

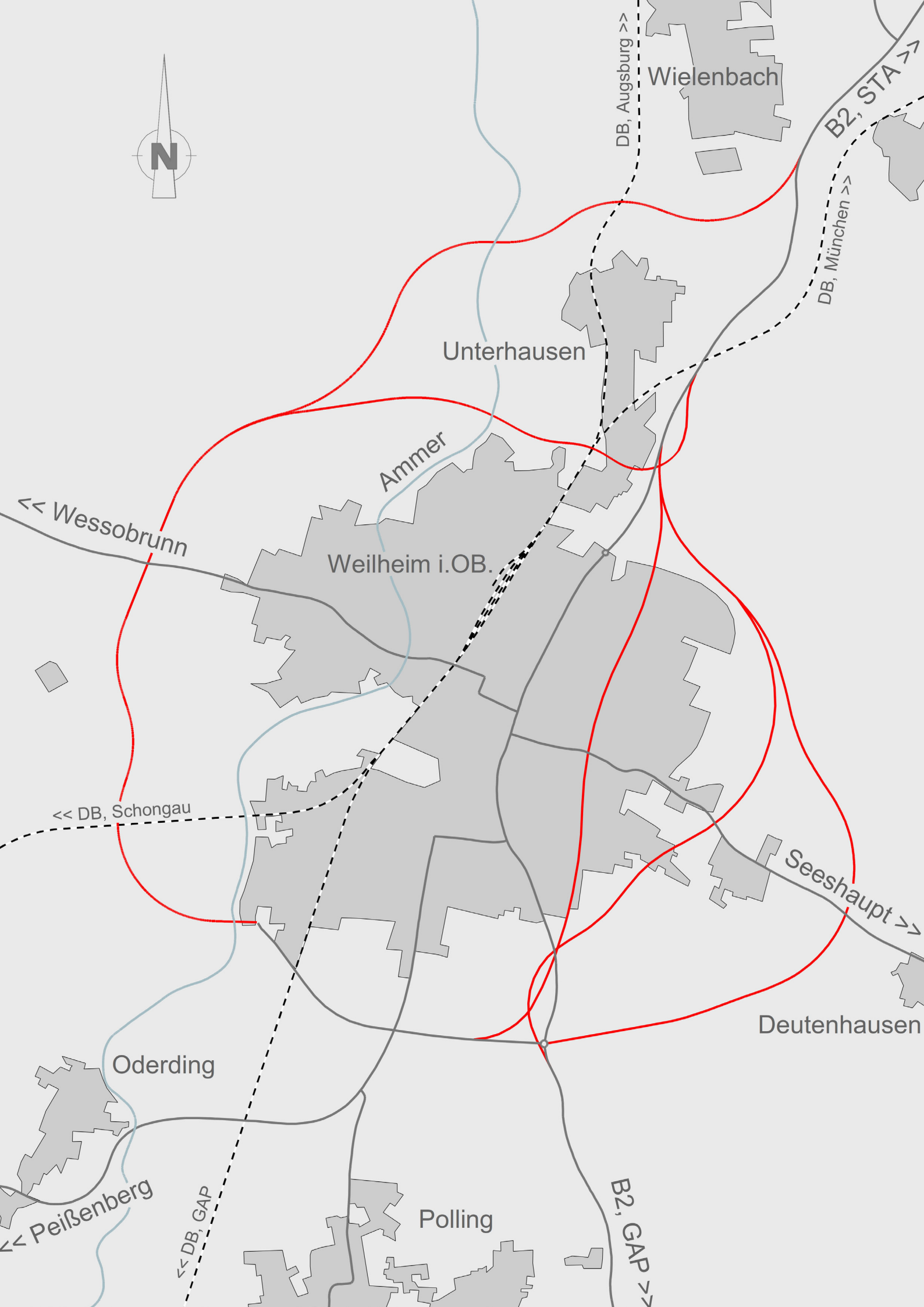


B 2 ENTLASTUNGSSTRASSE WEILHEIM

Zahlen, Daten und Fakten
zu den einzelnen Trassenkorridoren



kichigin19/stock-adobe.com

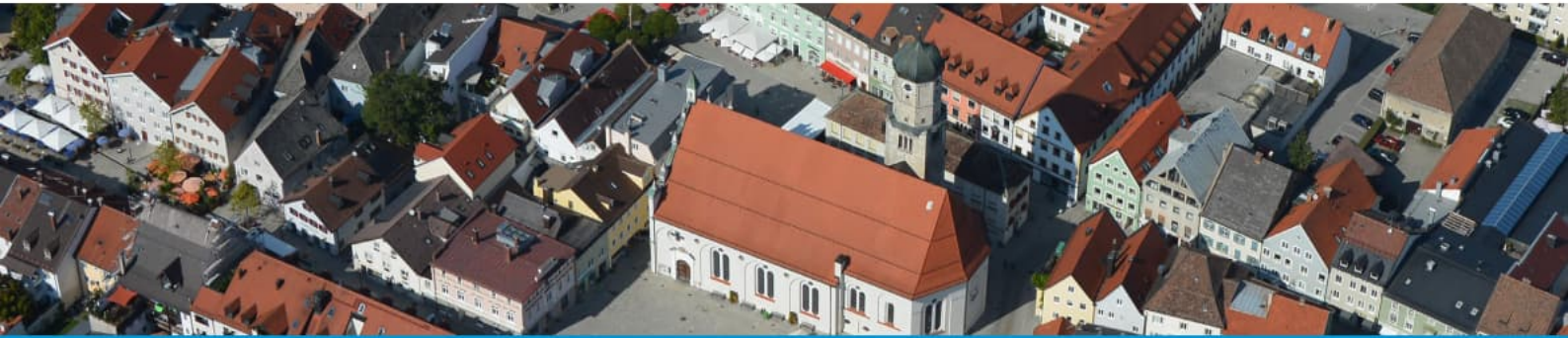




INHALT

- 4 B 2 Entlastungsstraße Weilheim im Überblick
- 6 Bürgerdialog zur Entlastungsstraße im Ausblick
- 8 Fünf Trassenvarianten im Fokus
- 10 Westumgehung lang
- 12 Westumgehung kurz
- 14 Zentrum Tunnel
- 16 Ostumgehung ortsnah
- 18 Ostumgehung ortsforn
- 20 Umweltverträglichkeitsprüfung im Überblick
- 22 Umweltverträglichkeit der Trassenvarianten





Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Bürgerinnen und Bürger,

in Ihrem Sinne und im Interesse aller Verkehrsteilnehmer stellt sich für das Staatliche Bauamt Weilheim in Zusammenarbeit mit der Stadt Weilheim die Aufgabe die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 2 in Weilheim vom Durchgangsverkehr und damit von Staus, Abgasen und Verkehrslärm zu entlasten. Durch den Bau einer geeigneten Entlastungsstraße kann daneben die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 2 erhöht und durch mehr Gestaltungsspielraum im Bereich der Ortsdurchfahrt die Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Darüber hinaus ist die Maßnahme eine wichtige Grundlage für Wohlstand, Wirtschaft und Beschäftigung in Weilheim und der Region.

Vor diesem Hintergrund wurde Ende 2016 die Umgehung von Weilheim im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Seit 2017 läuft nun die Phase einer eingehenden Voruntersu-

chung und Prüfung zur Variantenentscheidung. Bereits in dieser frühen Phase werden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie relevante Interessengruppen durch kontinuierliche Information und konstruktiven Dialog in den Planungsprozess einbezogen. Das Staatliche Bauamt möchte alle interessierten Bürgerinnen und Bürgern umfassend und transparent informieren sowie Ideen, Vorschläge und Hinweise sammeln.

Die vorliegende Broschüre ist ein erster Schritt im Dialogprozess und beinhaltet eine Zusammenfassung über Nutzen und Ablauf des Projekts, umfassende Informationen zu Ihren Mitwirkungsmöglichkeiten im anstehenden Bürgerbeteiligungsprozess und die wichtigsten Zahlen, Daten und Fakten zu den einzelnen Trassenvarianten der B 2 Entlastungsstraße Weilheim.

