



Christian Bernreiter

Präsidentin  
des Bayerischen Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
BV.0494.18  
12.07.2022

Unser Zeichen  
StMB-45-43532.OB-7-9-6

Bearbeiter:  
Herr Hager

München  
16.09.2022

Telefon  
(089) 2192 3536

E-Mail  
bernd.hager@stmb.bayern.de

**Eingabe der Frau Astrid Schamper in 82407 Wielenbach vom 05.07.2022 betreffend "Einwände gegen den Ausbau der Bundesstraße 2 bei Wielenbach; Beschwerde über Regierung von Oberbayern"**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

zu der Eingabe nehme ich wie folgt Stellung:

Die Petentin spricht sich wegen der aus ihrer Sicht hohen Kosten und des Flächenbedarfs gegen den Ausbau der Bundesstraße (B) 2 zwischen Wielenbach und Pähl aus. Die B 2 ist eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung zwischen dem Oberzentrum Weilheim und dem Mittelzentrum Starnberg. Sie verbindet zusätzlich die Region mit der Metropolregion München sowie dem Oberzentrum Garmisch-Partenkirchen. Der gegenständliche Ausbau Wielenbach – Pähl ist Teil des Ausbaukonzepts für die B 2 nördlich von Weilheim.

Derzeit ist die B 2 überwiegend 2-streifig ausgebaut und frei von Ortsdurchfahrten. Die Linienführung entspricht weitgehend den geltenden Richtlinien. Die Knotenpunkte mit den untergeordneten Straßen sind derzeit jedoch meist als höhengleiche Einmündungen, vereinzelt als teilplanfreie Knotenpunkte ausgebildet. Sicheres Überholen langsamer Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der Streckencharakteristik und der hohen Verkehrsbelastung nur in den bislang wenigen 3-streifigen Abschnitten möglich. Die aktuelle Verkehrsbelastung ist mit rund 21.500 Kfz/24 h weit überdurchschnittlich hoch. Durch den geplanten bestandsorientierten 3-streifigen Ausbau zwischen Wielenbach und Pähl sollen weitere Gefahrenpunkte reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Leistungsfähigkeit an die aktuellen Verkehrsmengen angepasst werden.

Das Staatliche Bauamt Weilheim hat die Planungen nach dem geltenden Regelwerk erstellt und Anfang 2019 das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Die Regierung hat das Verfahren durchgeführt und unter Abwägung sämtlicher privater und öffentlicher Belange am 12. Oktober 2021 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Dieser wurde von der Gemeinde Wielenbach beklagt. Das Klageverfahren läuft derzeit noch.

Zu den einzelnen in der Petition vorgebrachten Problemen und Forderungen im Zusammenhang mit dem Ausbau kann ich Folgendes mitteilen:

#### Flächenversiegelung

Dass der Anbau eines dritten Fahrstreifens einen gewissen Flächenbedarf darstellt, ist unbestritten. Bei den in den Planfeststellungsunterlagen genannten 3,1 ha neu versiegelter Fläche sind neben den asphaltierten Flächen auch die wassergebundenen Flächen wie beispielsweise Bankette enthalten. Im Zuge des Projekts wird im Gegenzug auch 0,73 ha Fläche entsiegelt. Das Vorhaben sieht den Anbau einer dritten Fahrspur an die vorhandene 2-streifige Straße vor. Der bestandsorientierte Ausbau greift weitgehend die bestehende Trassenführung auf, wodurch die Flächeninanspruchnahme so weit wie möglich reduziert werden kann.

Das Staatliche Bauamt hat besonderen Wert auf die möglichst geringe Inanspruchnahme von naturschutzfachlich hochwertigen Bestandsflächen gelegt. Entsprechende Maßnahmen (u. a. Begrenzung von Arbeitsbereichen auf das unbedingt notwendige Maß) wurden bereits in die technische Planung integriert.

#### Fehlgeleitete Investition

Die Petentin vermutet eine einseitige Bevorzugung des Straßenverkehrs und fordert stattdessen den Ausbau des Schienennetzes sowie die Reaktivierung der Bahnhöfe Wilzhofen und Wielenbach. Hierzu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur zuständig ist. Darunter fällt auch der Aus- und Neubau von Bahnstationen der Deutschen Bahn.

Bei den in der Petition angesprochenen stillgelegten Bahnhöfen handelt es sich zum einen um den Halt im Gemeindeort Wielenbach an der Strecke Weilheim – Augsburg (sog. Ammerseebahn) und zum anderen um den Halt im eingemeindeten Ortsteil Wilzhofen an der Strecke München – Weilheim – Garmisch-Partenkirchen (sog. Werdenfelsbahn). Beide Stationen wurden in den 1980er Jahren von der damaligen Bundesbahn geschlossen.

Der Bau und die Bedienung neuer Stationen an bestehenden Strecken ist ein probater Ansatz zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs, sofern diese sinnvoll sind. Darum knüpft der Freistaat daran auch zwingende Voraussetzungen. Die wichtigste davon ist eine stündliche Bedienbarkeit einer neuen Bahnstation in jede Fahrtrichtung und damit die Integration in das bestehende Fahrplangefüge.

