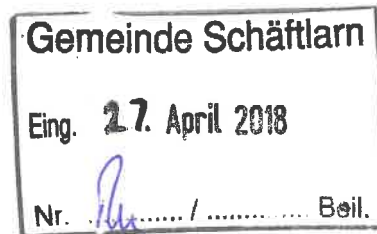


Gemeinde Schäftlarn
Herrn 1. Bürgermeister
Dr. Ruhdorfer
Starnberger Str. 50
82069 Hohenschäftlarn



Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
30-631/J
19.04.2017

Unser Zeichen
S2-43533-St2071

Bearbeiter, Zimmer-Nr.
Herr Rinderer, G 113
Stefan.Rinderer@stbafs.bayern.de

München, 13.04.2018
☎ 08161 932 - 2200
☎ 08161 932 - 3722

**St 2071, A 95 AS Schäftlarn - Schäftlarn (B 11)
Ortsumfahrung Schäftlarn; Voruntersuchung**

Sehr geehrte Herr Bürgermeister Dr. Ruhdorfer,

mit Schreiben vom 19.04.2017 haben Sie uns die Unterlagen der Voruntersuchung zur Vorprüfung zukommen lassen. Nach einer ersten Durchsicht der Unterlagen fand am 13.09.2017 eine gemeinsame Besprechung mit der Gemeinde Schäftlarn, dem Ingenieurbüro Schönenberg und dem Staatlichen Bauamt Freising statt. Im Nachgang zu dieser Besprechung wurde uns am 30.01.2018 der überarbeitete Erläuterungsbericht zur Durchsicht überlassen.

Projekt

In Schäftlarn kreuzen sich die B 11 Wolfratshausen – München und die St 2071 Wangen – Schäftlarn. Der westlich der B 11 liegende Abschnitt der St 2071 ist ein verkehrswichtiger Zubringer zur A 95 München – Garmisch-Partenkirchen. Durch Steigungen von bis zu 11 %, enge Kurvenradien, Fahrbahnbreiten z. T. unter 6 m, das Fehlen von Linksabbiegespuren und einen höhengleichen Bahnübergang bestehen im westlichen Bereich der Ortsdurchfahrt der St 2071 Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit sowie Umweltbeeinträchtigungen.

Die Ortsumfahrung Hohenschäftlarn ist als nördlich von Schäftlarn geführte Verbindung zwischen der A 95 und der B 11 geplant und entlastet damit die Ortsdurchfahrten im Zuge der St 2071 (West) und der B 11 (Nord).

...

Ausbauplan für die Staatsstraßen

Das Projekt ist im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen mit Gesamtkosten von 5,6 Mio. € und einer Länge von 2,7 km in der Dringlichkeit 1R (2021 bis 2025) enthalten.

Die Straßenbauverwaltung arbeitet prioritär daran, die vordringlichsten Projekte der 1. Dringlichkeit bis zum Jahr 2020 abzuarbeiten. Aus diesem Grund übernahm die Gemeinde 2013 die kommunale Sonderbaulast für Planung und Neubau der Umfahrung. Mit der Widmung der Umfahrung als Staatsstraße zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe wird die Straßenbaulast wieder beim Freistaat Bayern liegen.

Projektbearbeitung

In einer Vorplanung und einem Verkehrsgutachten wurden die Varianten A bis F untersucht. In der darauf folgenden Umweltverträglichkeitsstudie wurde der Bestand der Umweltschutzgüter erfasst und bewertet. Im Ergebnis wurde ein im Vergleich zu den umliegenden Flächen konfliktarmer Korridor dargestellt. Außerdem wurden die Varianten A bis F der Vorplanung bewertet. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Varianten B und C hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter am günstigsten sind und die Varianten A, D, E und F zu deutlich gravierenderen Auswirkungen auf die Umwelt führen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Runden Tisches ergab, dass die Varianten B und E und zusätzlich die Variante BI weiter untersucht werden sollen. Der Streckenverlauf der Variante BI orientiert sich an der sogenannten „Milchstraße“ zwischen der A 95 Anschlussstelle Schäftlarn und dem Gewerbegebiet Schorn der Stadt Starnberg sowie an der nördlichen Gemeindegrenze zwischen Schorn und der B 11. Im Sinne einer zielorientierten und wirtschaftlichen Vorgehensweise wurden anschließend für diese drei Varianten eine vegetationskundliche Bestandserfassung und eine zoologische Kartierung durchgeführt.

