

Zusammenfassung „Verkehrssituation in Wolfratshausen“

Warum brauchen wir eine Umgehungsstraße?

Wolfratshausen, 15. Juli 2016

Folgende Frage ist für Wolfratshausen zu klären: *Wie soll es mit der Verkehrsentwicklung im Wirtschaftsraum Wolfratshausen-Geretsried weiter gehen?*

Der Wirtschaftsraum Wolfratshausen-Geretsried zählt derzeit zu einem sich bundesweit am stärksten entwickelnden Gebiete. Zusammen haben beide Städte rund 45.000 Einwohner.

Berücksichtigt man die für die nächsten Jahre prognostiziert Bevölkerungsentwicklung des Münchner Umlandes, so ist mit einer Bevölkerungszunahme von 300.000 Einwohnern zu rechnen.

Der wesentliche Teil des Bevölkerungswachstums wird dabei im Münchner Süden stattfinden. Das heißt: wir müssen im Raum Wolfratshausen-Geretsried mit einer Einwohnerzahl von mehr als 60.000 Bürgern rechnen.

In den letzten Jahren hat sich Verkehrssituation im Nordlandteil des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen drastisch verschlechtert. Neben der ohnehin schon gestiegenen Einwohnerzahl haben sich auch die Industrie und das Gewerbe positiv entwickelt. Damit hat auch der Individual- und Schwerlastverkehr zugenommen.

Leider hat sich in diesem Zusammenhang die Infrastruktur nicht mitentwickelt. Es fehlen qualifizierte Straßen und ganz besonders eine Umgehungsstraße für den Wirtschaftsraum Wolfratshausen-Geretsried. Eine solche Straße entlastet die Bürger von Lärm, Staub und Verkehr. Sie steigert die Attraktivität und die Lebensqualität beider Städte und reduziert den volkswirtschaftlichen Schaden im täglichen Stau. Sie garantiert der Wirtschaft eine Entwicklungsperspektive im Nordteil des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen.

Die nachfolgenden Punkte sollen noch einmal die Komplexität der Verkehrsverhältnisse in Wolfratshausen verdeutlichen.

1. Die Verkehrssituation in Wolfratshausen

Wolfratshausen, eine Stadt mit rund 18.500 Einwohnern, liegt am Zusammenfluss von Loisach und Isar, 30km südlich von München im oberbayerischen Voralpenland.

Durch seine Tallage zwischen den beiden Flüssen Isar und Loisach, im Osten und Westen durch Seitenmoränen und dem Naturschutzgebiet Isarauen begrenzt, gibt es in Wolfratshausen drei Hauptstraßen, die täglich etwa 95.000 Fahrbewegungen¹ aufnehmen müssen.

Diese Hauptstraßen sind die Schießstättstraße (Gemeindestraße), die Sauerlacherstraße (St 2070) und die Königsdorfer Straße (B11). Sie bilden die Form eines Triangels.

Die Sauerlacherstraße überquert östlich von Wolfratshausen mit der Marienbrücke die Isar. Diese Brücke stellt die erste Querungsmöglichkeit 30 km südlich von München dar, die vom

Schwerlastverkehr genutzt werden kann². Die vorhandenen Brücken bzw. Trassen sind bis Wolfratshausen für die hohe Tonnagen-Belastung nicht ausgelegt oder gesperrt. Als Beispiel kann hier die Grünwalder Brücke genannt werden.

Die Sauerlacherstraße und Schießstättstraße in Wolfratshausen sind im Münchner Süden die Hauptverbindungsstraßen zwischen der Salzburger- und Garmischer Autobahn (A8/ A95)².

Kurz: *In Wolfratshausen sammelt sich der gesamte Individual- und Schwerlastverkehr aus Geretsried und der Nachbargemeinden, der Querungsverkehr zwischen den Autobahnen A95 und A8 sowie der Schwerlast-Umfahrungsverkehr, der den Mittleren Ring in München nicht mehr befahren kann. Es entsteht eine klassische „Flaschenhalssituation“.*

Die Verkehrssituation in Wolfratshausen ist mittlerweile derart labil, dass ein Unfall oder eine Straßenbaustelle ausreicht, um den gesamten Verkehr durch die Stadt zum Erliegen zu bringen. Dies bewies die Sperrung der Schießstättstraße am 11. August 2008, als die Stadt Geretsried³ für drei Tage Gleisbauarbeiten am bestehenden Industriegleis durchführte. In diesem Zeitraum musste der gesamte Verkehr aus Richtung Süden und von der A95 von der Königsdorfer- und der Sauerlacherstraße aufgenommen werden. Dies führte zu kilometerlangen Staus in Wolfratshausen und auf der Bundesstraße 11 in Richtung Geretsried.

