



Bürgerdialog Entlastungsstraße Weilheim

Protokoll des Themenabends III: „Verkehr und Mobilität“

Ort:	Staatliches Bauamt Weilheim
Datum:	16.07.2019, 18:30 – 21:45 Uhr
Teilnehmer:	Vertreter von Verbänden und Bürgerinitiativen, politische Repräsentanten, darunter ein Jugendvertreter, Mitarbeiter des Staatlichen Bauamtes Weilheim, Verkehrsgutachter Prof. Dr. Ing. Kurzak, Mitarbeiter von Hendricks & Schwartz, sowie Pressevertreter des Kreisboten Weilheim und des Weilheimer Tagblattes.
Ziele:	Erläuterung des Verkehrsgutachtens, sowie der verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Trassenvarianten, Austausch von Anregungen und Hinweisen der verschiedenen Teilnehmer.

1 Rahmen der Veranstaltung und Diskussionsthemen

Als Initiator der Veranstaltung lud das Staatliche Bauamt Weilheim Vertreter verschiedener örtlicher Verbände, Vereine und der Kommunalpolitik ein. Herr Uwe Fritsch, Behördenleiter des Staatlichen Bauamtes Weilheim, und Herr Andreas Lenker, Abteilungsleiter für Straßenbau für den Landkreis Weilheim Schongau des Staatlichen Bauamtes Weilheim, gaben eine kurze allgemeine Einführung.

Als Moderator erläuterte Herr Arnold Vitez von Hendricks & Schwartz den Ablauf der Diskussionsrunde und bedankte sich für den sachlichen Verlauf der ersten bei-

den Themenabende. Auf die Präsentation der Grundlagen für Verkehrsuntersuchung und die Einordnung der ermittelten Zahlen durch Herrn Prof. Kurzak wurden Verständnisfragen zu verschiedenen Aspekten der Verkehrsuntersuchungen gestellt. Im Anschluss folgte eine Diskussion zum Thema Verkehr und Mobilität.

2 Vortrag Prof. Dr.-Ing. Kurzak

1. Aufbau einer Verkehrsuntersuchung

Verkehrserhebung Weilheim

- viele Knotenpunktzählungen
- Verkehrsbefragung an allen Einfallstraßen nach Herkunft und Ziel
- Haushaltsbefragung
alle Wege und Fahrten eines Tages pro Person

Verkehrsarten	Anzahl Fahrten	Fahrleistung
– Binnenverkehr	39.000 39 %	30 %
– Quell-/Zielverkehr	53.000 49 %	50 %
– Durchgangsverkehr	14.000 12 %	20 %
→ Verkehrsmatrizen		

Verkehrsmodell Weilheim

- Straßennetz
Strecken, Länge, Grundgeschwindigkeit, Kapazität
- Verkehrszellen (90 Zellen)
davon 26 Binnenzellen in Weilheim
Rest Außenzellen

Verkehrsumlegung

- Belastung des Straßennetzes mit Verkehrsmatrix
iteratives Wegesuchmodell in 10 Schritten
in jedem Schritt wird 1/10 der Fahrtenzahl zwischen 2 Zellen auf den günstigsten Weg gelegt
- günstigster Weg = gewichtet aus 60 % zeitschnellster Weg und 40 % kürzester Weg
- nach jedem Umlegungsschritt:
Bestimmung der Auslastung der Strecke
hohe Auslastung = Minderung der Geschwindigkeit

Eichung Verkehrsmodell

- an gezählten Straßenbelastungen
- durch Änderung Grundgeschwindigkeit
- und/oder Kapazität der Teilstrecke