Fortwährende fahrplantechnische Untersuchungen für diese beiden Haltepunkt-wünsche haben ergeben, dass beide nicht in das bestehende Fahrplangefüge eingebunden werden können. Die mit den zusätzlichen Zughalten verbundenen Fahrzeitverlängerungen würden dazu führen, dass die Züge zu spät im nächsten Begegnungsbahnhof ankommen, mit der Folge von inakzeptablen Anschlussverlusten in den Knotenbahnhöfen zu Lasten einer Vielzahl von Fahrgästen. Dieser Nutzenverlust würde deutlich überwiegen gegenüber dem Nutzengewinn durch zusätzliche Fahrgäste an den neuen Halten. Dass die beiden in der Petition angesprochenen Haltepunkte nicht weiter vorangetrieben werden, liegt in diesem Fall nicht an der Mittelverfügbarkeit, sondern an der hierfür nicht ausreichenden Infrastruktur.



#### Weitere Bauabschnitte

Der erlassene und derzeit beklagte Planfeststellungsbeschluss umfasst nur den Ausbaubereich zwischen der Einmündung der St 2056 Richtung Pähl/Dießen und der Einmündung der Kreisstraße WM 9 am unteren Hirschberg nach Pähl. Der von der Petentin erwähnte zweite Bauabschnitt schließt südlich an und ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Verfahrens.

#### Kraftfahrstraße

Bei dem geplanten Ausbaukonzept steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Dafür ist es sinnvoll, den schnellen und langsamen Verkehr zu trennen. Dem landwirtschaftlichen Verkehr wird ein eigenes Wegenetz zur Verfügung gestellt, damit er nicht auf der B 2 fahren muss. Die Anlage einer Kraftfahrstraße ist aktuell jedoch nicht vorgesehen, so dass die Nutzung der B 2 durch landwirtschaftlichen Verkehr nicht eingeschränkt wird. Allerdings sei angemerkt, dass die Ausweisung einer Kraftfahrstraße keine straßenbauliche, sondern eine verkehrsrechtliche Entscheidung in der Zuständigkeit der unteren Verkehrsbehörde am Landratsamt Weilheim-Schongau ist.

#### Knotenpunkte

Die Wahl der Knotenpunkte ist für das Ausbauziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, von entscheidender Bedeutung. Ein Kreisverkehr kann unter bestimmten Voraussetzungen eine sichere und geeignete Knotenpunktsform darstellen, insbesondere bei etwa gleich stark belasteten auf den Kreisverkehr zuführenden Straßenästen, günstigen topographischen Verhältnissen, guter Erkennbarkeit und einer in sich stimmigen und für die Verkehrsteilnehmer begreifbaren Streckencharakteristik.

Mehrere Gründe sprechen beim Ausbau zwischen Wielenbach und Pähl gegen den Bau eines Kreisverkehrs. Zum einen entspricht der Kreisverkehr nicht der Streckencharakteristik in einem 3-streifigen Straßenabschnitt. Er würde den 3-streifigen Querschnitt unterbrechen und die gewünschte zügige Verkehrsführung konterkarieren. Bei dem Knotenpunkt der St 2066 mit der B 2 sind die Verkehrsverhältnisse zudem ungünstig, da sich die Verkehrsbelastung nicht gleichmäßig auf die einzelnen Äste verteilt. Die St 2066 ist deutlich geringer belastet als die B 2. Auch bei der Erkennbarkeit weist der Kreisverkehr aufgrund der geographischen Lage oberhalb einer Kuppe einer mit 6 % relativen steilen Steigungsstrecke

Nachteile auf. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist der vom Staatlichen Bauamt gewählte höhenfreie Knotenpunkt daher eindeutig zu bevorzugen.

#### Geschwindigkeitsbeschränkung

Aktuell ist die Geschwindigkeit im geplanten Ausbaubereich lediglich an den Knotenpunkten (St 2056, St 2066 und WM 9) auf 70 km/h begrenzt. Außerhalb dieser Bereiche gibt es keine Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Der 3-streifige Ausbau dient vor allem der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Schaffung sicherer Überholmöglichkeiten. Eine signifikante Erhöhung der Verkehrszahlen ist nicht zu erwarten, da die Leistungsfähigkeit der gesamten Achse aufgrund der ja immer noch vorhandenen 2-streifigen Abschnitte in etwa gleich bleibt.

Obwohl auf Höhe Wielenbach bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h angeordnet ist, ist in diesem Abschnitt nach wie vor ein Unfallschwerpunkt vorhanden. Die Unfallzahlen sind trotz reduzierter Geschwindigkeit in etwa gleichgeblieben. Die bayerische Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau hat auf der Grundlage bereits durchgeführter Maßnahmen Wirksamkeitsprognosen für 3-streifige Ausbaumaßnahmen erstellt. Demnach ist für einen 3-streifigen Ausbauquerschnitt mit großer Wahrscheinlichkeit mit einer Verbesserung der Unfallsituation zu rechnen.

#### Alternative Straßeninfrastruktur

Die Straßenanbindung des Raumes Weilheim/Peißenberg an den Großraum München kann nur über die B 2 erfolgen. Eine Erschließung über die B 17 oder über die A 95 südlich des Starnberger Sees (also über Seeshaupt) ist zu umwegig und wird nicht angenommen. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens und des Mobilitätsverhaltens ist der verkehrssichere Ausbau der bestehenden B 2 erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter  
Staatsminister