

Weilheim i. OB, 29.01.2024

Ausbau der Bundesstraße 2 (B2) bei Wielenbach, nördlich von Weilheim i. OB.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir stellen den massiven Ausbau der B2 von zwei auf drei Fahrstreifen aus folgenden Gründen infrage:

Der Bau dieses planfestgestellten Vorhabens¹ mit Einfädel-, Abbiegespuren, Brücke und teilweise parallel verlaufenden, untergeordneten Straßen bewirkt einen immensen Flächenverbrauch (Flächen-Spar-Offensive der Bayerischen Staatsregierung?) mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima. Die Kosten des Projektes, die Zerstörung landwirtschaftlicher Flächen sowie die verschlechterte Klimabilanz durch die Baumaßnahme und deren Folgen stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Das Gebot der Flächenminimierung aus dem Versöhnungs- und Begleitgesetz findet in diesen Planungen überhaupt keine Beachtung. Ein erhöhtes Unfallaufkommen, wie in der Presseerklärung der Regierung von Oberbayern zur Genehmigung der Planfeststellung, ist in diesem Streckenabschnitt im Unfallatlas² nicht zu erkennen. Wird die Unfallrate mit herangezogen, könnte so manche Orts-Umfahrung (z. B. L/St2056 Pähl bzw. B472 Peißenberg/Hohenpeißenberg) als Unfallschwerpunkt ermittelt werden³. Da es keine wirklichen Gründe für diesen massiven Ausbau gibt, muss daher der „psychologische Überholdruck“⁴ in das Feld geführt werden. Würde sich gleichermaßen um das „psychologische“ Befinden der Fahrgäste des Schienenpersonenverkehrs (SPV) und ÖPNV wie um die Kfz-Nutzerinnen und -nutzer gekümmert, könnte schon dadurch von einer geringeren Verkehrsbelastung der Straßen ausgegangen werden.

Ein Kreisel zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und die Erneuerung der vorhandenen Fahrbahndecke ist zur Erhaltung ausreichend. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV, siehe Anlage [1_svz-B2-L2056-L2066_81329116-81339412-81339480-80329509_3Str-Pop_line.png](#))⁵ wird geringer sein, wie im Kreisel der B2 südwestlich von Starnberg, bei Maising (siehe Anlage [1_svz-B2-L2069_80339507-80339203-80339202_3Str-Pop_line.png](#))⁶. Damit wird der Finanzbedarf beim Bau und im Unterhalt verringert.

Außerdem handelt es sich um einen Ausbau einer Bundesstraße mit einer Verbindungsfunktionsstufe 1, die eine Bewertung der Verkehrsverlagerung erfordert⁷, auch wenn dieses Straßenbauprojekt nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten ist. Oder sollen mit der Aufteilung dieses gesamten Straßenbauprojektes Anforderungen umgangen werden? Die Beurteilung der Verkehrsverlagerung ist weder im Verkehrsgutachten noch in der Umweltverträglichkeitsprüfung zu finden⁸. Eine Verlagerung des Verkehrs von der parallel verlaufenden Werdenfelsbahn zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ist durch den Ausbau der B2 zu erwarten.

Der Fahrzeugbestand im Landkreis Weilheim-Schongau liegt seit dem Jahr 2019 über der Anzahl der Bevölkerung ab einem Alter von 16 Jahren. Es ist davon auszugehen, dass eine Kfz-Verfügbarkeit von 100% besteht⁹. Des Weiteren beträgt der Pkw-Besetzungsgrad beispielsweise beim Fahrtzweck Arbeit etwa 1,1 Personen pro Pkw¹⁰. Dieser wie auch der für andere Fahrtzwecke sind kaum noch zu reduzieren.

Somit ist mit einer weniger stark steigenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke zu rechnen (siehe Anlagen), vorausgesetzt, dass der MIV nicht durch eine weitere Verschlechterung des SPV und zusätzlichen Straßenausbauten begünstigt wird (selbst erzeugte Bestätigung der Vorhersage).

Auf den Streckenabschnitten 1, 4 - 7 nach Abbildung 15 auf Seite 20 (Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell Planfall 1) wird mit Verkehrszuwächsen von 6,95 % bis 12,96 % gerechnet (Verkehrsgutachten TRANSVER GmbH, Anlagen 1 bis 4)⁸.

Diese Verkehrszuwächse waren zu großen Teilen der Zunahme der Kfz-Verfügbarkeit geschuldet, wären aktuell aber nur mit einer Verkehrsverlagerung zu erreichen.