Ergebnis Analysebelastung Verkehr 2017



Verkehrsuntersuchung Weilheim

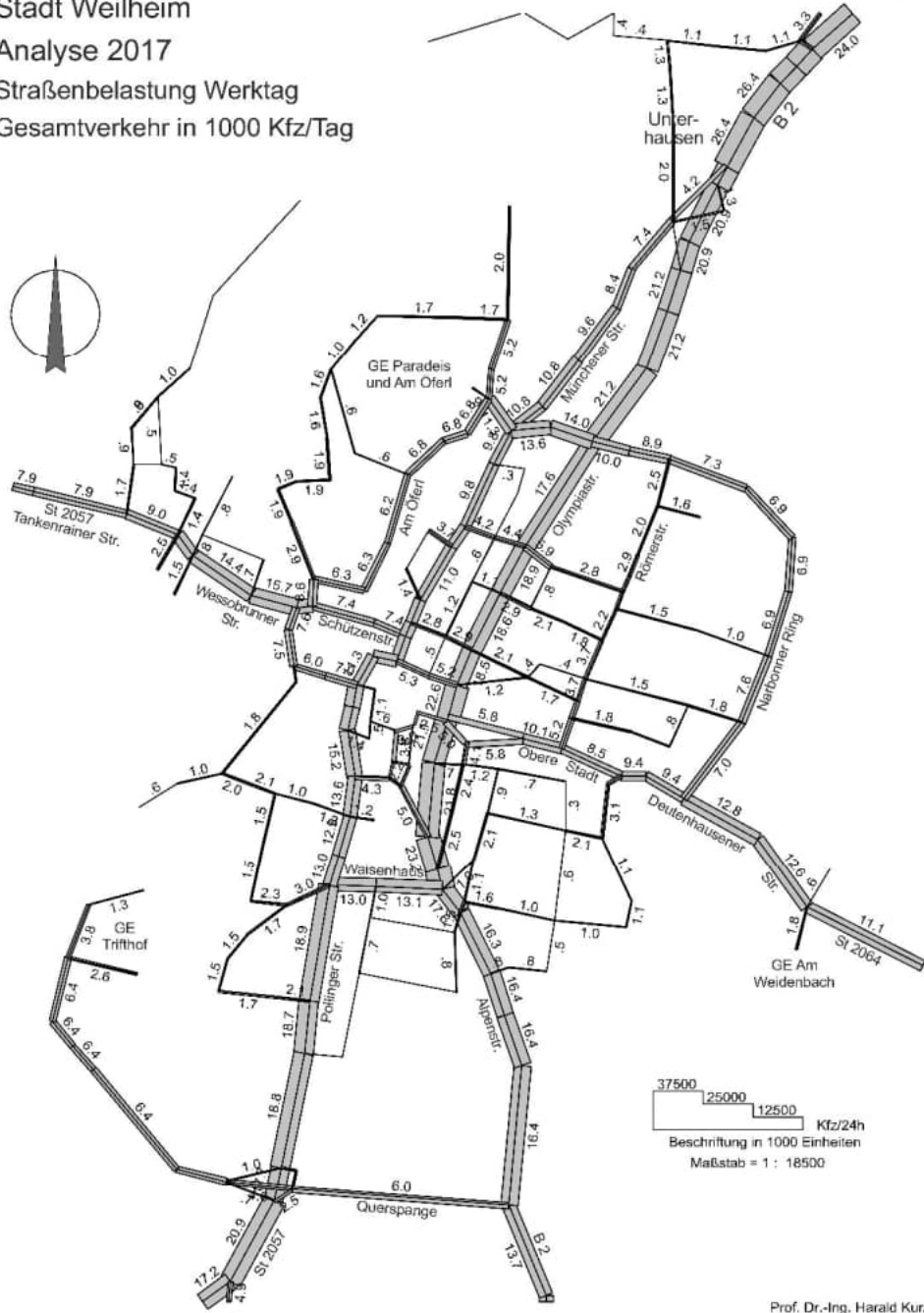
Stadt Weilheim

Analyse 2017

Straßenbelastung Werktag

Gesamtverkehr in 1000 Kfz/Tag

Plan 5



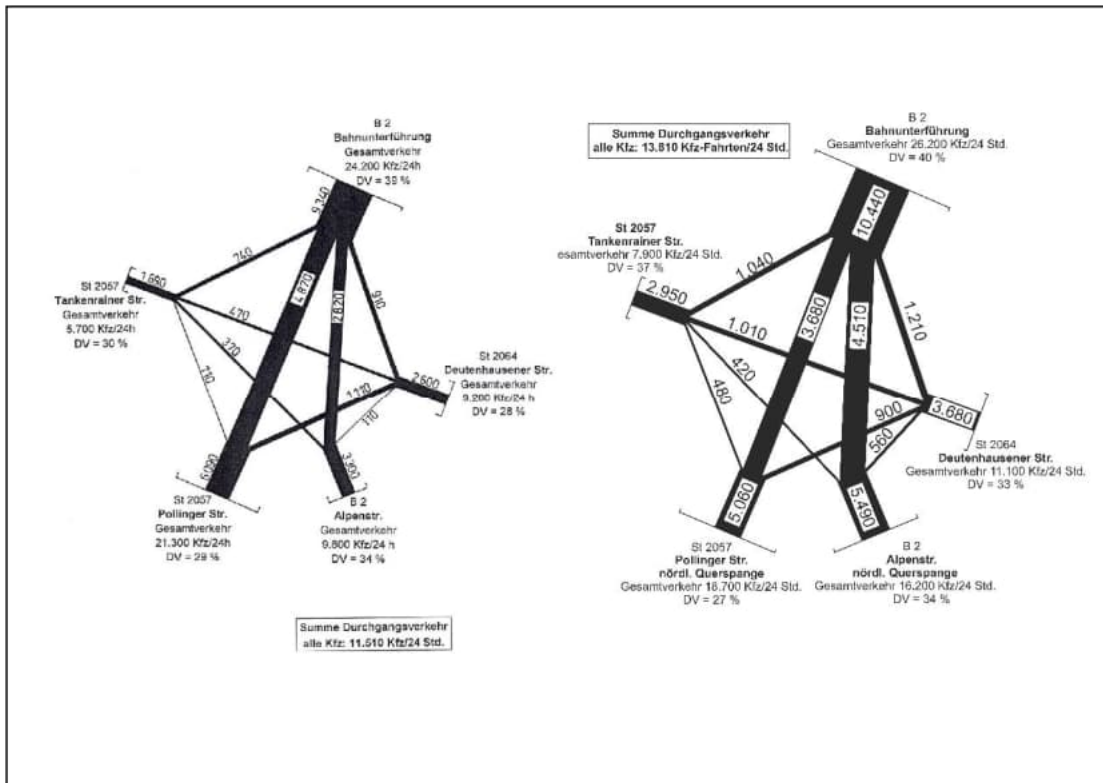
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 6.10.2017

Prognose

- Entwicklung je Verkehrszelle, Neubaugebiete
- Veränderungen auf Zufahrtsstraßen
Tunnel Starnberg u.a.
- Umlegung der Prognosematrix auf Analysenetz = Prognose-Nullfall
- Planfälle