Ihr Staatliches Bauamt Weilheim

Die Meilensteine auf dem Weg zur Entlastungsstraße

2 bis 4 Jahre

HEUTE

Eingehende Voruntersuchungen und Prüfungen zur Variantenentscheidung mit Einbindung der Stadt Weilheim und Interessenvertretern

- Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ (23.12.2016)
- Variantenvergleich mit Umweltverträglichkeitsstudie, Verkehrsuntersuchung, Tunnelplanung und Baugrundgutachten
- Information „Verkehrsuntersuchung“ Stadtrat Weilheim (18.10.2017)
- Information „Untersuchungsvarianten“ Stadtrat Weilheim (22.03.2018)
- Information „Variantenvorauswahl“ Sondersitzung Stadtrat Weilheim (12.11.2018)
- Information „Zahlen, Daten und Fakten“ Sondersitzung Stadtrat Weilheim (09.04.2019)



Vorteile für Weilheim und die Region

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Weilheim vom Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in Weilheim
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B2
- Mehr Gestaltungsspielraum im Bereich der Ortsdurchfahrt von Weilheim
- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Wirtschaftsraum Weilheim-Schongau

Eine Entlastungsstraße, fünf Varianten

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden im Wesentlichen neun nennenswert voneinander abweichende Trassen miteinander verglichen. Daraus ergab sich, dass lediglich die Realisierung von fünf Trassen ernsthaft erwogen und auch entsprechend diskutiert werden kann. Im Westen werden jeweils eine lange und eine kurze ortsferne Umgehung untersucht, im Osten jeweils eine ortsnahe und eine ortsferne Umgehung sowie im Zentrum Weilheims die Untertunnelung der Römerstraße und Krottenk

opfstraße in drei möglichen Bauweisen. Für die ortsnahe Ostumgehung werden darüber hinaus zwei Untervarianten für den Bauabschnitt zwischen der bestehenden B 2 und der Staatsstraße 2064 (Deutenhausener Straße) miteinander verglichen. Ebenso enthält die ortsferne Ostumgehung drei Untervarianten für den Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Deutenhausener Straße. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Trassenkorridoren und entsprechen den Untervarianten finden Sie ab Seite 8.

2 bis 3 Jahre

Vorlage eines Vorentwurfs

nach eingehender technischer und finanzieller Prüfung

2 bis 3 Jahre

Planfeststellung

mit Stellungnahmen und Einwendungen von Behörden, Verbänden, Stadt und Betroffenen

Grunderwerb

erfolgt parallel

3 bis 5 Jahre

Ausschreibung und Vergabe

1 Jahr

Baubeginn



Ziele des Bürgerdialogs

Schon in der jetzigen Planungsphase zum Vorhaben B 2 Entlastungsstraße Weilheim wird frühzeitig der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern gesucht. Diese frühe Beteiligung ist rechtlich nicht vorgeschrieben, wird freiwillig durchgeführt und verfolgt das Ziel, dass am Ende des Dialogprozesses keine Fragen offen bleiben und somit die Variante mit der größten Akzeptanz weiterverfolgt werden kann.

Hierzu wurden verschiedene Dialogangebote konzipiert. Der Dialog ist darauf ausgerichtet, die Bürgerinnen und Bürger neutral und um-

fassend zu informieren und das Projekt für alle verständlich und transparent darzustellen. Den Teilnehmenden soll es ermöglicht werden, sich eine fundierte Meinung zu bilden und ihre Bedürfnisse und Interessen in den weiteren Prozess besser einbringen zu können.

Ein fairer Zugang zu Informationen und umfassende Transparenz sollen zur Versachlichung der Debatte über die Entlastungsstraße beitragen und sind wesentliche Grundlage für eine Kultur des Miteinanders von Verwaltung, Politik und Bürgern.

Der Weg zur Variantenentscheidung

Themenabende
mit mehreren Terminen im Juli
Weitergehende Information und Dialog
mit Vertretern der Kommunen,
Bürgerinitiativen, Verbänden und Politik

Bürgerbefragung und Stadtratsabschluss der Stadt Weilheim im Herbst
Abschließende Meinungsbildung
und Entscheidung der Stadt Weilheim bzw. der Bürgerschaft

JULI 2019

HERBST 2019

JUNI 2019

AUGUST 2019

Info-Markt
mit mehreren Terminen im Juni
Umfassende Information der Bürgerschaft

Ausstellung und Broschüre
mit mehreren Terminen im August
Zusammenfassung der Ergebnisse des Informations- und Dialogprozesses

Veranstaltungen und Bausteine des Bürgerdialogs

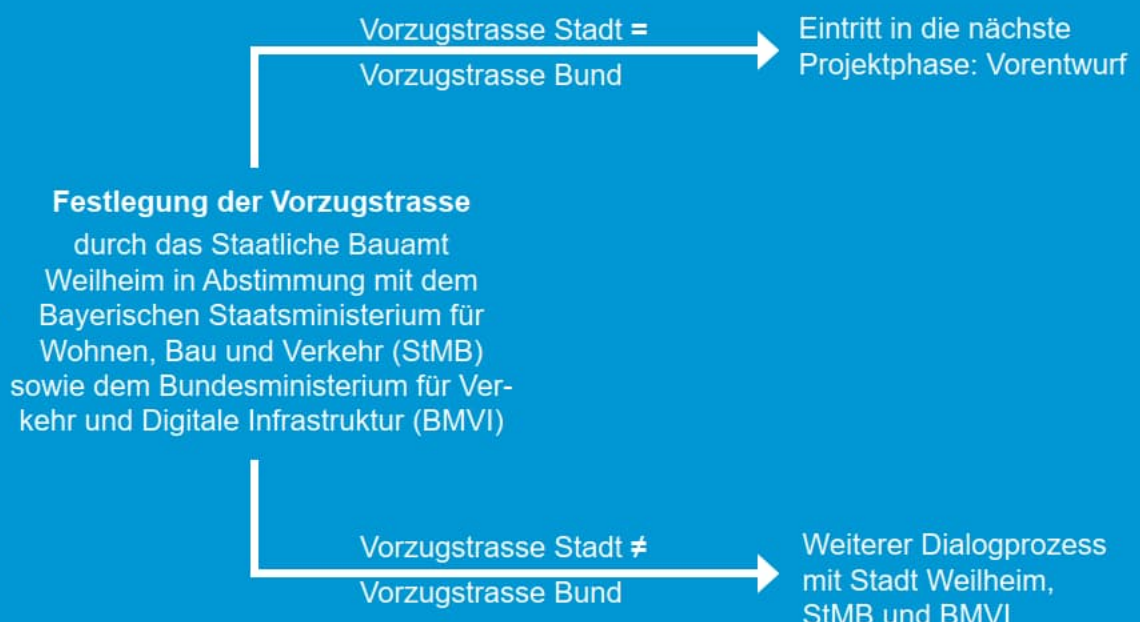
Den Auftakt bildet der **Info-Markt** im Juni mit Fokusinseln zu einzelnen Themen und Prozessen. Hier bekommen Sie Gelegenheit, sich über die Trassenvarianten zu informieren, Fragen zu stellen, Hinweise zu äußern und Ideen auszutauschen. Die zuständigen Planer und Experten werden vor Ort sein, um technische, verkehrliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Aspekte zu erklären.

Im Rahmen mehrerer **Themenabende** im Juli wird zu ausgewählten Themen mit Experten diskutiert. Zu den Themenabenden werden Vertreter von Parteien, Verbänden und anderen Interessengemeinschaften eingeladen, um Beteiligte und Betroffene an einen Tisch zu bringen und Lösungen zu erarbeiten.

Die abschließende **Ausstellung** im August trägt Wissenswertes zur geplanten Entlastungsstraße, relevante Ergebnisse und Inhalte des bisherigen Bürgerdialogs sowie erste Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zusammen.

Die **Website des Staatlichen Bauamts Weilheim** (www.stbawm.bayern.de) dokumentiert den aktuellen Sachstand und informiert zeitnah über Neuigkeiten und Termine rund um das Thema B 2 Entlastungsstraße Weilheim. Relevante Broschüren, Präsentationen und andere Publikationen zum Projekt stehen Ihnen als Download zur Verfügung.

Darüber hinaus wird auf der Website eine **Frage-Antwort-Liste** veröffentlicht. Das Staatliche Bauamt Weilheim wird durch ausliegende Feedback Postkarten während des Info-Markts sowie durch die E-Mail Adresse „entlastungsstrasse-weilheim@stbawm.bayern.de“ die Fragen der Bürgerinnen und Bürger Weilheims sammeln und diese regelmäßig über die Website des Staatlichen Bauamts beantworten. Es wird darauf hingewiesen, dass sämtliche Fragen bzw. Themen privater Natur aus Gründen des Datenschutzes online nicht veröffentlicht werden, sondern individuell per E Mail oder auf dem Postweg beantwortet werden.



