine Ortsumgehung Holzkirchen?

Für die zur Fortschreibung des BVWP angemeldete Trasse einer Ortsumgehung von Holzkirchen im Zuge der B 3 liegen derzeit noch keine Verkehrsuntersuchungen vor. Grundsätzlich wird eine Ortsumgehung von Holzkirchen aber die innerörtlichen Bereiche vom Durchgangsverkehr der B 13 entlasten.

b) Rechnet die Staatsregierung nach dem Bau einer solchen Umgehung mit einer weiteren Zunahme des Autoverkehrs in und um Holzkirchen?

Ob und in welchem Maße weiträumige Verlagerungseffekte durch den Bau einer OU Holzkirchen auftreten, ist derzeit

noch nicht bekannt. Aus der Verkehrsuntersuchung zu der nicht mehr weiterverfolgten Trassenvariante „ortsferne Südumfahrung“ lässt sich jedoch abschätzen, dass nur mit kleinräumigen Verlagerungen zu rechnen ist.

Unabhängig vom Bau der Ortsumfahrung nimmt entsprechend der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 das Quell- und Binnenverkehrsaufkommen im Gesamtverkehr und im motorisierten Verkehr im Landkreis Miesbach bis zum Jahr 2030 zu.

c) In welchem Umfang würde aus Sicht der Staatsregierung der Bau einer Ortsumfahrung Holzkirchen eine weitere Zunahme des Autoverkehrs hier sogar begünstigen?

Die Wirkungen des induzierten Verkehrs werden im Rahmen der Projektbewertung zur Fortschreibung des BVWP berücksichtigt.

Aufgrund der relativ kleinräumigen Wirkungen des Projektes geht die Staatsregierung davon aus, dass diese Effekte bei diesem Projekt nur von untergeordneter Bedeutung sind.

5. a) Welche verkehrlichen Nachteile hätte eine Realisierung der ortsnahen Südumfahrung für den Ort Großhartpenning?

Die genauen verkehrlichen Auswirkungen einer ortsnahen Südumfahrung sind aufgrund der noch fehlenden Verkehrsuntersuchung nicht bekannt.

b) Wann genau wurden die einzelnen unterschiedlichen Varianten (bitte einzeln auflisten) für eine Ortsumfahrung Holzkirchen in den Entwurf der Liste für die Projektanmeldungen für den Bereich der Bundesfernstraßen in Bayern aufgenommen?

In den Entwurf der Liste für die Projektanmeldungen für den Bereich der Bundesfernstraßen in Bayern wurden keine unterschiedlichen Varianten für eine Ortsumfahrung von Holzkirchen aufgenommen.

c) Was für Auswirkungen ergeben sich daraus auf die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP)?

Der BVWP ist ein Programm des Bundes. Insofern ist für die Aufstellung des BVWP, einschließlich der Durchführung der Strategischen Umweltprüfung, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zuständig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Länder lediglich aufgefordert, die Straßenbauprojekte zu benennen, die aus Sicht des Landes notwendig sind und Inhalt des neuen BVWP werden sollten.

6. a) Gibt es für den Bereich Holzkirchen, Tegernsee, Waakirchen und Bad Tölz eine integrierte Verkehrsplanung, die alle Verkehrsströme berücksichtigt?

b) Welche Rolle spielen bei der Planung von neuen Verkehrswegen in dem unter 6 a genannten Umgriff Öffentliche Verkehrsmittel vor allem auch die Strecken, die derzeit von der BOB befahren werden?

c) Was unternimmt die Staatsregierung in dem o. g. geografischen Bereich, auch vor dem Hintergrund einer erheblichen Zunahme des Individualverkehrs, um Autoverkehr durch öffentlichen Verkehr zu ersetzen?

Die Fragen 6 a bis 6 c werden aufgrund ihres Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine integrierte Verkehrsplanung in dem angesprochenen Bereich, die alle Verkehrsströme, insbesondere den Individualverkehr, berücksichtigt, gibt es nicht.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird jedoch besonderes Augenmerk auf eine gute Verknüpfung der Verkehrsträger gelegt. So wird gemäß ÖPNV-Gesetz der allgemeine öffentliche Personennahverkehr auf den Schienenpersonennahverkehr abgestimmt. Hier liegt die Zuständigkeit bei den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden, die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personenverkehr sind. Der Freistaat Bayern ist demgegenüber Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.