- alle Belastungsänderungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall

2. Einzelbetrachtungen Weilheim

- 2.1 Änderung des Durchgangsverkehrs durch Südspange
Vergleich 1997 – 2017



- 2.2 Ziel der Umgehung = Entlastung vom Durchgangsverkehr**
Problem kurze Westumgehung = sehr umwegig
vom Verkehr der B 2 Süd (Murnau) bleiben 70 % in der Ortsdurchfahrt

Verkehrsuntersuchung Weilheim

Stadt Weilheim

Westumgehung kurz, mit AS Leprosenweg

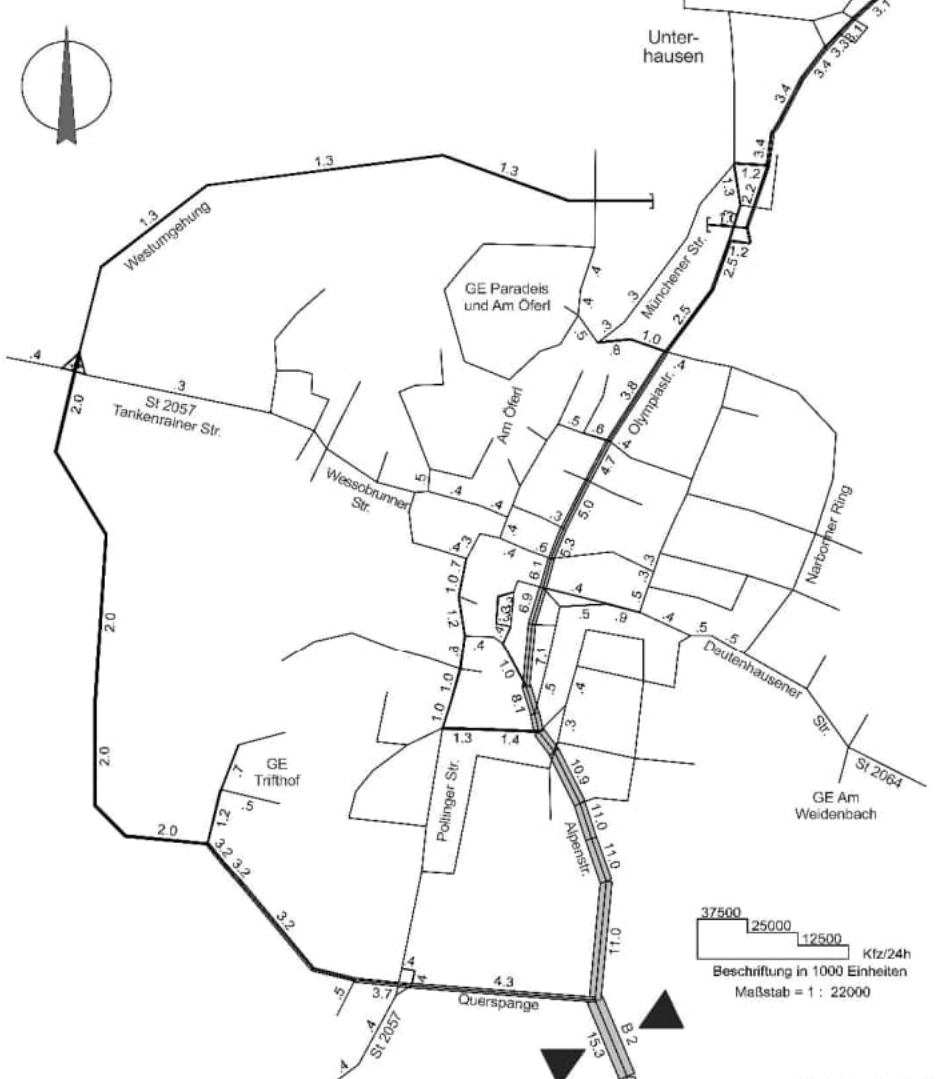
Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer B 2 Süd