Auf dieser Basis werden die drei Varianten B, E und BI in der vorliegenden Voruntersuchung vergleichend gegenübergestellt. Daneben wurden auch die Kosten fortgeschrieben.

Des Weiteren wurde zwischenzeitlich eine großräumige Straßenverbindung zwischen einer neu zu errichtenden Anschlussstelle an der A 95 und der B 11 nördlich von Schäftlarn gefordert. Diese mögliche Variante wurde in Verbindung gebracht mit einer ortsfernen Umfahrung von Starnberg zwischen der St 2069 und der neu zu schaffenden Anschlussstelle an der A 95 bei Oberdill. Diese interkommunale Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Schäftlarn und der Stadt Starnberg wurde jedoch durch Beschluss des Stadtrates der Stadt Starnberg vom 29.01.2018 abgelehnt.

Beurteilung der drei Varianten

Das Projekt „St 2071 Ortsumfahrung Schäftlarn“ soll vereinbarungsgemäß in kommunaler Sonderbaulast durch die Gemeinde Schäftlarn realisiert werden. Mit der Verkehrsfreigabe wird die Ortsumfahrung zur Staatsstraße gewidmet und steht

damit in der Baulast des Freistaats Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Freising. Voraussetzung dafür ist, dass das Projekt bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie unter Berücksichtigung der Belange der Raumordnung und Landesplanung geplant ist.

Im Hinblick auf die Erlangung von vollziehbarem Baurecht ist das Vermeidungsgebot nach Naturschutzgesetz zu beachten. Vermeidbare Beeinträchtigungen sind demnach zu unterlassen. Konsequenterweise bedeutet dies, dass geeignete Varianten mit geringerer Beeinträchtigung von Umweltschutzgütern weiterzuvorführen sind.

Variante B:

Baulänge: rund 2.824 m; Gesamtkosten: rund 9,44 Mio. €

Variante E:

Baulänge: rund 3.224 m; Gesamtkosten: rund 10,16 Mio. €

Variante BI:

Baulänge: rund 5.113 m; Gesamtkosten: rund 14,18 Mio. €

Eine Ortsumfahrung verliert an Akzeptanz durch den Verkehrsteilnehmer je umwegiger bzw. länger sie ist. Dieser Erfahrungswert spiegelt sich in der Verkehrsuntersuchung vom 01.12.2016 von Prof. Kurzak wider. Die angestrebte Verlagerung des Verkehrs von der Ortsdurchfahrt auf die Ortsumfahrung wird am besten mit der Variante B erreicht. In Verbindung mit der geringsten Baulänge und den niedrigsten Kosten der zu vergleichenden Varianten erfüllt somit Variante B das Kriterium der Wirtschaftlichkeit am besten und entlastet zudem die Ortsdurchfahrt am meisten.

Entsprechend der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt München haben mit aktuellem Stand der Unterlagen alle drei Varianten negative Auswirkungen auf die Umwelt. Unter Berücksichtigung des Vermeidungsgebotes (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) erscheint auf Basis der vorliegenden Unterlagen die Variante B am umweltverträglichsten.

Auf Basis der vorgelegten Unterlagen und der vorstehenden Ausführungen sehen wir das größte Realisierungspotential in Variante B und empfehlen diese Variante weiterzuvorführen und im Rahmen der Entwurfsplanung auszuarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen



Rinderer
Bauberrat