Auch der Unfall eines Tanklastzuges auf der Garmischer Autobahn (A95) am 28. November 2008 verdeutlichte die prekäre Situation noch einmal eindrucksvoll. Hier musste die Autobahn zwischen den Anschlussstellen Schäftlarn und Wolfratshausen, in Höhe der Raststätte Höhenrain, komplett gesperrt werden. Der gesamte Verkehr in Richtung Garmisch bzw. München musste über Wolfratshausen umgeleitet werden, was zu einem Verkehrskollaps⁴ in Wolfratshausen führte. Da gleichzeitig der Christkindlmarkt in der Altstadt stattfand, wurde die durch Einbahnstraßenregelung verbliebene eine Fahrspur auch noch gesperrt. Das eskalierte die Situation zusätzlich.

¹ Aussage von Helmut Forster, 1. Bürgermeister der Stadt Wolfratshausen im Landtagswahlkampf 2008

² Siehe Abb. 1,2 und 3 im Abschnitt „2.1. Die Sperrung des Mittleren Ringes für den Schwerlastverkehr“

³ Leserbrief Markus Feigl „Ursache und Wirkung in der Verkehrspolitik“, Isar-Loisachbote vom 13. August 2008

⁴ Zeitungsartikel „Verkehrskollaps in Wolfratshausen – keine schöne Bescherung“, Isar-Loisachbote vom Wochenende, 29/ 30. November 2008

Durch die enorme Entwicklung der Städte Geretsried und Wolfratshausen, der umliegenden Gemeinden und des Durchgangsverkehrs zwischen den Autobahnen A95 und A8, hat das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren massiv zugenommen, wie Zählungen belegen. Verkehrsstaus sind mittlerweile an der Tagesordnung und drohen bei den geringsten Anlässen in ein Verkehrschaos zu kippen. Grundsätzlich muss von einer Verkehrszunahme von 1- 2% pro Jahr⁵ ausgegangen werden.

Folgende Tabelle verdeutlicht die Verkehrsentwicklung an den Kreuzungspunkten der Hauptverkehrsachsen in Wolfratshausen in den Jahren 2000 bis 2011:

Summe der Fahrzeuge/ Tag an den Kreuzungen*	Prof. Kurzak 13.07.2000	Arbeitskreis Verkehr 17.06.2004	Arbeitskreis Verkehr 16.06.2005	Arbeitskreis Verkehr 20.10.2005	Prof. Kurzak 05.05.2011
Schießstättstraße Pfaffenrieder Straße – Königsdorfer Straße (B11)	36.110	n.a.	n.a.	n.a.	35.957
Sauerlacherstraße Weidacher Hauptstraße - Schießstättstraße	19.050	n.a.	n.a.	n.a.	21.036
Moosbauerweg – Sauerlacherstraße (St2070)	4.330	n.a.	4.279	4.956	4.327
Sauerlacherstraße -Floßkanal	17.140	16.108	18.573	21.588	19.913
Am Wasen Sauerlacherstraße (St2070) – Königsdorfer Straße (B11) – Johannisbrücke	19.440	20.524	21.820	24.433	21.760

Tabelle 1
Stunden

* Zählungen morgens und abends hochgerechnet auf 24

Quelle: Zählungen des im Auftrag der Stadt Wolfratshausen arbeitenden Gutachter Prof. Dr. Ing. Harald Kurzak und des Arbeitskreises Verkehr, ein in der Stadt Wolfratshausen aktiver Verein, der auf den Grundlagen von Prof. Dr. Ing. Harald Kurzak eigene Verkehrszählungen, Berechnungen und Auswertungen vorgenommen hat⁶.