Prognose 2035

Gesamtverkehr Werktag in 1000 Kfz/Tag

Plan 12c

Wielenbach



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 17. 6.2019

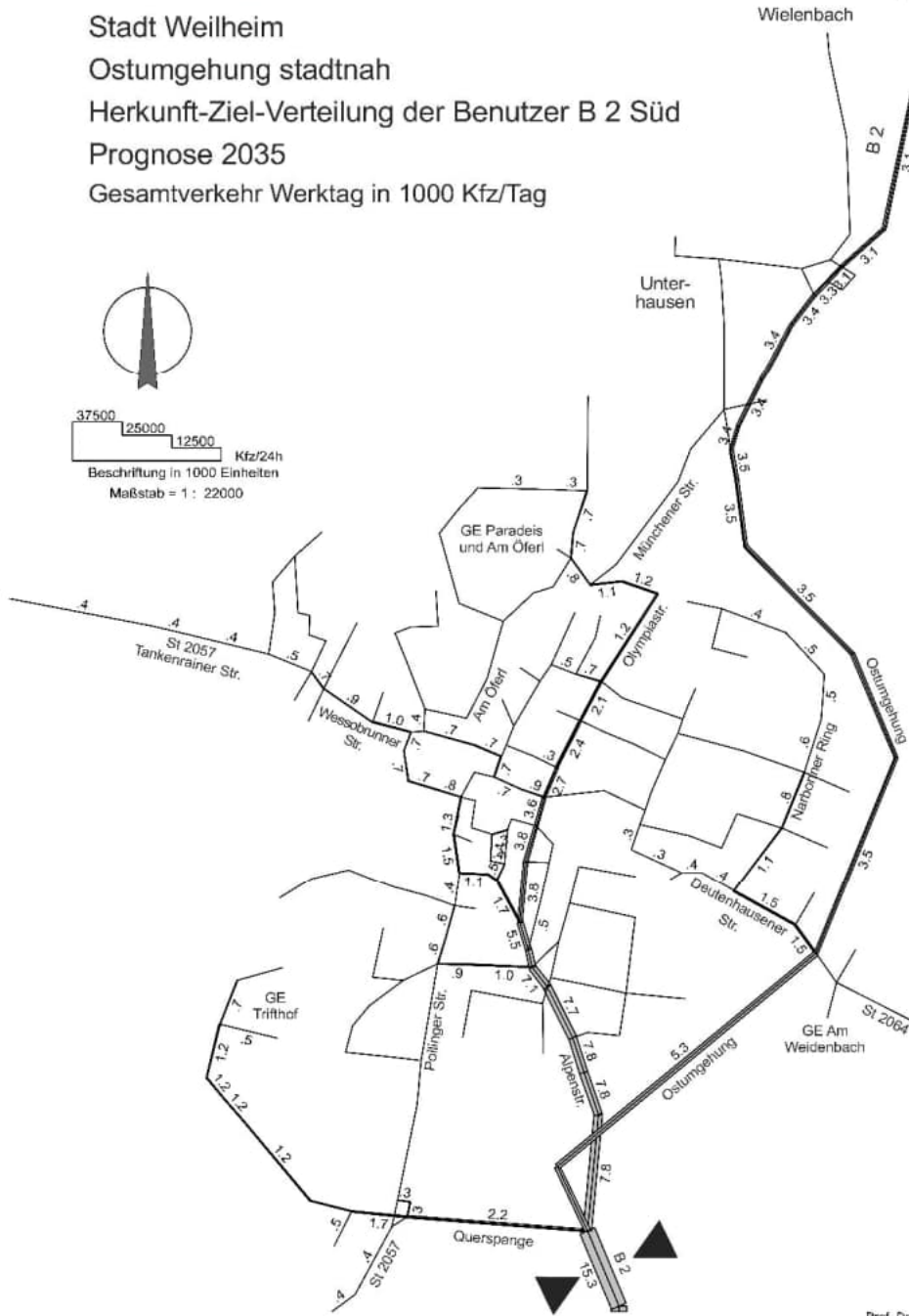
Verkehrsuntersuchung Weilheim

Plan 12a

Stadt Weilheim
Ostumgehung stadtnah
Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer B 2 Süd
Prognose 2035
Gesamtverkehr Werktag in 1000 Kfz/Tag



37500 25000 12500 Kfz/24h
Beschriftung in 1000 Einheiten
Maßstab = 1 : 22000



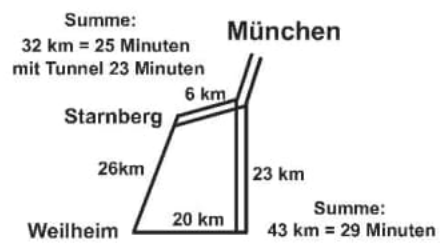
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 24. 6.2019

2.3 Ostumgehung Auswirkung auf Seeshaupt?

von Weilheim über Seeshaupt

nach München
1997: 296 Kfz/Tag
2017: 190 Kfz/Tag

von Peißenberg etc.
1997: 235 Kfz/Tag
2017: 98 Kfz/Tag



3 Verständnisfragen

Folgende Verständnisfragen kamen auf:

- „Mit welcher Fehlertoleranz ist bei den Zahlen des Verkehrsgutachtens zu rechnen?“
-> Es kann von einer Fehlertoleranz von ca $\pm 10\%$ ausgegangen werden
- „Woher stammt die Grundlage der zukünftig 2 000 zusätzlichen Einwohner in Weilheim?“
-> Die Zahlen stammen von der Stadt Weilheim.
- Die verschiedenen Verkehrsarten, der Durchgangs-, der Ziel und Quell sowie der innerörtliche Verkehr und die genaue Definition wurden erfragt

4 Diskussionsthemen

- „Ergibt sich eine Mehrbelastung der Gemeinde Seeshaupt durch eine Ostumgehung?“
- „Wie entwickelt sich die Mobilität in 10 bis 15 Jahren?“
