



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian Streibl FREIE WÄHLER**
vom 22.12.2017

Verkehrliche Entwicklung im Bereich der B 472

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Kraftfahrzeuge im Bereich der B 472 seit 2000 entwickelt, aufgeschlüsselt nach
 - Anzahl der Kfz (Lkw, Pkw, Busse etc.) in den einzelnen Jahren,
 - den wesentlichen Streckenabschnitten zwischen Kreuzungspunkten zu anderen Bundesfernstraßen?
2. Welche Abschnitte der B 472 führen aktuell durch innerörtliche bzw. innerstädtische Bereiche, aufgeschlüsselt nach
 - den jeweiligen Streckenabschnitten,
 - den entlang dieser Abschnitte lebenden Bewohnern,
 - der Verkehrsdichte auf diesen Abschnitten?
3. Wie weit sind die jeweiligen Planungen zur Verlegung der unter Frage 2 genannten Streckenabschnitte in Form von Ortsumfahrungen oder Tunnelprojekten gediehen, aufgeschlüsselt nach
 - dem jeweiligen Planungsstand,
 - der Planung der Finanzierung dieser Projekte,
 - den realistischere zu erreichenden Zeitpunkten des Baubeginns der einzelnen Projekte?
4. Welche Maßnahmen ergreifen die Verantwortlichen für die unter Frage 2 genannten Abschnitte, um die Lärm-, Abgas- und Verkehrsbelastung in der Zeit bis zur Realisierung von Umfahringprojekten zu reduzieren?
5. Welche Ursachen liegen vor, dass die Ampelanlage auf der Flinthöhe in Bad Tölz in letzter Zeit so massive Probleme bereitete?
6. Wie lange dauert die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Zug, ...) aktuell vom Beginn der B 472 bei Marktoberdorf bis zum Irschenberg?
7. Wie hoch ist die Feinstaub- bzw. Abgasbelastung in den Kommunen, durch die die B 472 aktuell führt, aufgeschlüsselt nach
 - den einzelnen Jahren seit 2010,
 - den einzelnen Orten?
8. Welches Fahrgastpotenzial wäre nach Realisierung einer Eisenbahnverbindung als Lückenschluss zwischen Marktoberdorf und Rosenheim in Analogie zur B 472 zu erschließen?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz**
vom 05.02.2018

Vorbemerkung:

Die B 472 von Marktoberdorf (B 12) bis Irschenberg (A 8) ist Teil einer wichtigen Ost-West-Achse entlang der Alpen. Sie stellt die direkteste Verbindung zwischen den Oberzentren Kempten und Rosenheim dar und weist einen hohen, weitestgehend ortsdurchfahrtenfreien Ausbaustandard auf. Mit dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird die vorrangige Zielsetzung der verkehrlichen Entlastung von Siedlungsschwerpunkten und der Beseitigung von Sicherheitsdefiziten im Zuge der B 472 weiter verfolgt.

1. **Wie hat sich die Zahl der Kraftfahrzeuge im Bereich der B 472 seit 2000 entwickelt, aufgeschlüsselt nach**
 - **Anzahl der Kfz (Lkw, Pkw, Busse etc.) in den einzelnen Jahren,**
 - **den wesentlichen Streckenabschnitten zwischen Kreuzungspunkten zu anderen Bundesfernstraßen?**

Die Verkehrsentwicklung im Bereich der B 472 seit dem Jahr 2000 kann im Detail dem Bayerischen Straßeninformationssystem unter nachfolgender Internetadresse entnommen werden: <https://www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ/strassenverkehrszaehlungen.aspx>.

Darin sind die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen aus den Jahren 2000, 2005, 2010 und 2015 für die durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehre (DTV) nach Fahrzeuggruppen und Zählstellenabschnitten unterteilt abrufbar.

Insgesamt hat der Verkehr auf der B 472 damit im Zeitraum von 2000 bis 2015 in vergleichbarer Größenordnung wie der bayerische DTV-Mittelwert für Bundesstraßen (rd. 9 Prozent) zugenommen.

2. **Welche Abschnitte der B 472 führen aktuell durch innerörtliche bzw. innerstädtische Bereiche, aufgeschlüsselt nach**
 - **den jeweiligen Streckenabschnitten,**
 - **den entlang dieser Abschnitte lebenden Bewohnern,**
 - **der Verkehrsdichte auf diesen Abschnitten?**

Im Streckenzug der B 472 wurden durch den Bau von Umfahrungen (Schongau/Peiting, Peißenberg, Habach, Bichl, Südumfahrung Bad Tölz, Greiling/Reichersbeuern) bereits zahlreiche Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlastet.