⁵ Aussage von Prof. Dr. Ing. Harald Kurzak / Arbeitskreis Verkehr

⁶ Siehe Anlage „Verkehrszählung“ im Anhang

Aus den oben aufgeführten Zahlen lässt sich an den Kreuzungspunkten für den Zeitraum 2000 bis 2006 folgende Veränderung bei den Fahrzeugen pro Tag ableiten:

Kreuzungspunkte in Wolfratshausen	Veränderung Fahrzeuge pro Tag 2000 - 2006	Veränderung in %	Verkehrsentwicklung Tendenz
Schießstättstraße Pfaffenrieder Straße – Königsdorfer Straße (B11)	-153	-0,42	konstant
Sauerlacherstraße Weidacher Hauptstraße - Schießstättstraße	+1.986	+10,43	überproportional steigend
Moosbauerweg – Sauerlacherstraße (St2070)	-3	-0,07	konstant

Sauerlacherstraße -Floßkanal	+2.773	+16,18	überproportional steigend
Am Wasen Sauerlacherstraße (St2070) – Königsdorfer Straße (B11) – Johannisbrücke	+2.320	+11,93	überproportional steigend

Tabelle 2

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Verkehrsbelastung in der Stadt Wolfratshausen überproportional zugenommen hat. Auch scheint die Einbahnstraßenregelung in der Marktstraße (Fahrtrichtung Norden nach Süden) bei der Verkehrsverlagerung eine größere Rolle zu spielen, als bisher angenommen. Bei der Umfahrung des Innenstadtbereiches kommt es im Bereich Sauerlacherstraße–Floßkanal immer häufiger zu Staus. Weitere verkehrsrechtliche Anordnungen können zu weiteren Verkehrsverlagerungen führen und damit die Bürger zusätzlich belasten.

Wolfratshausen liegt, was die Verkehrsentwicklung angeht, extrem ungünstig. Das tägliche Stauszenario beeinträchtigt die Menschen, das städtische Leben und die Wirtschaft im Raum Wolfratshausen-Geretsried.

2. Einflüsse auf die Verkehrssituation in Wolfratshausen

2.1. Die Sperrung des Mittleren Ringes für den Schwerlastverkehr

Seit der Sperrung des Mittleren Ringes in München für den Schwerlastverkehr über 3,5 Tonnen am 01. Februar 2008 hat sich die Verkehrssituation in Wolfratshausen noch zusätzlich zugespitzt. In Linie der Verbindung zwischen der Autobahnen A95 und A8 passieren täglich etwa 36.000 Fahrzeuge den Kreuzungspunkt Schießstättstraße - Königsdorfer Straße (B11).

Nachdem es für Lastkraftwagen (Lkw) südlich von München nur wenige Möglichkeiten gibt, die Stadt München in Richtung Norden weiträumig zu umfahren, geschieht dies hauptsächlich über Wolfratshausen (siehe Abschnitt 1). Durch die Sperrung des Ringes in München hat sich im Süden von München für den Lkw-Verkehr eine „Zwangspass“- Situation ergeben. Die Fahrstrecken muss über Wolfratshausen gewählt werden, da nur dort eine tragfähige Brücke über die Isar ist.

Unter den gleichen Gesichtspunkten kann auch der Lkw- Verkehr gesehen werden, der die Autobahnmaut umgehen will.

Die Abbildungen 1 bis 3 sollen die derzeit genutzte Umfahrungsroute um München für den Schwerlastverkehr verdeutlichen.

