

**Ortsgruppe Holzkirchen**  
**Postfach 1117**  
**83601 Holzkirchen**  
**Tel.: (08024)5487**  
**bn-holzkirchen@web.de**

Bund Naturschutz - Ortsgruppe Holzkirchen  
Postfach 1117, 83601 Holzkirchen



BMVI  
Referat G12  
Invalidenstraße 44

D - 10115 Berlin

26.04.2016

**BVWP 2030 - Stellungnahme zum BVWP, vor allem zu  
Projekten im Landkreis Miesbach, vorrangig Projekt "B 13 AS Holzkirchen (A 8) - Bad Tölz"**

## **A - Allgemeine Kritik am Bundesverkehrswegeplan**

### **1 - Der BVWP ist nicht transparent**

Der Gesamtaufbau wirkt sehr wissenschaftlich und neutral. Allein das Methodenhandbuch hat 493 Seiten, dazu kommen die Grundkonzeption (101 S.), der Referentenentwurf (200 S.) und der Umweltbericht (252 S.).

Im Projektinformationssystem (PRINS) werden zwar die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dargestellt, die Grundlage der Zahlenerhebung ist jedoch nicht erkenn- oder nachvollziehbar, geht in vielen Fällen von falschen (willkürlichen?) Zahlen aus. Näheres dazu bei der Bewertung der Einzelprojekte.

**Insgesamt erscheinen Entscheidungen willkürlich, sind Einstufungen nicht nachvollziehbar und keine Prioritäten erkennbar.**

### **2 - Im BVWP werden Positiveffekte beim Straßenbau "schön gerechnet"**

Deutlich wird die Bevorzugung des Straßenbaus.

Die angesetzten Baukosten sind unrealistisch, da sie mit den Werten von 2012 angesetzt sind (Methodenhandbuch S. 59).

Häufig werden erhöhte Belastungs- und Entlastungszahlen eingesetzt. Diese Kombination ergibt einen wesentlich zu hohen "Wirtschaftlichkeitsnutzen" und ein falsches NKV.

Zusätzlich werden selbst minimale - angebliche - Zeitersparnisse (z.B. verkürzte Wartezeiten für

Fußgänger im Ort beim Bau einer Umgehungsstraße) als "Gewinn" berechnet.

Dem gegenüber finden Zusatzverkehre keine Bewertung, die dadurch entstehen,

- dass durch Zerschneidung und Verlärmung von Naherholungsgebieten zusätzlicher Autoverkehr zu ruhigeren Gegenden entsteht;
- dass jede "Entlastung" durch Umgehungsstraßen zu einer Vermehrung des innerörtlichen Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs führt.

Ebenso deutlich wird diese Tendenz des "Schönrechnens" - die übrigens auch vom Bundesrechnungshof gerügt wurde - dadurch, dass der angenommene "Zeitgewinn" als ein Plus im Rahmen des "impliziten Nutzens" berechnet wird, sobald jemand wegen besser ausgebauter Straßen vom Zug auf das Auto umsteigt.

### **3 - Der BVWP verfehlt politische Zielvorgaben**

Politische Ankündigungen und Ziele wie Reduzierung der Luftschadstoffe, Verminderung des Flächenverbrauchs und Verlagerung auf andere Verkehrsträger werden dadurch konterkariert, dass **angenommene** Trends lediglich fortgeschrieben werden. Eine Steuerung und Lenkung in Hinsicht auf die angestrebten Ziele sind nicht erkennbar. Es scheint lediglich eine Fortschreibung im Sinne von "Mehr-des-Selben" (= mehr Straßen) zu sein. Ausführlicher und besser wird dies in der Pressemitteilung des Umweltbundesamts vom 25.04.2016 dargestellt.

### **4 - Erschwerte Bürgerbeteiligung**

Hinzu kommt die **erschwerte Bearbeitung und Abgabe**. Von Skeptikern wurde ein Start zu Beginn der Osterferien vorhergesagt und so kam es auch. Das erschwerte Initiativen eine schnelle Rückkopplung mit ihren Mitgliedern, was zu unnötigen Zeit- und Reibungsverlusten führte. Das Ausfüllen des Online-Formulars ist äußerst störanfällig. Ohne Vorwarnung wird man - unter Verlust aller erfolgten Eingaben - aus dem Programm geworfen. Es gibt keine Möglichkeit der Zwischenspeicherung. Beim Versenden per Post ist der Posteingang entscheidend, nicht der Poststempel. Das bedeutet, dass Rückmelder auf einen zuverlässigen Postweg angewiesen sind, der nicht immer gewährleistet ist. Alle dies verkürzt die 6-wöchige Frist für eine Stellungnahme gewaltig und ist nicht sehr "kundenfreundlich", eher erscheint es als ein - wenn auch sehr aufwändiges - "Abhaken einer gesetzlichen Pflicht".