FÜNF TRASSENVARIANTEN IM FOKUS

Die Reihenfolge der Vorstellung der Varianten ist rein geografisch gewählt (von West nach Ost) und beinhaltet keine Wertung.

Westumgehung lang

Die Trasse beginnt im Süden am südwestlichen Ende des Gewerbegebietes Trifthof an der Holzhofstraße und mündet im Norden in die bestehende B 2. Nach Querung der Ammer schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen Richtung Norden, quert im weiteren Verlauf die Bahnstrecke Weilheim Schongau sowie die Tankenrainer Straße und führt mit mehreren aufeinanderfolgenden Bögen Richtung Norden zur B 2. Dabei wird die westliche Wohnbebauung von Weilheim im Abstand von 400 bis

600 m umfahren. Die geplante Trasse wird an drei Stellen mit dem vorhandenen Straßennetz verknüpft.

Die Trasse liegt auf den Fluren der Stadt Weilheim sowie der Gemeinden Polling und Wielenbach. Mit Ausnahme von Einzelanwesen kommt die lange Westumgehung voraussichtlich ohne Lärmschutzmaßnahmen aus. Für die Querung der Bahnlinie im Süden ist für die Tieferlegung der Umfahrung infolge des hohen Grundwasserstandes ein Trogbauwerk erforderlich.

Westumgehung kurz

Die Trasse beginnt im Süden am südwestlichen Ende des Gewerbegebietes Trifthof an der Holzhofstraße und mündet im Norden in die bestehende B 2. Nach Querung der Ammer schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen Richtung Norden und quert im weiteren Verlauf die Bahnstrecke Weilheim Schongau sowie die Tankenrainer Straße. Am Bauende unmittelbar nordöstlich des Kreisverkehrs an der Münchener Straße wird die Westumfahrung tangential in die vor-

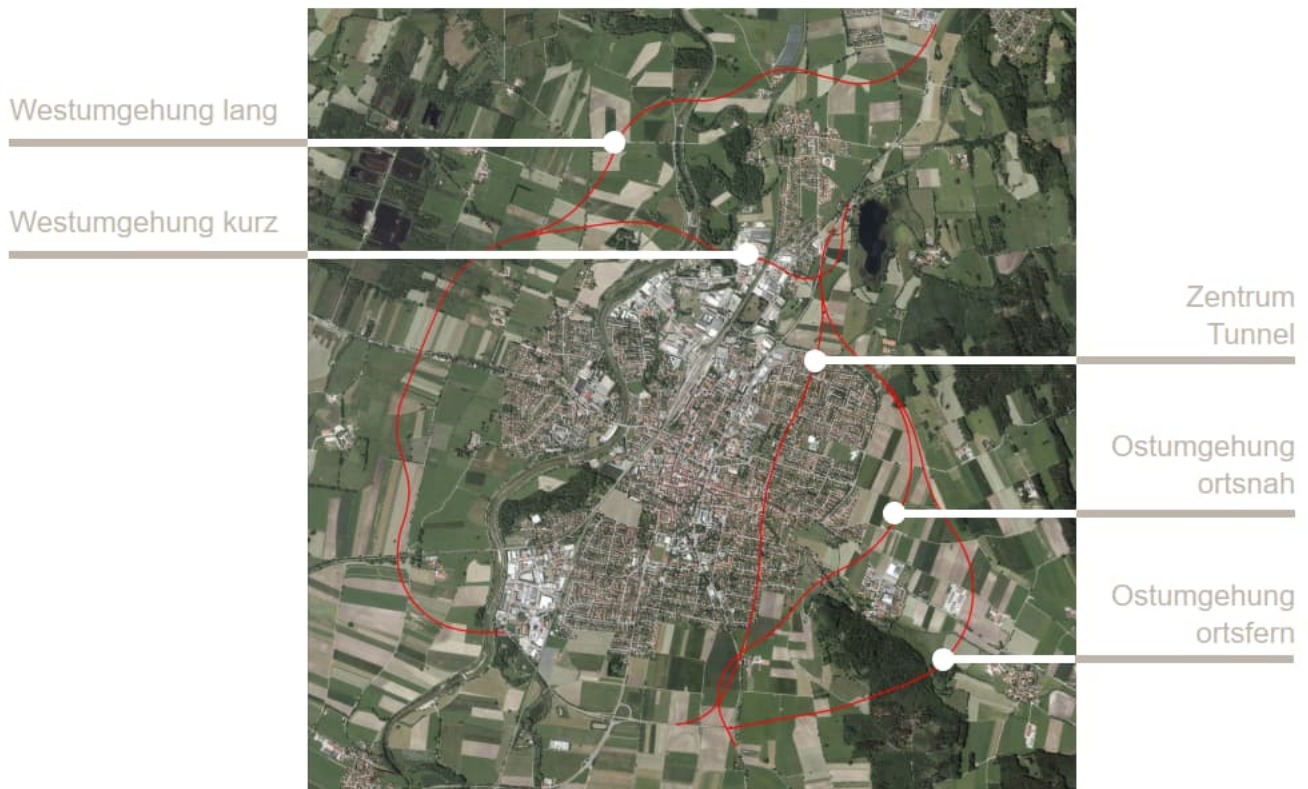
handene B 2 eingeleitet. Die Trasse verläuft weiter in östlicher Richtung, quert die Bahnlinie München Garmisch-Partenkirchen und führt über den daran anschließenden Parkplatz vorbei an den vorhandenen Märkten. Im Bereich der nördlichen Bahnquerung wird das Gelände zwischen Leprosenweg und Münchener Straße mit einem 380 m langen Tunnel unterfahren.

Nach Querung der Münchener Straße führt die Trasse in einem Linksbogen Richtung Norden und mündet in die B 2.

Zentrum Tunnel

Die Trasse beginnt im Süden an der Querspange. Diese wird mit einem Linksbogen tangential verlassen, nach Norden geführt und an die B 2 angebunden. Ungefähr von Baukilometer 0+250 bis 2+850 wird die Stadt mit einem circa 2.600 m langen Tunnel unterfahren. Die B 2

alt wird zum Beginn der Wohnbebauung nach Westen verschoben. Nordwestlich des bestehenden Kreisverkehrs wird ein neuer Kreisverkehr errichtet, der die B 2 alt mit der Querspange und der nach Norden führenden Trasse verknüpft.



Ostumgehung ortsnah

Die Trasse beginnt im Süden an der Verknüpfung der Querspange mit der B 2 alt. Hier wird der Kreisverkehr etwas Richtung Nordwesten verschoben. Im weiteren Verlauf führt die Trasse in einer Rechtskurve Richtung Nordosten, quert die Deutenhausener Straße und führt mit mehreren aufeinanderfolgenden Bögen Richtung Nordwesten zur B2. Zwischen B 2 alt und der

Deutenhausener Straße führt die Trasse vorbei an den ausgewiesenen Wohnbaugebieten am südlichen Ende der Stadt. Zwischen Deutenhausener Straße und Einmündung in die B 2 im Norden orientiert sich die Trasse an dem angrenzenden Hanggelände im Osten und der Wohnbebauung beim Narbonner Ring im Westen.