Dass dies in den vorliegenden Gutachten unberücksichtigt blieb, ist vielleicht aufgrund des Alters (knapp 10 Jahre) derselbigen verständlich. Aber spätestens beim Planfeststellungsverfahren hätte eine Betrachtung der neuen Umstände stattfinden müssen. Zudem muss ein „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ aufgrund der kumulierten CO₂ Bilanz für die Baumaßnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erstellt werden. Dies ist zu veranlassen, bevor die Bauarbeiten beginnen.

Dieses Straßenausbauprojekt widerspricht mit den aktuellen Planungen den Zielen, weniger Flächen zu verbrauchen, die CO₂-Emissionen zu reduzieren und verstößt somit gegen das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom März 2021¹¹.

Dieses Schreiben geht auch an die Presse, Medien, verschiedene Naturschutz-, Verkehrsverbände u. a.

Mit freundlichen Grüßen,

Karin Knöthig, Weilheim i. OB
Stefan Schwaller, Weilheim i. OB

BI Heimat 2030
www.heimat2030.de

Abkürzungen:

DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

MIV: motorisierter Individualverkehr

SPV: Schienenpersonenverkehr

Anlagen: Graphen/Plots zur Bevölkerungs-, Fahrzeugbestands- und Verkehrsentwicklung

Folgend: Quellenangaben, Kurzbeschreibung der Graphen

Quellen:

1) Pläne, Planfeststellungsbeschluss, Regierung von Oberbayern

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/planung_bau/index.html ==> Archiv

Planfeststellungsbeschlüsse ==> 2021 ==> B 2 München - Garmisch-Partenkirchen, 3-streifiger Ausbau zwischen Wielenbach und Pähl, 12.10.2021 Planfeststellungsbeschluss und Planunterlagen

2) Unfallatlas

<https://unfallatlas.statistikportal.de/>

==> hineinzoomen bis zu einem Maßstab von ca. 1:36.000 (detaillierter Überblick – Unfallgeschehen im näheren Umkreis), ca. 1:10.000 und weniger für Details, Koordinaten links unten: E: 659410 N: 5303018 (ETRS89/UTM32N) Maßstab 1:36.112

3) Unfallatlas

<https://unfallatlas.statistikportal.de/>

==> hineinzoomen bis zu einem Maßstab von ca. 1:36.000 (detaillierter Überblick – Unfallgeschehen im näheren Umkreis), ca. 1:10.000 und weniger für Details. Z. B. Orts-Umfahrung Hohenpeißenberg, Koordinaten links unten: E: 645480 N: 5293234 (ETRS89/UTM32N) Maßstab 1:36.112

- 4) Aussage Hr. Lenker, Staatliches Bauamt Weilheim, im Weilheimer Tagblatt vom 11.12.2023
<https://www.merkur.de/lokales/weilheim/wielenbach-ort377061/lange-westumfahrung-umfahrung-weilheim-mansi-lenker-bauamt-gericht-92721378.html>
- 5) Bayernatlas, Landesbaudirektion Bayern, Zentralstelle Straßeninformationssysteme
<https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=infra&bgLayer=atkis&E=672285.81&N=5317147.35&zoom=11&layers=ea0ff155-ac5e-4db4-bf4b-e11d61595317,6c981258-c67d-4e76-95da-d935e436a093,ca0a6858-0e8e-4487-9f31-77900c8c8009,feb61810-6c2c-45d2-bcd0-4a75d97979c1,68ed210f-adf3-4b8f-82e8-f00ae6a1d492&catalogNodes=1012,101200,10120012,101200120,1012001200>
<https://www.baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/index.html>
- 6) Bayernatlas, Landesbaudirektion Bayern, Zentralstelle Straßeninformationssysteme
<https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=infra&bgLayer=atkis&E=662676.97&N=5305717.73&zoom=9&layers=ea0ff155-ac5e-4db4-bf4b-e11d61595317,6c981258-c67d-4e76-95da-d935e436a093,ca0a6858-0e8e-4487-9f31-77900c8c8009&catalogNodes=1012,101200,10120012,101200120,1012001200>
<https://www.baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/index.html>
- 7) Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030, Seiten 76 und 77: 2.3.2 Verlagerter Verkehr
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>
- 8) Pläne, Planfeststellungsbeschluss, Gutachten, Regierung von Oberbayern
https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/planung_bau/index.html ==> Archiv
Planfeststellungsbeschlüsse ==> 2021 ==> B 2 München - Garmisch-Partenkirchen, 3-streifiger Ausbau zwischen Wielenbach und Pähl, 12.10.2021 Planfeststellungsbeschluss und Planunterlagen
- 9) Zusammenstellung der Daten für die Graphen/Plots aus:
https://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Weilheim-Schongau#Einwohnerentwicklung
<https://www.weilheim-schongau.de/landkreis/kurzinfo-und-kreiskarte/landkreisdaten/>
https://www.statistik.bayern.de/produkte/statistik_kommunal/index.html
bzw.
https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2017/09190.pdf
bis
https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2022/09190.pdf
<https://www.statistikportal.de/de/transport-und-verkehr/kraftfahrzeugbestand>
https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html
- 10) Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030, Seiten 116 und 117, 3.1.8 PKW-Besetzungsgrade
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>
- 11) Bundesverfassungsgericht - Beschluss vom 24. März 2021 - [1 BvR 2656/18](#), [1 BvR 288/20](#), [1 BvR 96/20](#), [1 BvR 78/20](#)
https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html;jsessionid=9ADA7CDA0524A7201DD4C728B1BC150B.internet962