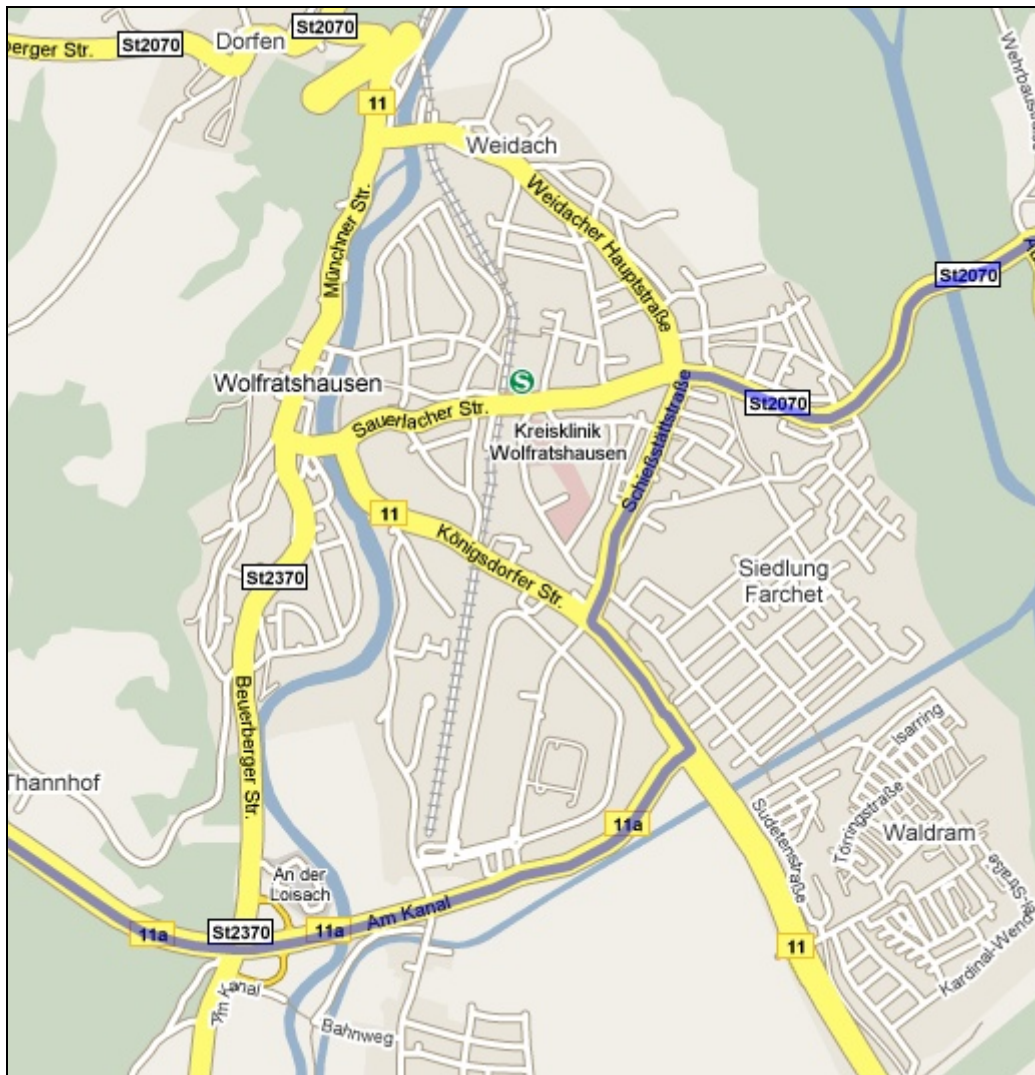


Abbildung 1

Quelle: maps.google.de

Die Karte zeigt die Streckenführung, wie sie derzeit vom Schwerverkehr gewählt wird. Von der Autobahn München-Garmisch (A95) kommend biegt das Fahrzeug in den Autobahnezubringer (B11a) Richtung Wolfratshausen ein und folgt der Strecke bis zur Bundesstraße (B11). Dort biegt es dann nach links ab und folgt der B11 weiter bis zur Kreuzung Pfaffenrieder Straße–Schießstättstraße. An dieser Stelle biegt es dann nach rechts in die Schießstättstraße ab. Dem Straßenverlauf folgend, kommt das Fahrzeug an die Kreuzung Schießstättstraße–Weidacher Hauptstraße–Sauerlacherstraße (St2070). Von dort aus biegt es nach rechts ab und folgt der Beschilderung zur Autobahn München – Salzburg (A8) (siehe auch Abbildung 2).