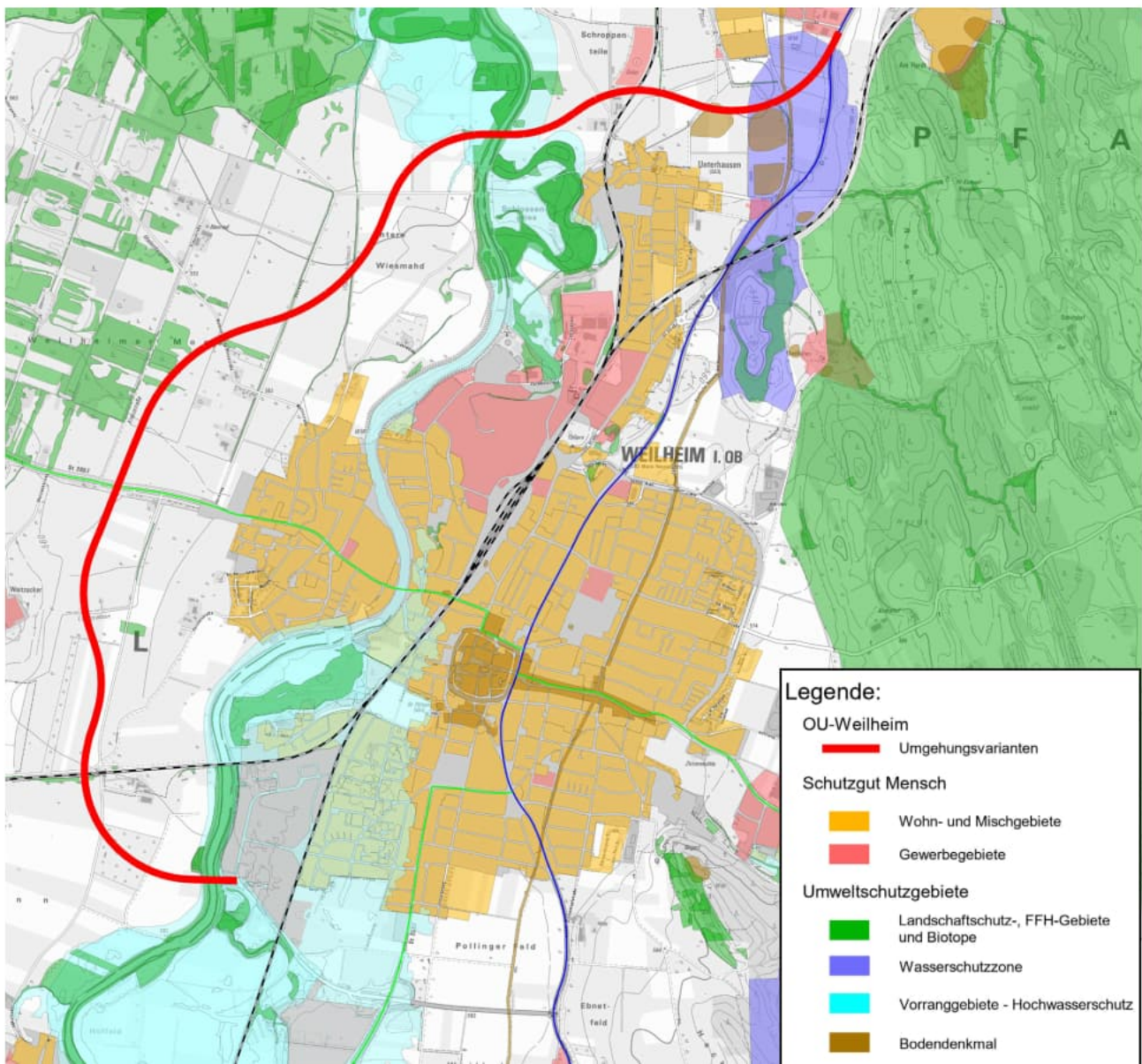
Ostumgehung ortsforn

Die Trasse beginnt im Süden am Kreisverkehr und mündet im Norden vor der Bahnüberführung in die B 2. Östlich des Kreisverkehrs am Bauanfang werden zunächst der Höhenzug am Gögerl, das geplante Hochwasserschutzgebiet und die Deutenhausener Straße gequert. Weiter verläuft die Trasse mit einer Linkskurve Richtung Norden entlang des im Osten gelegenen

Hanggeländes, führt vorbei am Wohngebiet Narbonner Ring und mündet im Norden in Höhe der Querung des Dietlhofer Seeweges in die B 2. Die geplante Trasse wird an drei Stellen mit dem vorhandenen Straßennetz verknüpft. Die Verbindung der Trasse mit der Querspange und der B 2 alt erfolgt mit einem Kreisverkehr.

Eckpunkte der Westumgehung lang

- Anbindung an die Holzhofstraße im Süden sowie Anbindung an das Gewerbegebiet Triffthof
- Brücke über die Ammer mit angrenzendem FFH-Gebiet
- Unterquerung der bestehenden Bahnlinie Weilheim Schongau
- Anbindung der Tankenrainer Straße
- Brücke über die Ammer mit angrenzendem FFH-Gebiet
- Unterquerung der bestehenden Bahnlinie Weilheim Augsburg und Durchquerung des Wasserschutzgebietes südlich Wielenbach
- Trassenende im Norden: Einmündung in bestehende B2 südlich Wielenbach



Zahlen, Daten, Fakten



Streckenlänge

7,3 km



Umsiedlung

1 Gebäude

THW Gebäude



Neuversiegelung

24,5 ha

Zum Vergleich:
Gewerbegebiet Achalaich: 18,5 ha bzw. 26 Fußballfelder



Bereich
SÜD

14.900 KFZ/Tag



Bereich
MITTE

12.000 KFZ/Tag



Bereich
NORD

11.300 KFZ/Tag

Verkehrsbelastung

Zum Vergleich: (Straßenverkehrszählungen 2015)
B 17/B 472 Ortsumgehung Schongau: 10.812 bis 12.859 Kfz/Tag
St 2058 Peißenberg – Weilheim (Höhe Oderding): 13.977 Kfz/Tag



Investitionskosten

83,5 Mio €



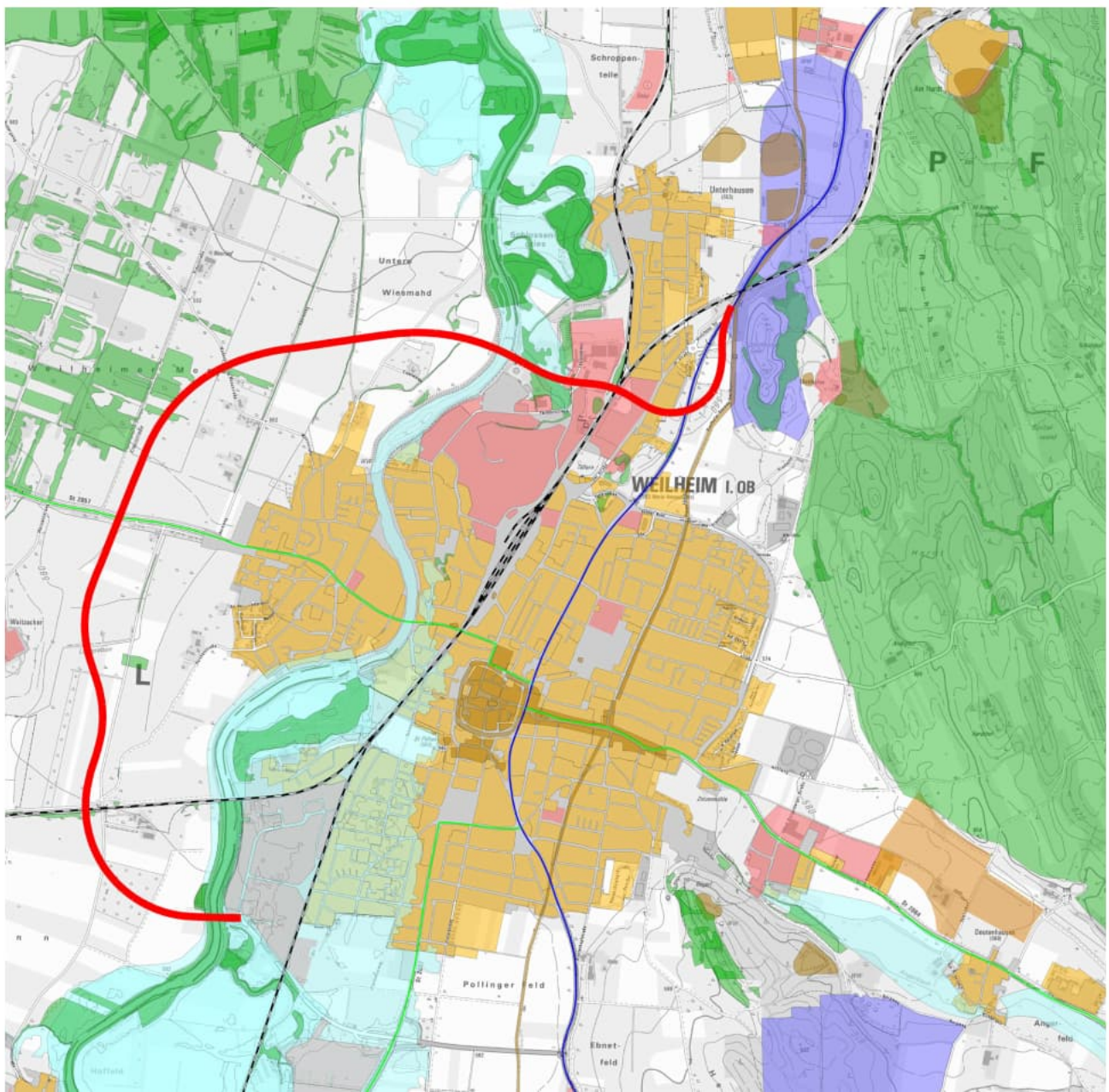
Betriebskosten/Jahr

0,10 Mio €

Als Fußballfeldgröße wurden die Standardmaße
von 105 m × 68 m zugrunde gelegt.