- Die Unterschiede bei der Anbindung der Gewerbegebiete durch die West- bzw. Ostvarianten wurden diskutiert.
- Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine Umgehungsstraße ergeben sich neue Gestaltungsspielräume innerorts.
- Es wird ein Gesamtverkehrskonzept gefordert.
- „Auf bis zu 80 % der Auto-Fahrten kann verzichtet werden. Die Menschen müssen ihr Verhalten selbst ändern.“
- „Der ÖPNV ist auszubauen.“
- „Der Bahnhof Polling ist zu reaktivieren. Dies wurde bereits mehrfach ergebnislos bei der BEG angefragt.“
- „Hinsichtlich der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs und des ÖPNV ist zwischen ländlichen Regionen und Großstadt zu unterscheiden.“

- „Durch stark steigende Bevölkerungszahlen im Raum München und Oberbayern (Wachstumsregion) ist generell mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Dieses Wachstum kann nicht aufgehalten werden.“
- Bereits erfolgte Maßnahmen der Stadt Weilheim (Radfahrstreifen, Stadtbus,...) wurden diskutiert.
- „Gibt es überhaupt eine Verkehrswende und wenn ja, wie sieht diese konkret aus?“
- „Wird durch das geplante „Autonome Fahren“ die Verkehrsbelastung reduziert oder ist dadurch mit einer Zunahme von Fahrten (Fahrer unter 18 Jahren, ältere Personen,...) zu rechnen?“
- „Das Projekt Entlastungsstraße Weilheim ist lokal und separat zu den derzeit diskutierten globalen Umweltthemen zu betrachten. Ansonsten ist eine Diskussion nicht zielführend.“