Kurzbeschreibung der Graphen:

allgemein:

In den Namensbezeichnungen der Graphen ist/sind jeweils die Straße/n und die Zählstellenummer/n enthalten.

Punkte auf den Linien kennzeichnen vorhandene Daten (z. B. Verkehrs- oder Bevölkerungszählungen).

Wurde die DTV aus mehreren Zählstellen errechnet, sind diese nur auf den Linien hervorgehoben, wenn für alle Zählstellen Werte zur Verfügung stehen (z.B. bei Knotenpunkten, wie Kreisel etc.).

Ansonsten beinhalten die Daten Ergänzungen durch Korrelation, gleitende Mittelwerte, Vektor-Kalkulationen und/oder lineare Regression.

Graphen mit 1_svz- beginnend:

- demografische Entwicklung der Bevölkerung ab 16 Jahren - orange

- Fahrzeugbestand (ohne temporäre Stilllegungen) – rot

- durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) – blau

- unterer und oberer Bereich der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung – orchidee/lila einschließlich den kalkulierten Werten für das Jahr 2030.

Die voraussichtliche Bevölkerungszunahme 2014 bis 2030 wird bei 9,3% liegen.

Aufgrund der Sättigung wird der Fahrzeugbestand in ähnlicher Größenordnung anwachsen.

1_svz-B2_81329116_1Str-Pop_line.png:

Verkehrsentwicklung des Streckenabschnittes der B2 von Weilheim i. OB, Kreisel Nord bis zum Abzweig der St2056 (L2056)⁵.

Streckenabschnitt entsprechend dem Verkehrsgutachten, Seite 20 Abbildung 15, Streckenabschnitte 5 bis 7⁸.

1_svz-B2-L2056-L2066_81329116-81339412-81339480-80329509_3Str-Pop_line.png:

Summe der Verkehrsentwicklung der B2 und der St2066 beim Abzweig St2066 (L2066).

Dies ist der Abschnitt, der kreuzungsfrei ausgebaut werden soll.

Die DTV des Streckenabschnittes zwischen dem Abzweig der St2056 (L2056) bis zum Abzweig St2066 (L2066) wurde, aufgrund nicht angepasster Zählstellen an die Straßeninfrastruktur, wie folgt mit den Daten der Zählstellen errechnet (Zählstellenummern): 81329116 - 81339412 + 81339480.

Die Daten der Zählstelle 81339412 wurden u. a. mittels Korrelation mit der Zählstelle 80329509 ergänzt⁵.

Streckenabschnitt entsprechend dem Verkehrsgutachten, Seite 20 Abbildung 15, Streckenabschnitte 1, 3 und 4⁸.

1_svz-B2-L2069_80339507-80339203-80339202_3Str-Pop_line.png:

Summe der Verkehrsentwicklung der B2 und der St2069 (L2069), des Kreisels südwestlich von Starnberg bei Maising.

Die DTV wurde mit den Daten der Zählstellen errechnet (Zählstellenummern): 80339507 + 80339203 + 80339202⁶.

2_svz-B2-L2056-L2066_81329116-81339412-81339480-80329509_Zaehlstellen_line.png:

Verkehrsentwicklung der einzelnen Zählstellen

3_svz-B2-L2056-L2066_81329116-81339412-81339480-80329509_Normalisiert_line.png:

Zur Vergleichbarkeit wurden alle relevanten Daten normalisiert (simple feature scaling).

Die Werte der Zählstellenummern 81339412 und 80329509 decken sich fast komplett, die Korrelation liegt bei über 0,99 (Maximum: 1).

Der DTV-Anstieg des verkehrsstärksten Streckenabschnittes (B2, „Olympia-Straße“), Zählstelle 81329116, weist unter den Zählstellen die höchste Korrelation mit der Zunahme des Fahrzeugbestandes auf.

Die Abnahme in den ersten 1970'er Jahren ist der Eröffnung der Autobahn A95, München Richtung Garmisch-Partenkirchen, bis Ohlstadt geschuldet.