Eckpunkte der Westumgehung kurz

- Anbindung an die Holzhofstraße im Süden sowie Anbindung an das Gewerbegebiet Trifflthof
- Brücke über die Ammer
- Unterquerung der bestehenden Bahnlinie Weilheim Schongau
- Anbindung der Tankenrainer Straße
- Tunnel im Bereich Gewerbegebiet Leprosenweg, Bahnunterquerung (Weilheim-München und Weilheim Augsburg) sowie Neidhart Einkaufspark
- Trassenende im Norden: Einmündung in bestehende B2 auf Höhe Dietlhofer See



Zahlen, Daten, Fakten



Streckenlänge

6,5 km



Umsiedlung

1 Gebäude

THW Gebäude



Neuversiegelung

17,3 ha

Zum Vergleich:
Gewerbegebiet Achalaich: 18,5 ha bzw. 26 Fußballfelder



Bereich
SÜD

13.300 KFZ/Tag



Bereich
MITTE

10.600 KFZ/Tag



Bereich
NORD

9.800 KFZ/Tag

Verkehrsbelastung

Zum Vergleich: (Straßenverkehrszählungen 2015)
B 17/B 472 Ortsumgehung Schongau: 10.812 bis 12.859 Kfz/Tag
B 2 Bereich Etting: 9.943 Kfz/Tag



Investitionskosten

130,2 Mio €



Betriebskosten/Jahr

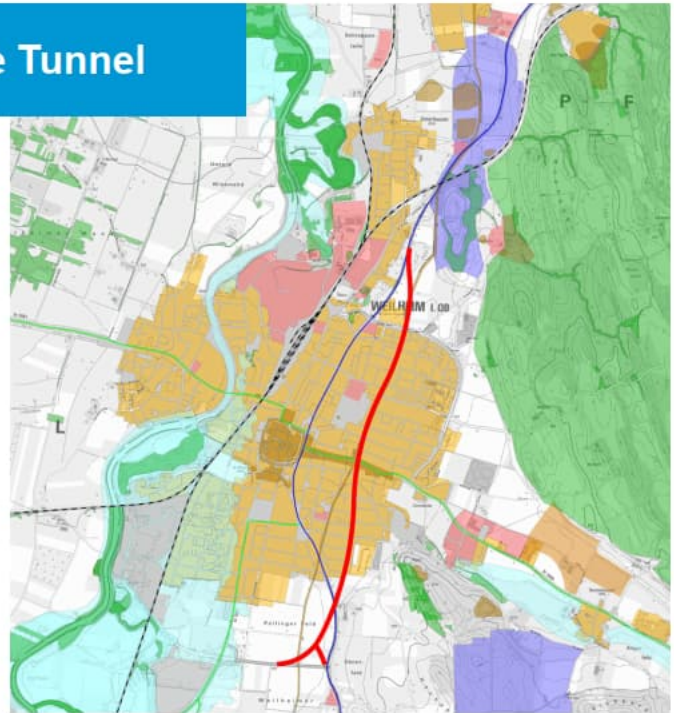
0,27 Mio €

Als Fußballfeldgröße wurden die Standardmaße
von 105 m x 68 m zugrunde gelegt.

ZENTRUM TUNNEL

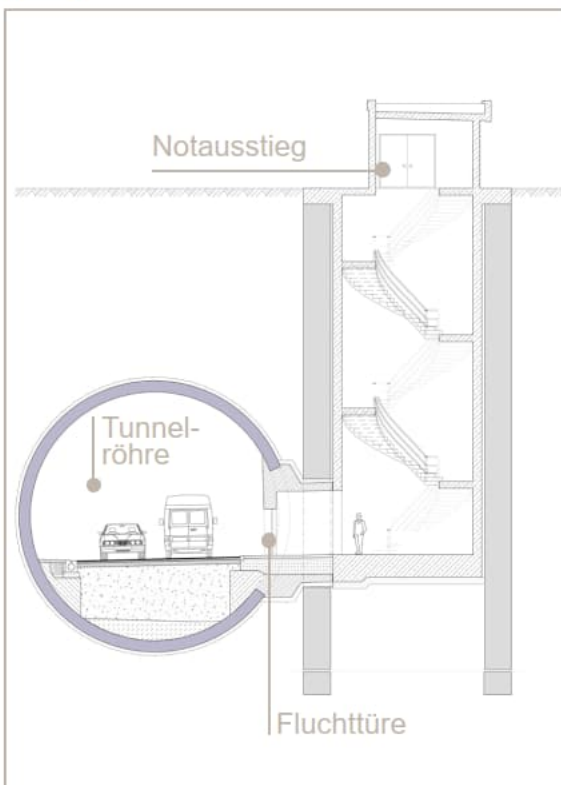
Eckpunkte der Zentrumsvariante Tunnel

- Trassenbeginn im Süden:
Südlich vom Ortsrand
- Umfahrung der vorhandenen Wohnbebauung im Süden
- Circa 2.600 m langer Tunnel in bergmännischer Bauweise
- Trassenende im Norden:
Anbindung an bestehende B 2 auf Höhe Dietlhofer See

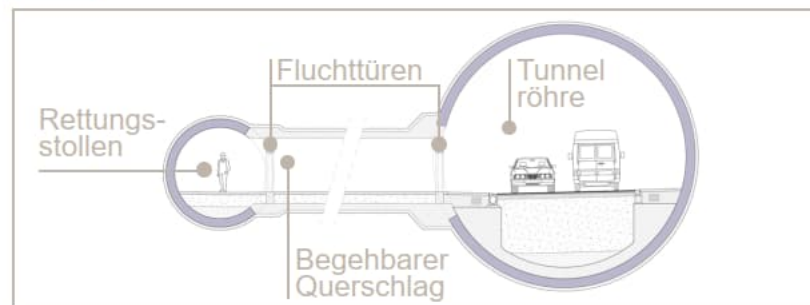


Drei Tunnelvarianten in bergmännischer Bauweise

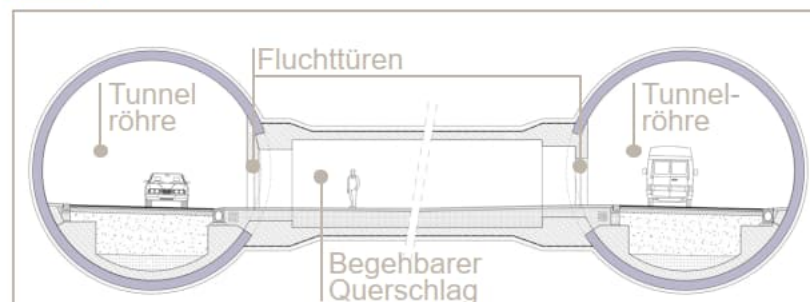
1 Anordnung von Notausstiegen im Abstand von 300 m



2 Rettungstollen zusätzlich zum Straßentunnel



3 Zwei Tunnel jeweils mit Fahr- und Standstreifen



Zahlen, Daten, Fakten



Streckenlänge

3,4 km



Umsiedlung

0 Gebäude



Neuversiegelung

5,1 ha

Zum Vergleich:
Volksfestplatz Weilheim: 5,7 ha bzw. 8 Fußballfelder



Gesamter
TUNNEL

Verkehrsbelastung

10.500 KFZ/Tag

Zum Vergleich: (Straßenverkehrszählungen 2015)
B 472 Ortsumgehung Peißenberg: 7.090 bis 9.362 Kfz/Tag
B 472 Ortsumgehung Peiting: 5.862 bis 10.953 Kfz/Tag