Mit der am 18.12.2017 für den Verkehr freigegebenen Ortsumfahrung von Hohenpeißenberg konnte jüngst ein weiterer Ort entlastet und die Leistungsfähigkeit der B 472 gesteigert werden.

In folgenden Orten führt die B 472 noch durch innerörtliche Bereiche:

Gemeinde/Stadt:	Länge der Ortsdurchfahrt:	Von Verkehrslärm betroffene Anzahl Einwohner:	Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt: ¹⁾ [Kfz/24 h]
Marktoberdorf	1,51 km (B 472)	1.819 ²⁾	7.724–11.651 (B 472)
	3,13 km (B 16)		8.523–13.104 (B 16)
Bertoldshofen	0,86 km		2.982–6.650
Huglfing	2,91 km	keine Daten verfügbar	5.657–7.579
Bad Heilbrunn	1,80 km	100 ³⁾	15.572
Bad Tölz	0,89 km	631 ²⁾	14.152–27.315
Waakirchen	0,90 km	809 ²⁾	8.105–14.152
Miesbach	1,62 km	400 ³⁾	11.351–23.682

¹ Grundlage: Straßenverkehrszählung 2015; Von-bis-Angabe, falls mehrere Zählabschnitte in der Ortsdurchfahrt einschlägig sind.

² Angabe aus der Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen bei der Projektbewertung zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 (siehe: www.bvwp-projekte.de).

³ Angabe aus Lärmkartierung der bayerischen Hauptverkehrsstraßen mit durchschnittlich täglichem Verkehr von mehr als 8.200 Kfz, durch Verkehrslärm mit Pegeln > 55 dB(A) tags oder > 50 dB(A) nachts beeinträchtigte Anzahl Einwohner (gerundet) (siehe: www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/index.htm).

3. Wie weit sind die jeweiligen Planungen zur Verlegung der unter Frage 2 genannten Streckenabschnitte in Form von Ortsumfahrungen oder Tunnelprojekten gediehen, aufgeschlüsselt nach

– dem jeweiligen Planungsstand,

– der Planung der Finanzierung dieser Projekte,

– den realistischen Zeitpunkten des Baubeginns der einzelnen Projekte?

a) B 16, Ortsumfahrung Marktoberdorf/Bertoldshofen (B 472)

Die Maßnahme ist seit 04.07.2017 in Bau, die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2021 geplant. Die B 16, OU Marktoberdorf/Bertoldshofen ist im Bundeshaushalt im Kap. 1201 einzeln veranschlagt.

b) B 472, Ortsumfahrung Huglfing

Das Projekt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Weiteren Bedarf (WB) eingestuft. Mit der nachrangigen Einstufung geht kein Planungsauftrag durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an die Auftragsverwaltung einher.

c) B 472, Ortsumfahrung Bad Heilbrunn

Das Projekt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Weiteren Bedarf (WB) eingestuft. Mit der nachrangigen Einstufung geht kein Planungsauftrag durch das BMVI an die Auftragsverwaltung einher.

d) B 472, Nordumfahrung Bad Tölz

Das Projekt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft. Für die Maßnahme läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Nach den Erörterungsterminen zur Planfeststellung im Oktober 2016 wurden durch das Staatliche Bauamt Weilheim zahlreiche Planänderungen veranlasst. Mit den tektierten Planfeststellungsunterlagen soll im Jahr 2018 das

Planfeststellungsverfahren fortgeführt werden. Verlässliche Aussagen zum Baubeginn sind derzeit noch nicht möglich.

e) B 472, Ortsumfahrung Waakirchen

Das Projekt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft. Derzeit erfolgt durch das zuständige Staatliche Bauamt Rosenheim die Vorplanung zu dem Projekt. Eine Aussage zu einem möglichen Baubeginn wäre zum jetzigen Zeitpunkt reine Spekulation, da der Planungsprozess ganz am Anfang steht und erfahrungsgemäß mit zahlreichen, auch zeitlichen Risiken einhergeht.

f) Umfahrung von Miesbach

Ein Umfahrungsprojekt von Miesbach im Zuge der B 472 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

4. Welche Maßnahmen ergreifen die Verantwortlichen für die unter Frage 2 genannten Abschnitte, um die Lärm-, Abgas- und Verkehrsbelastung in der Zeit bis zur Realisierung von Umfahrungsprojekten zu reduzieren?