Die Bearbeitung ist nicht behindertenfreundlich. Die Zahlenangaben auf Karten sind nach Vergrößerung nicht mehr lesbar.

Wir werden gespannt auf Änderungen im nächsten Entwurf schauen, was an Kritik ernst und aufgenommen wurde und was trotz Einwendungen gleich geblieben ist.

## **B - Projekte im Landkreis Miesbach**

### **1 - Landkreis Gesamt**

Allein in unserem Landkreis mit knapp 100.000 Einwohnern mit 86.350 ha sind 4 Gesamtprojekte mit 7 Teilprojekten geplant:

- Gesamtprojekt A 8: AK München-S - Bgr. D/A (A008-G010-BY)  
mit 2 Teilprojekten, die teilweise in unserem LK liegen:
  - AK München-S - AS Holzkirchen: A008-G010-BY-T1-BY
  - AS Holzkirchen - AD Inntal: A008-G010-BY-T2-BY
- Gesamtprojekt B 13 AS Holzkirchen (A 8) - Bad Tölz (B013-G090-BY)  
mit 4 Teilprojekten:
  - OU Kurzenberg (B013-G090-BY-T04-BY)
  - OU Großhartpenning (B013-G090-BY-T03-BY)
  - OU Holzkirchen (B013-G090-BY-T02-BY)
  - B 318 AS Holzkirchen (A 8) - B 13 (OU Holzkirchen) (B013-G090-BY-T01-BY)
- Gesamtprojekt: B 318 W-OU Gmund (B318-G010-BY)
- Gesamtprojekt B 472 A 95 - A 8 (B472-G020-BY)  
mit 1 Teilprojekt in unserem LK:
  - OU Waakirchen (B472-G020-BY-T01)

**All diese Projekte wurden nur einzeln betrachtet, ohne die gegenseitigen Einwirkungen zu betrachten.** Es ist nicht erkennbar, dass intramodale Interdependenzen ("Wirkungen einer Projektrealisierung auf andere erwogene Projekte desselben Verkehrsträgers" / Glossar) betrachtet wurden. Dies nicht zu tun, ist auf so engem Raum aus unserer Sicht äußerst nachlässig, da alleine die Ortsumgehungen Holzkirchen und Waakirchen sich gegenseitig beeinflussen würden. Dazu käme noch der Ausbau der A8, der ebenfalls nicht ohne Wirkung bleiben würde.

Ebenso wenig sind Verkehrsflüsse (Start-Ziel) berücksichtigt oder erkennbar.

Bei der Alternativenprüfung wurde der Ausbau des ÖPNV nicht berücksichtigt, obwohl unseres Erachtens nach viele der Kfz-Fahrten im Landkreis den Start- oder Zielort München haben - und das, obwohl das Defizit im Schienenverkehr im Methodenhandbuch benannt wurde (siehe u.a. Abb. 36). Mehr dazu bei den Einzelprojekten.

## **2. Projekte im Einzelnen**

### **2.1 - Achtspuriger Ausbau der A8 (A008-G010-BY)**

Uns erschließt sich der Sinn eines Ausbaus mit großem Flächenverbrauch auf der Gesamtstrecke nicht, zumal eine Stauanfälligkeit vorrangig nur durch den Freizeitverkehr zu bestimmten Stoß- und Tageszeiten gegeben ist.

Ebenso unverständlich ist uns, wie ein Projekt mit einem NKV von 1,2 im vorrangigen Bedarf aufgeführt wird, während im weiteren Bedarf Projekte mit einem wesentlich höheren NKV aufgelistet sind.

## **2.2 - B 13 AS Holzkirchen (A 8) - Bad Tölz (B013-G090-BY)**

Als Grund dieser Maßnahmen ist die wichtige Bedeutung für die verkehrliche Verbindung zwischen der A 8 und dem MZ Bad Tölz genannt, da bislang ein Erreichbarkeitsdefizit zum MZ Bad Tölz und zum UZ Lenggries bestehen würde (s. 1.2 - Grunddaten des Gesamtprojekts).