Das Bahnknoten-Konzept der Bayerischen Staatsregierung mit der 2. Stammstrecke als zentrale und prioritäre Maßnahme stellt eine Entwicklungsperspektive für den Schienenpersonenverkehr in der Metropolregion München und ganz Südbayern dar. Das Bahnknoten-Konzept kann in verkehrlich sinnvollen Schritten realisiert werden und sieht auch direkte Verbindungen aus der Metropolregion in die 2. Stammstrecke vor. Solche Verbindungen sind langfristig auch für Bad Tölz und Miesbach im Bahnknoten-Konzept vorgesehen.

Gegenwärtig stellen die attraktiven Angebote der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs sowohl im Berufs-, Schüler- als auch Ausflugsverkehr in dieser Region dar. Mit der Betriebsaufnahme im Dezember 2013 aufgrund der erneuten Ausschreibung des Oberlandnetzes wurden weitere Verbesserungen vor allem zu Spitzenzeiten des Berufsverkehrs und Ausflugsverkehrs umgesetzt. Das Verkehrsangebot wurde dabei um über 10 % ausgeweitet.

7. a) Welche Auswirkungen hätte eine Ortsumfahrung Holzkirchen auf die Verkehrssituation auf den gesamten unter 6 a genannten Bereich?

Aufgrund der noch fehlenden projektbezogenen Verkehrsuntersuchung können die verkehrlichen Auswirkungen noch nicht benannt werden.

b) Welche weiteren Ortsumgehungen werden in diesem Bereich derzeit untersucht und geplant?

Für die Fortschreibung des BVWP wurden von Bayern, entsprechend des Ministerratsbeschlusses vom 12. März 2013, neben der B 13 OU Holzkirchen folgende Projekte bzw. Teilprojekte aus diesem Bereich gemeldet:

- B 13, OU Großhartpenning
- B 13, OU Kurzenberg
- B 318, vierstreifiger Ausbau zwischen der A 8 (Anschlussstelle Holzkirchen) und der B 13
- B 318, OU Gmund
- B 472, OU Bad Tölz
- B 472, OU Waakirchen

c) Wie beurteilt die Staatsregierung die Gesamtwirkung aller geplanten Ortsumgehungen in diesem Bereich?

Siehe Antwort zu Frage 7 a.

8. a) Wie beurteilt die Staatsregierung eine geplante Ortsumfahrung Holzkirchen unter ökologischen Kriterien (FFH, Landschaftsschutz, kartierte bzw. gesetzlich geschützte Biotope, Naturdenkmäler

etc.) bzw. unter dem Aspekt der Naherholung (Betroffenheit von Naherholungsmaßnahmen)?

Die vorliegende UVS hat gezeigt, dass die ortsnäheren Trassen im Vergleich zu der ortsfernen Trasse insgesamt weniger Konflikte in den verschiedenen umweltfachlichen Belangen aufweisen. Die trotzdem noch auftretenden Konflikte können nach den aktuell vorliegenden Erkenntnissen durch geeignete Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen minimiert und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen kompensiert und ausgeglichen werden.

b) Unter welchen Auflagen hat das BMVBS im Schreiben vom 01.12.2009 den Antrag der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium vom 19.10.2009 positiv beurteilt, Planungen für den Bau der B 13 Ortsumfahrung Holzkirchen aufnehmen zu können?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in seinem Schreiben vom 1. Dezember 2009 der

Aufnahme von Planungen für die Südumfahrung von Holzkirchen im Zuge der B 13 bei Berücksichtigung folgender Punkte zugestimmt:

- Die Abstufung der Teilstrecke der B 13 zwischen der Anschlussstelle Sauerlach und der künftigen Anbindung der Südumfahrung an die bestehende B 13 ist als Bestandteil der Gesamtplanung zu betrachten.
- Im Rahmen der Planungen ist die Verkehrsqualität der B 318 im Teilabschnitt Anschlussstelle Holzkirchen bis zur Anbindung der B 13 Südumfahrung Holzkirchen zu untersuchen und gegebenenfalls den verkehrsgerechten Ausbau der B 318 in die weiteren Planungen einzuziehen.
- Die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme einschließlich eines erforderlichen Ausbaus der B 318 ist nachzuweisen.
- Rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist die Anwendung des § 6 Fernstraßenausbaugesetz zu beantragen.