Investitionskosten

317,0 Mio €



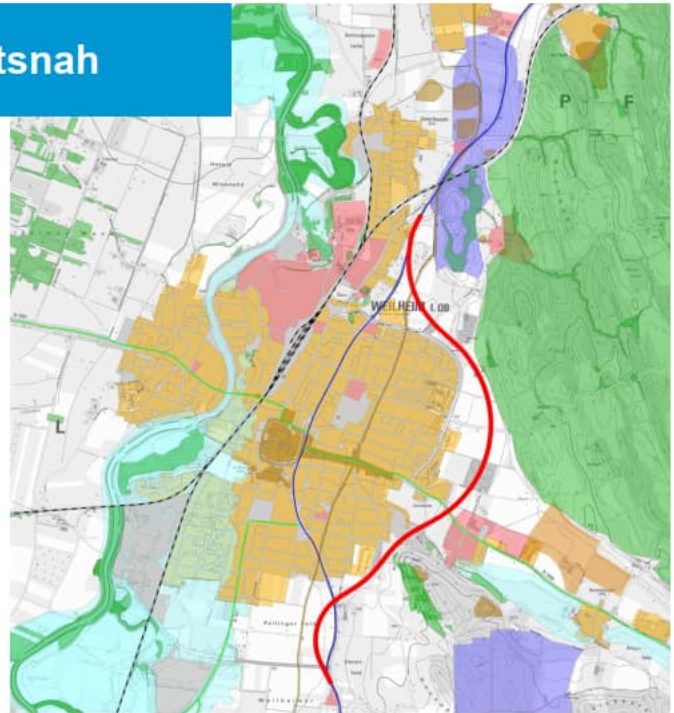
Betriebskosten/Jahr

1,28 Mio €

Als Fußballfeldgröße wurden die Standardmaße
von 105 m × 68 m zugrunde gelegt.

Eckpunkte der Ostumgehung ortsnah

- Trassenbeginn im Süden:
Bestehender Kreisverkehr B 2
- Wohnbebauung westlich
der gesamten Trasse
- Querung des Angerbaches
- Anschluss St 2064,
Deutenhausener Str.
- Trassenende im Norden:
Einmündung in bestehende B 2
auf Höhe Dietlhofer See



Zwei Untervarianten zwischen bestehender B 2 und St 2064

1. Ohne Tunnel

Die B 2 alt im Süden und die Wege im Gebiet „Am Gögerl“ queren die Trasse im Zuge von Überführungsbauwerken geländegleich. Zur Querung des Angerbachs wird eine Grünbücke errichtet.



2. Mit Tunnel

Hier wird das Gelände zwischen B 2 alt im Süden und dem öffentlichen Feld und Waldweg nordöstlich der Deutenhausener Straße mit einer Einhausung unterfahren. Die Verknüpfung der B 2 mit der Deutenhausener Straße erfolgt mit beidseits der Umgehung angeordneten Holländerrampen mit einem in Höhe der Deutenhausener Straße liegenden Kreisverkehr



Zahlen, Daten, Fakten



Streckenlänge

4,3 km



Umsiedlung

1 Gebäude

Trainingsgelände Zotzenmühlenweg



19

13,4 ha

Ohne Tunnel



16

11,0 ha

Mit Tunnel

Neuversiegelung

Zum Vergleich:

Flächenverbrauch Bayern pro Tag: 11,7 ha bzw. 17 Fußballfelder



Bereich
SÜD

16.500 KFZ/Tag



Bereich
NORD

12.700 KFZ/Tag

Verkehrsbelastung

Zum Vergleich: (Straßenverkehrszählungen 2015)

B 2 südlich Starnberg (Höhe KV Maxhof): 16.252 Kfz/Tag

B 17/ B 472 Ortsumgehung Schongau: 10.812 bis 12.859 Kfz/Tag



Investitionskosten

37,7 Mio €

Ohne Tunnel

76,9 Mio €

Mit Tunnel



Betriebskosten/Jahr

0,06 Mio €

Ohne Tunnel

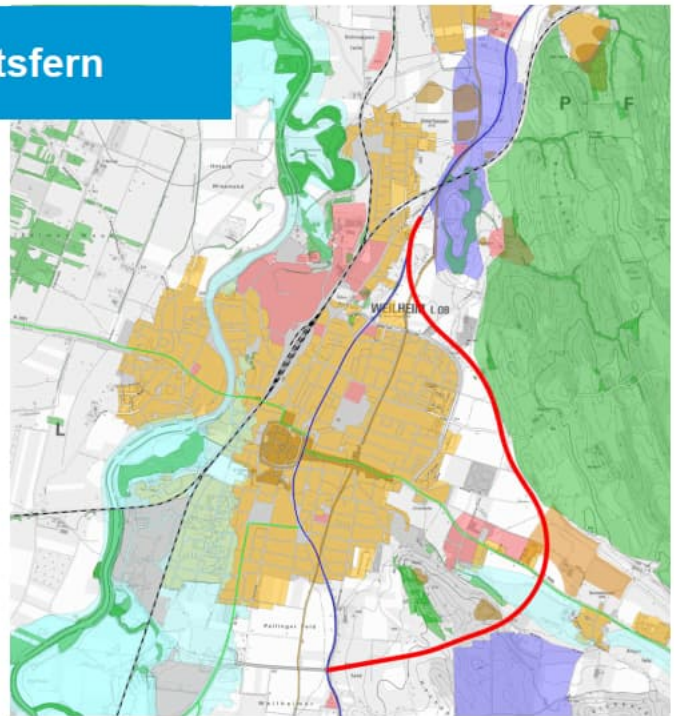
1,02 Mio €

Mit Tunnel

Als Fußballfeldgröße wurden die Standardmaße von 105 m × 68 m zugrunde gelegt

Eckpunkte der Ostumgehung ortsfern

- Trassenbeginn im Süden:
Bestehender Kreisverkehr B 2
- Wohnbebauung südwestlich
beim Narbonner Ring
- Anschluss St 2064,
Deutenhausener Straße
- Trassenende im Norden:
Einmündung in bestehende B 2
auf Höhe Dietlhofer See



Drei Untervarianten zwischen Kreisverkehr und Deutenhausener Str.

1. Kurzer Gögerl-Tunnel

Zwischen Baukilometer 1+000 und 1+350 wird das Gebiet „Am Gögerl“ mit einem in bergmännischer Bauweise erstellten Tunnel mit der Länge von circa 399 m durchfahren.



2. Kurzer Gögerl-Tunnel und Einhausung

Diese Variante entspricht der ersten mit Ausnahme, dass unmittelbar am Bauanfang eine 330 m lange Einhausung in offener Bauweise erstellt wird.



3. Langer Gögerl-Tunnel

Ab Bauanfang wird ein 1.280 m langer Tunnel mit tiefer Gradiente in bergmännischer Bauweise errichtet. Im Abstand von 300 m sind Notausstiege vorgesehen.



Zahlen, Daten, Fakten



Streckenlänge

5,0 km



Umsiedlung

0 Gebäude



25

17,2 ha

Kurzer Tunnel



23

15,8 ha

Tunnel & Einhausung



19

13,4 ha

Langer Tunnel

Neuversiegelung

Zum Vergleich:

Gewerbegebiet Achalaich: 18,5 ha bzw. 26 Fußballfelder

Bereich
SÜD

14.200 KFZ/Tag

Bereich
NORD

12.200 KFZ/Tag

Verkehrsbelastung

Zum Vergleich: (Straßenverkehrszählungen 2015)

St 2058 Peißenberg – Weilheim (Höhe Oderding): 13.977 Kfz/Tag

B 17/ B 472 Ortsumgehung Schongau: 10 812 bis 12 859 Kfz/Tag



Investitionskosten

54,7 Mio €

Kurzer Tunnel

70,3 Mio €

Tunnel & Einhausung

95,9 Mio €

Langer Tunnel



Betriebskosten/Jahr

0,26 Mio €

Kurzer Tunnel

0,42 Mio €

Tunnel & Einhausung

0,68 Mio €

Langer Tunnel

Als Fußballfeldgröße wurden die Standardmaße von 105 m × 68 m zugrunde gelegt.

Die Umwelt und Schutzgüter im Blick

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein gesetzlich vorgeschriebenes und systematisches Prüfungsverfahren. Die möglichen Auswirkungen einer Entlastungsstraße Weilheims wurden dabei für die relevanten Trassenvarianten nachvollziehbar festgestellt und beschrieben. Im Idealfall gelingt es so, erhebliche Umweltauswirkungen einer möglichen Entlastungsstraße zu vermeiden.