Eine Entlastung des Ortes (s. 3.2 - Grunddaten des Teilprojekts 2, OU Holzkirchen) spielt für das BMVI wohl nur eine marginale Rolle. Hier geht es vorrangig darum, dass die OD Holzkirchen "sehr stauanfällig" sei.

Aus regelmäßigen Erfahrungen mit dieser Strecke bezweifeln wir ein "Erreichbarkeitsdefizit", zumal sich viel Verkehr über den Ausbau des Schienenverkehrs verlagern ließe.

Nicht nachvollziehbar und unseres Erachtens fehlerhaft ist die Unterteilung in "Vorrangiger Bedarf / VB (OU Holzkirchen) und "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" / WB\* (OU Kurzenberg und Großhartpenning). Gleichzeitig wird die städtebauliche Beurteilung des Gesamtprojektes mit "hoch" angegeben, obwohl das nur für die OU Großhartpenning zutrifft. Wo ist die Logik dahinter? Ein höheres NKV?

### **Fehlende Alternativenprüfung:**

Nicht geprüft wurde die bereits o.g. **Alternative "Ausbau des ÖPNV"**, hier vor allem eine **Taktverdichtung des Schienenverkehrs und ein günstigeres Tarifsysteem zwischen Bad Tölz und Holzkirchen**. Bisher nutzen schon bis zu 20.000 Fahrgäste täglich die BOB. Das bringt heute schon eine starke Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Kfz-Verkehr, die sich durch die Verbesserung der Nutzungsbedingungen weiter erhöhen würde.

Im Folgenden wird vorrangig auf das Teilprojekt OU Holzkirchen eingegangen, da die anderen 3 Teilprojekte sich dadurch bedingen und ohne diese Umgehung nicht gebaut würden.

### **2.2.1 - Ortsumfahrung Holzkirchen und ihre "wichtige Bedeutung für die verkehrliche Verbindung"**

Ausgegangen wird im Bezugsfall 2030 von einer täglichen Belastung von 12.000 Kfz / 1.000 LKWs (1.5 - Grunddaten des Gesamtprojekts, Abb. 2 / 3), im Planfall wird angenommen, dass 13.000 Kfz / 1.000 LKWs auf die Umgehung und nur noch 3.000 Kfz in den Ort fahren (1.5 - Grunddaten des Gesamtprojekts, Abb. 4 / 5). Dies wären 4.000 Kfz mehr und würde eine Erhöhung um 33% durch den Bau der Umgehungsstraßen bedeuten - ein absoluter Verstoß gegen die Klimaziele der Bundesregierung und eine Mehrbelastung aller Anlieger der B13. Und das nur, um im Idealfall 6 Minuten schneller von Bad Tölz zur A8 zu kommen. Zusätzlich würden in Holzkirchen wichtige Naherholungsräume zerschnitten.

### **Insgesamt bezweifeln wir die gesamte Zahlenbasis:**

Im Sommer 2015 führte das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen eine umfangreiche Verkehrserhebung durch. Dabei wurden an mehreren Tagen unter der Woche Fußgänger, Radfahrer, PKW, LKW und Busse gezählt und zum Teil nach ihrem Fahrzweck befragt. Am südlichen **Ortseingang** wurden 15.200 Fahrzeuge gezählt, davon 55% (8.360) Durchgangsverkehr / 6.840 sonstiger (vorrangig Quell- und Zielverkehr). Von den 8.360 wollen nur etwa 2/3 ( 5.570) über die Tegernseer / Miesbacher Straße nach Osten. Sollte die Annahme des BMVI zutreffen, dass "die Verkehrsleistung im Personenverkehr" bis 2030 um 12,2% zunimmt, wären dies 6.200 Kfz (da alle, die nach Norden wollen wohl kaum den sehr viel längeren Weg über die Umgehung nehmen würden) - und nicht die prognostizierten 13.000 (14.000 incl. LKW). **Damit ergibt sich ein wesentlich geringeres Nutzen-Kosten-Verhältnis.**

(Anm.: Selbst bei einer absoluten Sperrung der OD Holzkirchen wären dies lediglich 9.400 Kfz, was ebenfalls ein geringeres NKV ergeben würde.)