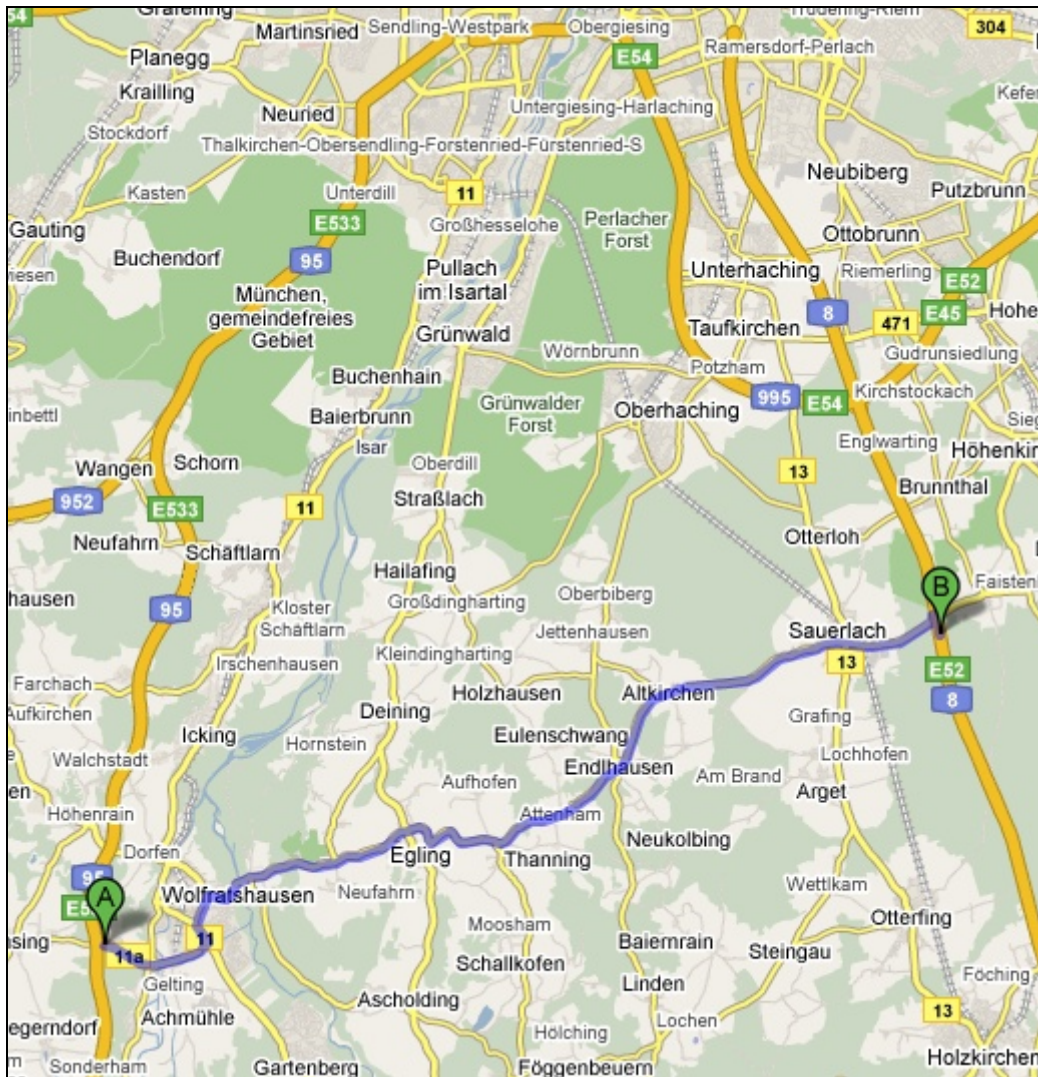


Abbildung 2

Quelle: maps.google.de

Nach der Durchfahrt von Wolfratshausen, folgt das Fahrzeug der Strecke in Richtung Sauerlach und kommt zur Autobahn München–Salzburg (A8). Über die Autobahn A8 kann dann direkt der Autobahnring A99 oder andere Autobahnanschlüsse im Münchner Raum angesteuert werden. Somit kann die Stadt München weiträumig in Richtung Norden umfahren werden.