Diese Prüfung wurde bereits im Rahmen der Voruntersuchung durchgeführt, um den Anforderungen des Umweltschutzes möglichst frühzeitig Rechnung zu tragen.

Grundlage für die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die nachfolgend beschriebenen Schutzgüter.

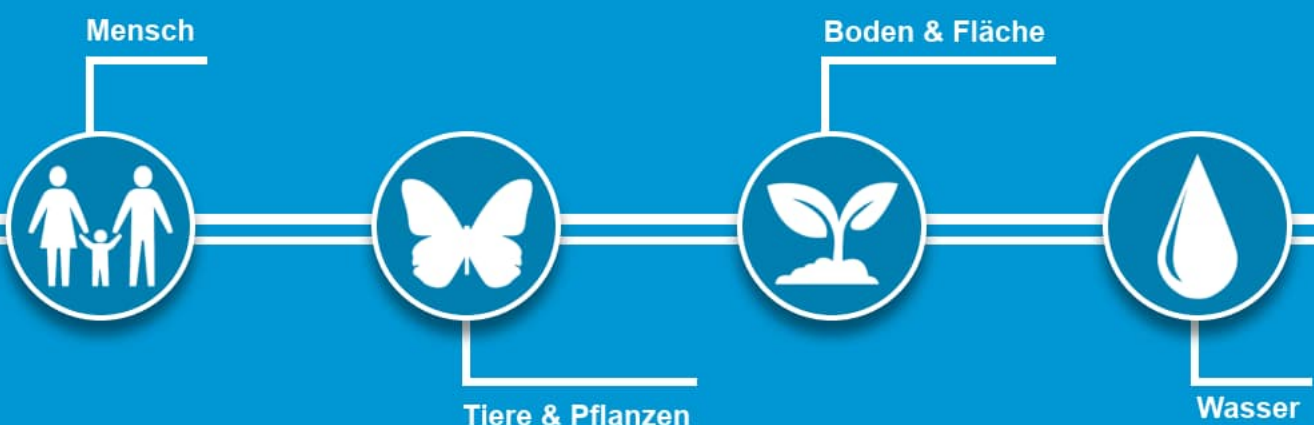
Das **Schutzgut Mensch** umfasst die Erhaltung der menschlichen Gesundheit sowie die Erhaltung von Wohnflächen für die Bevölkerung. Auswirkungen auf die Bevölkerung können hierbei beispielsweise durch Lärmbelastungen entstehen.

Das Schutzgut Mensch beinhaltet neben dem Wohnumfeld auch die Erhaltung von Flächen für die Nah- und Ferienerholung. Auswirkungen auf die Erholungsnutzung können beispielsweise durch Überbauung von Erholungslandschaften entstehen.

Das **Schutzgut Tiere und Pflanzen** umfasst den Schutz der wild wachsenden Pflanzen und wild lebenden Tiere in ihrer Artenvielfalt sowie den Schutz ihrer Lebensräume und Lebensbedingungen. Auswirkungen auf Flora und Fauna können beispielsweise durch Versiegelung und Lärm entstehen.

Das **Schutzgut Boden und Fläche** betrachtet die Bedeutung unbebauter und unzerschnittener Freiflächen und natürlich gewachsener Böden. Auswirkungen auf Boden und Freiflächen können beispielsweise durch Neuversiegelung und Überbauung entstehen.

Die Schutzgüter der Umweltverträglichkeitsprüfung





Das **Schutzgut Wasser** beinhaltet die Erhaltung der Funktionen des Wasserhaushaltes sowie von Wasserschutzgebieten, Vorranggebieten für Trinkwasserschutz, Überschwemmungsgebieten und Oberflächengewässern. Auswirkungen auf Gewässer können beispielsweise durch erhöhtes Schadstoffaufkommen und Verkehrsbelastung entstehen.

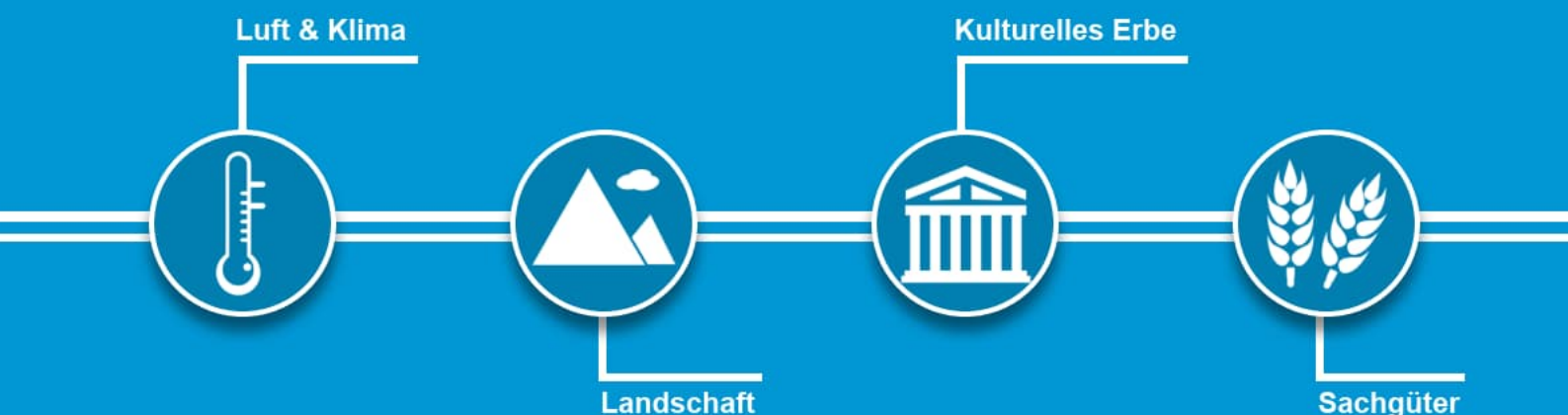
Das **Schutzgut Luft und Klima** umfasst die Reinhaltung der Luft, die Erhaltung von Reinluftgebieten sowie die Erhaltung des Bestandsklimas. Auswirkungen auf Luft und Klima können beispielsweise durch Betroffenheit von Frischluftentstehungsgebieten auftreten.

Das **Schutzgut Landschaft** stellt die Erhaltung der sinnlich wahrnehmbaren Erscheinung und natürlichen Attraktivität der Landschaft sicher. Beeinträchtigung und Überprägung der Landschaft können beispielsweise durch anlage- und baubedingte Verluste optisch bedeutungsvoller Landschaftsräume entstehen.

Das **Schutzgut Kulturelles Erbe** dient der Erhaltung historisch, architektonisch und archäologisch bedeutender Stätten und Bauwerke und dem Schutz von Bodendenkmälern. Beeinträchtigungen können hierbei beispielsweise ebenfalls durch anlage- und baubedingte Verluste entstehen.

Das **Schutzgut Sachgüter** umfasst die Erhaltung von landwirtschaftlichen Flächen, Waldflächen und Vorranggebieten für Bodenschätze. Beeinträchtigungen können beispielsweise durch Überbauung und Versiegelung entstehen.

Auf den nachfolgenden Seiten werden die zu erwartenden Umweltauswirkungen der Trassenvarianten auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben. Hierzu wurden definierte Parameter herangezogen. Bei der Auswahl der Schutzgutparameter wurde darauf geachtet, dass sie alle wesentlichen Schutzerfordernisse weitgehend integrieren und die zu erwartenden Beeinträchtigungen an empfindlichster Stelle ermitteln.



UMWELTVERTRÄGLICHKEIT DER TRASSENVARIANTEN

Die tabellarische Reihenfolge der Varianten ist rein geografisch gewählt (von West nach Ost) und beinhaltet keine Wertung. Alle angegebenen Werte sind „circa“ Angaben.