### **2.2.2 - Ortsumfahrung Holzkirchen und ihre "städtebauliche Bedeutung"**

Ein weiterer benannter Faktor zur Begründung von Umgehungsstraßen ist die städtebauliche Bedeutung / Ortsentlastung, die sich einige Bürgerinnen und Bürger Holzkirchens vom Bau der Umgehungsstraße versprechen, den Unterlagen nach sicher nicht das vorrangige Ziel des Bundes.

Ausgegangen wird jedoch von einer "mittleren städtebaulichen Bedeutung", wie auch immer diese Aussage entstanden ist. Wie die Untersuchungen des Planungsbüros Kaulen erneut ergeben hat, sind 70-80% des Holzkirchner Verkehrs - mit Ausnahme des südlichen Ortseingangs - durch Ziel-, Quell- und Binnenverkehr hausgemacht.

#### **Fehlende Alternativenprüfung:**

Auch zur Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung innerhalb Holzkirchens und seiner Ortsteile an der B13 fehlt jegliche Alternativenprüfung zu Entlastungswirkungen durch Verbesserung des ÖPNV sowie zu straßenbaulichen Maßnahmen (z.B. Flüsterasphalt, Einbau von Verkehrsinseln, Geschwindigkeitsreduzierung).

Wir begrüßen, dass die Gemeindevertretung des Markts Holzkirchen durch den Auftrag zur **Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes**, eine Entlastung des Ortes aus eigener Kraft anstrebt.

Bezogen auf die OU Holzkirchen bedeutet dies, dass eine weitere Straßenplanung aus unserer Sicht nur dann sinnvoll ist, wenn durch ortsinterne Planungen (z.B. durch Sperrung von Straßen) eine neue Verkehrsführung unabdingbar würde.

### 2.3 - West-OU Gmund (B318-G010-BY)

Das angegebene Ziel der W-OU Gmund ist die Entlastung der Anwohner vom Durchgangsverkehr, der **vor allem auch an den Wochenenden sehr hoch ist**, damit Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität sowie Reduzierung der Reisezeit.

Nicht berücksichtigt wurde, dass die geplante Trasse durch ein Landschaftsschutzgebiet führt, das dem Schutz der Egartenlandschaft um Miesbach dient (ID: LSG-00550.01).

Auch sie zerschneidet Naherholungsgebiete, zieht mehr Verkehr an und führt den gesamten Verkehr Richtung Süden über die Westseite des Tegernsees, was zu einer erhöhten Belastung der dort liegenden Orte führen würde.

Wir gehen davon aus, dass detaillierte Stellungnahmen zu dieser Trasse durch die Tegernseer Anlieger erstellt werden.

#### **Fehlende Alternativenprüfung:**

Ebenso wenig wurden alle Alternativen geprüft, beispielsweise auch hier der Ausbau der Bahnverbindung von Tegernsee nach München, der einen dichteren Takt ermöglichen würde und dadurch ebenfalls zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen würde.

### 2.4. - Ortsumfahrung Waakirchen (B472-G020-BY-T01)

Diese Ortsumfahrung hat einen NKV von > 10. Sie wird voraussichtlich zu einer Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs um mehr als 50% führen.

**Alternativen** wurden jedoch auch hier nicht überprüft.

Da die geplante Trasse ebenfalls durch ein Landschaftsschutzgebiet führt, das dem Schutz der Egartenlandschaft um Miesbach dient (ID: LSG-00550.01), sind hier entsprechende Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen unabdingbar. Wir werden für eine ausführliche Stellungnahme zu diesem Projekt die weitere Planung (Trassenführung, Ausgleichsmaßnahmen usw.) aufmerksam verfolgen und uns ggf. im Rahmen der Fachplanung dieses Projekts beteiligen.

#### **Abschließende Anmerkung**

Die vier Landkreise Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen und Weilheim-Schongau wollen das Thema Verkehr mit einem gemeinsamen **Strukturgutachten** angehen. Damit sind sie in ihrem Blick auf mögliche Alternativen zum Straßenbau weiter als die Straßenbaubehörden. **Eine weitere Verkehrswegeplanung in den betroffenen Landkreisen macht erst nach Abschluss dieses Projektes Sinn.**

Fred Langer

1. Vorsitzender

der BN-Ortsgruppe Holzkirchen

Manfred Burger

1. Vorsitzender

der BN-Kreisgruppe Miesbach