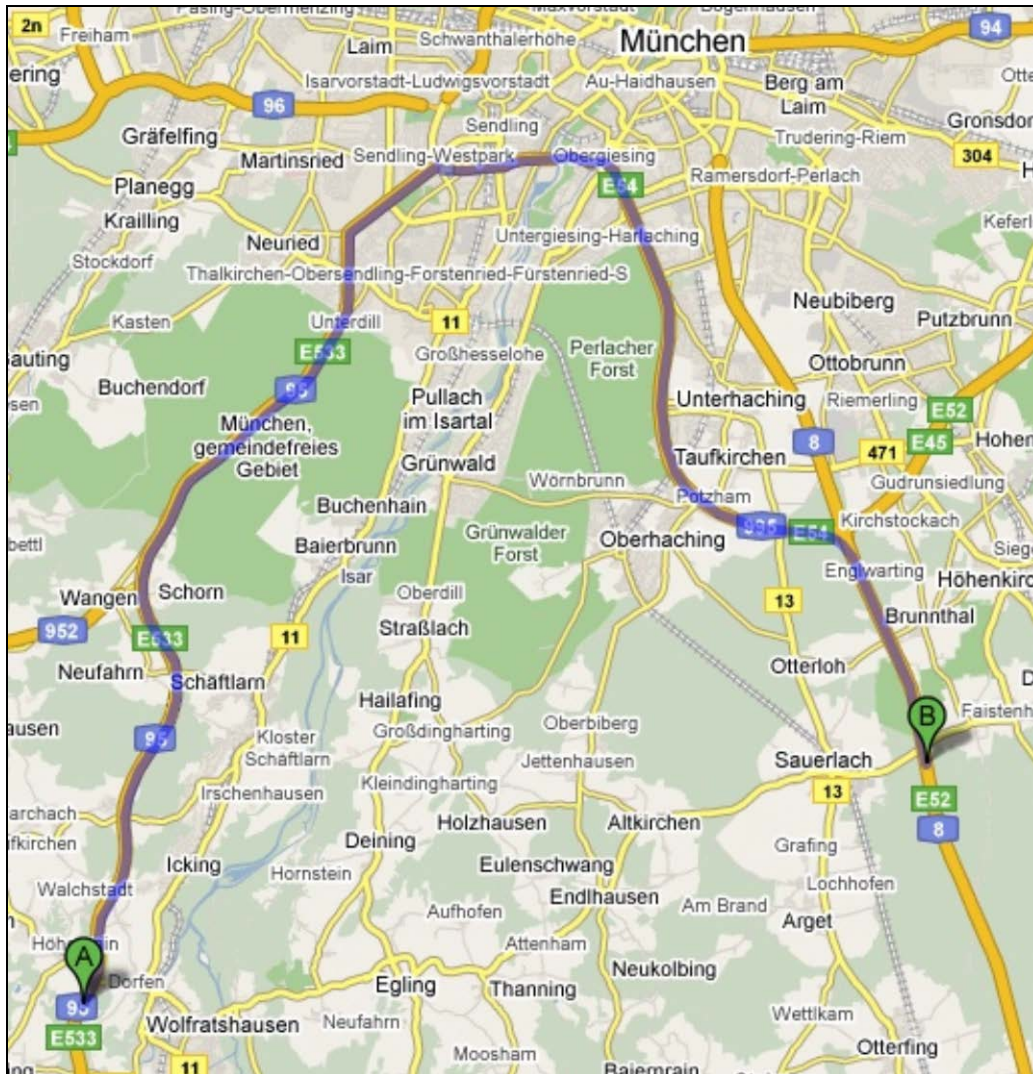


Abbildung 3

Quelle: maps.google.de

Die Abbildung 3 zeigt eine weitere Variante um die Autobahnen A95 und A8 bis zur Anschlussstelle Sauerlach zu verbinden. Bei der früheren Streckenführung nach Norden konnte die Autobahn A95 bis zum Mittleren Ring befahren werden. Auf dem Mittleren Ring wurden dann die der Straße angegliederten Autobahnanschlüsse direkt angefahren.

Der Schritt der Lkw- Sperrung des Mittleren Ringes in München erfolgte mit der Begründung, die Abgas- und Feinstaubbelastung im Innenstadtbereich zu senken. Es wurden auch die entsprechenden Umweltzonen eingerichtet. Damit wurde jedoch das Verkehrsaufkommen in die Randbereiche von München und die umliegenden Gemeinden verlagert.

Beim Mittleren Ring in München handelt es sich um eine Straße mit *übergeordneter* Bedeutung, die aus unserer Sicht nicht für den Lkw- Verkehr gesperrt werden darf. Es münden in diese Ringstraße mehrere Autobahnen ein. Dies sind die Autobahnanschlüsse Lindau–München (A96), München–Nürnberg (A9), München–Passau (A94), München–Salzburg bzw. München–Stuttgart (A8/ A995), aber auch diverse Bundes- und Staatsstraßen.