MENSCH WOHNEN

Anzahl betroffener Wohnhäuser durch Lärm bis 49 dB(A)

→ davon bisher unbelastet

→ davon vorbelastet

Beeinträchtigte Wohnnutzung durch Lärm bis 49 dB(A)

Beeinträchtigt Wohnumfeld durch Lärm bis 49 dB(A)



MENSCH ERHOLEN

Erholungsflächen besonderer Bedeutung (Durchschneidungslänge)

Inanspruchnahme Erholungswälder

Inanspruchnahme öffentliche Grünflächen

Inanspruchnahme Landschaftsschutzgebiete



TIERE UND PFLANZEN

Betroffenheit von Natura 2000 Gebieten

Amtlich kartierte Biotope (Überbaute, versiegelte Flächen)

Ökokontoflächen (Überbaute, versiegelte Flächen)

Potentialräume europäischer geschützter Arten (Durchschneidungslänge)



Westumgehung lang	Westumgehung kurz	Zentrum Tunnel	Ostumgehung ortsnah Ohne Tunnel	Ostumgehung ortsnah Mit Tunnel	Ostumgehung ortsnah Kurzer Tunnel	Ostumgehung ortsnah Tunnel & Einhausung	Ostumgehung ortsnah Langer Tunnel
-------------------	-------------------	----------------	------------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------------	--	--------------------------------------

4	23	15	44	31	31	31	31
2	2		8				
2	21	15	36	31	31	31	31
1,2 ha	1,8 ha		4,6 ha	2,1 ha	2,0 ha	2,0 ha	2,0 ha
18,2 ha	21,4 ha		38,2 ha	14,0 ha	17,3 ha	17,3 ha	17,3 ha

0,9 km	1,4 km		0,65 km		1,6 km	1,3 km	0,7 km
					0,4 ha	0,4 ha	0,1 ha
			2,2 ha	1,9 ha	1,2 ha	1,2 ha	1,2 ha
-	-	-	-	-	1,0 ha	1,0 ha	1,0 ha

ja	ja						
0,51 ha	0,65 ha	-	0,03 ha	0,03 ha	0,05 ha	0,05 ha	0,05 ha
0,62 ha	0,65 ha	-	-	-	-	-	-
1,7 km	1,9 km	0,9 km	1,1 km	1,1 km	1,1 km	1,1 km	1,1 km



UMWELTVERTRÄGLICHKEIT DER TRASSENVARIANTEN

Die tabellarische Reihenfolge der Varianten ist rein geografisch gewählt (von West nach Ost) und beinhaltet keine Wertung. Alle angegebenen Werte sind „circa“ Angaben.



alicia neumiller/Shutterstock.com

BODEN UND FLÄCHE

Gesamte Flächeninanspruchnahme
Unversiegelte Flächeninanspruchnahme
→ davon neu versiegelte Flächen
→ davon neu überbaute Flächen
Grundwassernahe, organische Böden
Grundwasserbeeinflusste Böden



Southern Wind/Shutterstock.com

WASSER

Wasserschutzgebiete Zone II oder III
Vorranggebiet Wasserversorgung
Vorranggebiet Hochwasserabfluss
Überschwemmungsgebiete
Oberflächengewässer mit 15 m Puffer
Hochwassergefahrenfläche (HQ100)
Wassersensible Bereiche



keepfligh/Shutterstock.com

LUFT UND KLIMA

Betroffene Flächen mit Klimaausgleichsfunktion
Betroffene Frischluftentstehungsgebiete (Waldflächen)
Betroffene Kaltluftentstehungsgebiete (Offenlandflächen)



Westumgehung lang	Westumgehung kurz	Zentrum Tunnel	Ostumgehung ortsnah Ohne Tunnel	Ostumgehung ortsnah Mit Tunnel	Ostumgehung ortsnah Kurzer Tunnel	Ostumgehung ortsnah Tunnel & Einhausung	Ostumgehung ortsnah Langer Tunnel
-------------------	-------------------	----------------	------------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------------	--	--------------------------------------

26,1 ha	19,0 ha	5,9 ha	15,2 ha	12,3 ha	19,3 ha	17,9 ha	15,4 ha
24,5 ha	17,3 ha	5,1 ha	13,4 ha	11,0 ha	17,2 ha	15,8 ha	13,4 ha
8,7 ha	6,4 ha	1,9 ha	4,4 ha	3,8 ha	5,1 ha	4,7 ha	4,2 ha
15,8 ha	10,9 ha	3,2 ha	9,0 ha	7,2 ha	12,1 ha	11,1 ha	9,2 ha
8,3 ha	3,3 ha						
13,1 ha	7,6 ha	0,2 ha	0,2 ha		0,5 ha	0,5 ha	0,6 ha

5,8 ha	0,1 ha						
	4,0 ha	1,9 ha	4,2 ha	4,3 ha	4,4 ha	4,4 ha	4,4 ha
1,4 ha	0,8 ha				0,8 ha	0,8 ha	0,9 ha
0,6 ha	0,2 ha	-	-	-	-	-	-
2,9 ha	1,4 ha	-	0,1 ha	-	0,2 ha	0,2 ha	0,2 ha
1,6 ha	1,2 ha		0,7 ha	0,1 ha	0,8 ha	0,8 ha	0,8 ha
24,7 ha	14,4 ha	1,7 ha	2,1 ha	1,1 ha	1,4 ha	1,3 ha	1,1 ha

0,1 ha	0,6 ha						
0,1 ha	0,2 ha	-	-	-	0,9 ha	0,9 ha	0,7 ha
22,5 ha	17,6 ha	5,9 ha	15,1 ha	12,3 ha	18,4 ha	17,0 ha	14,7 ha



UMWELTVERTRÄGLICHKEIT DER TRASSENVARIANTEN

Die tabellarische Reihenfolge der Varianten ist rein geografisch gewählt (von West nach Ost) und beinhaltet keine Wertung. Alle angegebenen Werte sind „circa“ Angaben.



LANDSCHAFT

Besondere Landschaftsbildeinheiten (Durchschneidungslängen)



KULTURELLES ERBE

Verlust von Bodendenkmälern (Überbaute, versiegelte Flächen)



SACHGÜTER

Landwirtschaftliche Fläche mit günstigen Ertragsbedingungen

Waldfläche

Vorranggebiete für Bodenschätze



Reden Sie
mit

B 2 Entlastungsstraße
Weilheim

EINLADUNG ZUM BÜRGERDIALOG

VON JUNI BIS AUGUST 2019

Westumgehung lang	Westumgehung kurz	Zentrum Tunnel	Ostumgehung ortsnah Ohne Tunnel	Ostumgehung ortsnah Mit Tunnel	Ostumgehung ortsfern Kurzer Tunnel	Ostumgehung ortsfern Tunnel & Einhausung	Ostumgehung ortsfern Langer Tunnel
-------------------	-------------------	----------------	------------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------------	---	---------------------------------------

0,9 km	1,4 km	-	0,65 km	-	1,6 km	1,3 km	0,7 km
--------	--------	---	---------	---	--------	--------	--------

0,7 ha		0,2 ha	0,3 ha	0,3 ha	0,3 ha	0,3 ha	0,3 ha
--------	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------

12,9 ha	9,2 ha	4,9 ha	12,8 ha	11,0 ha	12,7 ha	12,3 ha	12,3 ha
0,1 ha	0,2 ha	-	-	-	0,9 ha	0,9 ha	0,7 ha
-	-	-	-	-	0,7 ha	0,7 ha	0,7 ha



Sie haben Fragen zu den Daten der Umwelt verträglichkeitsprüfung oder zu den einzelnen Trassenvarianten? Oder Sie wollen eigene Ideen und Anregungen in den Planungsprozess einbringen? Das Staatliche Bauamt Weilheim lädt Sie herzlich zum Bürgerdialog ein. Auf Informationsveranstaltungen können Sie sich in den Monaten Juni bis August 2019 über den Planungsstand und die Beteiligungsmöglichkeiten informieren.

Im direkten Gespräch mit Ihnen beantworten Experten und Fachplaner Fragen zu Themen wie Verkehrsentwicklung, Naturschutz und Lärmschutz. Nähere Informationen zu den einzelnen Terminen finden Sie zeitnah auf unserer Website: www.stbawm.bayern.de

Wir freuen uns über Ihre Teilnahme am Bürgerdialog!
Ihr Staatliches Bauamt Weilheim

Impressum

Herausgeber:

Staatliches Bauamt Weilheim
Münchener Straße 39
82362 Weilheim
www.stbawm.bayern.de

Bildrechte:

Fotos Seite 1, 3, 4, 5, 6, 20, 21 und 26 der Stadt Weilheim und Berge: Stadt Weilheim
Bilder mit Landkarte oder Luftbild Seite 9, 10, 12, 14, 16 und 18: Staatliches Bauamt Weilheim

Druck:

ESTA DRUCK GMBH, Huglfing



Klimaneutral
Druckprodukt

ClimatePartner.com/10280-1905-1002