Zwischenzeitlich, bis zur Realisierung von Ortsumfahrungen, muss der Verkehr weiterhin durch die jeweiligen Orte geführt werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der bestehenden Strecke sind nicht möglich, denn sie würden dazu führen, dass die Bundesstraße ihre Funktion als Fernstraße für den weiträumigen Verkehr nicht mehr erfüllen kann. Bei Sanierungen innerörtlicher Straßenbereiche werden zur Reduzierung der Lärmemissionen durch den Straßenbaulastträger in der Regel lärmindernde Fahrbahnbeläge eingesetzt.

5. Welche Ursachen liegen vor, dass die Ampelanlage auf der Flinthöhe in Bad Tölz in letzter Zeit so massive Probleme bereitete?

Aufgrund eines defekten Steuergerätes ist die Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung B 472/B 13 (Flint-Areal) am 06.11.2017 ausgefallen. Da für die hier verwendete ältere Baureihe der Firma Siemens keine Ersatzteile mehr bereitgestellt werden, war ein Ersatz ebenso wie eine Reparatur nicht möglich. Kurzfristig wurden ersatzweise drei provisorische LSA im Zuge der B 472 (Schäffenacker Str./Sachsenkammer Str./B13) aufgestellt und am 10.11.2017 in Betrieb genommen. Durch das Staatliche Bauamt Weilheim wurde anschließend beim Anlagenhersteller veranlasst, die massiv auftretenden Rückstauungen in Absprache mit Polizei und Verkehrsbehörde durch Programmänderungen zu verbessern. Mit dem am 01.12.2017 aufgespielten bestmöglich optimierten Schaltprogramm konnte weitestgehend eine Beruhigung der Verkehrssituation erzielt werden. Der Ersatzneubau für vier LSA der älteren Baureihe im Zuge der B 472 wird ab dem 2. Quartal 2018 unter Einsatz neuester Technologie erfolgen.

6. Wie lange dauert die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Zug, ...) aktuell vom Beginn der B 472 bei Marktoberdorf bis zum Irschenberg?

Die Fahrzeiten zwischen den Orten Marktoberdorf und Irschenberg bei Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel sind abhängig vom Wochentag und von der Tageszeit. Sie können z. B. der Fahrtauskunft des Freistaates unter www.bayern-fahrplan.de entnommen werden. Die schnellsten öffentlichen Verbindungen zwischen den beiden Orten benötigen eine Reisezeit von unter 2 ¼ Stunden.

7. Wie hoch ist die Feinstaub- bzw. Abgasbelastung in den Kommunen, durch die die B 472 aktuell führt, aufgeschlüsselt nach

- den einzelnen Jahren seit 2010,
- den einzelnen Orten?

In den unter der Tabelle zu der Antwort zur Frage 2 aufgeführten Orten befinden sich keine ortsfesten Messstationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB). Untersuchungen des Landesamts für Umwelt (LfU) aus früheren Jahren (2001 und 2008) haben dort bislang keine Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwerts (inkl. Toleranzmarge) für Stickstoffdioxid (NO₂) ergeben. Für die beiden Ortschaften Marktoberdorf und Miesbach, mit den damals ermittelten höchsten Immissionskonzentrationen für NO₂ und wegen der Verkehrszunahme auf der B 472 in den letzten Jahren, hat das LfU die Modellrechnungen mit neuen Verkehrszahlen aktualisiert. Die Verkehrszahlen in Bad Tölz sind zwar ebenfalls hoch, allerdings ist hier die Bebauungssituation lufthygienisch unproblematischer.

Für die vom LfU betrachteten Straßenabschnitte ergaben sich für NO₂, Feinstaub (PM10) und Feinstaub (PM2.5) Jahresmittelwerte von 34, 20 bzw. 14 µg/m³ für den Abschnitt der B 472 in Marktoberdorf sowie 40, 22 bzw. 14 µg/m³ für den Abschnitt der B 472 in Miesbach.

8. Welches Fahrgastpotenzial wäre nach Realisierung einer Eisenbahnverbindung als Lückenschluss zwischen Marktoberdorf und Rosenheim in Analogie zur B 472 zu erschließen?

Hierüber existieren keine belegbaren Zahlen.