Die Aufgabe dieser Ringstraße ist die direkte Verbindung dieser Autobahnen, Bundes- und Staatstraßen.

Somit begründet sich die übergeordnete Bedeutung des Mittleren Rings. Die für Februar 2008 erlassene verkehrsrechtliche Anordnung darf angezweifelt werden.

2.2. Die Entwicklung der Region Wolfratshausen-Geretsried

2.2.1. Entwicklung der Gewerbe- und Industriegebiete

Wolfratshausen ist auf der einen Seite geographisch aber auch in der Gemeindefläche mit rund 9.13 km² in seiner Entwicklung begrenzt. Die Stadt hat zwei Gewerbe- bzw. Industriegebiete, die gesamt eine Fläche von rund 55 ha einnehmen.

Geretsried ist als Gemeinde mit 24,59 km² sehr flächenstark. Die Stadt verfügt über vier Gewerbe- bzw. Industriegebiete mit einer Gesamtfläche von 165 ha und hat somit ein erhebliches Entwicklungspotential. Gelting Ost wurde erst vor kurzem ausgewiesen.

Dies schlägt sich auch in der Wirtschaftskraft und der Verkehrsentwicklung nieder. Gelting Ost wurde erst vor kurzem ausgewiesen.

2.2.2. Entwicklung der Wohnbevölkerung

Wie schon in Punkt 2.2.1. beschrieben, ist Wolfratshausen flächenmäßig sehr begrenzt. Es findet zwar eine bauliche Nachverdichtung statt, jedoch können kaum mehr größere Wohngebiete ausgewiesen werden.

Geretsried verfügt über große bebaubare Flächen. Im Jahr 2016 wurde eine neue Wohnbebauung von 600 bis 700 Wohnungen beschlossen.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass eine weitere Entwicklung bei der Wohnbebauung und die weitere Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten zu einer erheblichen Verkehrszunahme im Nordlandkreis. Führt.

3. Möglichkeiten einer Verkehrsentlastung

Wolfratshausen ist eine flächenbegrenzte Stadt, was den Bau einer Umgehungsstraße erschwert. Hier ist die Stadt auf die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden angewiesen.

Im Jahr 2000 an Herrn Prof. Dr. Kurzak wurde seitens der Stadt Wolfratshausen der Auftrag für ein Verkehrsgutachten vergeben. Ziel war es, ein Verkehrskonzept zu entwickeln und Trassenvarianten für eine Umgehungsstraße zu eruiieren.

Damals wurden 11 Varianten erstellt, von denen bei einer näheren Überprüfung heute nur noch zwei Varianten realisierbar zu sein scheinen. Die damals möglichen Trassen wurden in der Zwischenzeit überbaut, es formierte sich Widerstand oder wurden für die Verlängerung der S7 nach Geretsried frei gehalten.

Es kristallisierten sich nunmehr zwei Tunnelvarianten in Ost-West Richtung heraus, die sich auch naturverträglich realisieren lassen und die Bürger nur wenig belasten....

Für die Baukosten können 40-70 T€ pro laufenden Tunnelmeter angesetzt werden.

NKU erbrachte 2001 einen Faktor von 1,3 oder 1,4.

Autobahnausfahrt Höhenrain (Raststätte evtl. verlegen)

- Einbringen in den Bundesverkehrswegeplan: Bund baut und trägt die Kosten. Kann lange dauern.

BVP wird alle 5 Jahre fortgeschrieben

- Ausbauplan für Staatsstraßen: Bayern baut und trägt die Kosten. Kann noch länger dauern.

APS wird alle 10 Jahre fortgeschrieben

- Bauen in kommunaler Sonderbaulast. Planung durch die Gemeinden, Straßenbauamt unterstützt.

Förderungen von ca. 80%, Rest der Kosten wird aufgeteilt zwischen den Nachbargemeinden (wie S7 Verlängerung), Anteil von Bund muss man nachfragen ob möglich?

[Umgehung ist eine wichtige Infrastrukturmaßnahme, die allen zugutekommt...](#)