



# Verkehr in Holzkirchen und im Oberland

Analyse der Verkehrssituation, Vorschläge zur Verbesserung der Lebensqualität, Alternativen zu einer Südumgehung von Holzkirchen

Diskussionsbeitrag der Bürgerinitiative Stop Südumgehung zur Verbesserung der Verkehrssituation in Holzkirchen und Umgebung.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Zielsetzung und Aufbau</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Die ortsnahe Südumgehung im Kontext der Verkehrssituation in Holzkirchen und im umliegenden Oberland</b> .....	<b>4</b>
3.1	Entlastungswirkung einer ortsnahen Südumgehung für Holzkirchen .....	4
3.2	Belastungswirkung einer Holzkirchner Südumgehung für Holzkirchen .....	5
3.3	Einflussfaktoren des Holzkirchner Verkehrs und des Verkehrs im umliegenden Oberland...	6
3.3.1	Die wesentlichen Einflussfaktoren des Binnenverkehrs, sowie Quell- und Zielverkehrs in Holzkirchen.....	7
3.3.2	Die wesentlichen Einflussfaktoren des Durchgangsverkehrs in Holzkirchen .....	7
3.3.3	Einflussfaktoren aus überregionalen Verkehrsplanungen und Maßnahmen .....	8
3.3.4	Einflussfaktoren aus dem Verkehrsträger Schiene und verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen .....	9
<b>4</b>	<b>Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Holzkirchen und im umliegenden Oberland</b> .....	<b>10</b>
4.1	Vorschläge für innerörtliche Maßnahmen .....	10
4.1.1	Erstellung eines umfangreichen Verkehrsgutachtens und Aufstellung eines integrierten Verkehrskonzepts .....	11
4.1.2	Straßenbauliche Maßnahmen und Maßnahmen zur Verkehrslenkung .....	12
4.1.3	Maßnahmen zur Verbesserung der innerörtlichen Fahrradnutzung .....	17
4.2	Maßnahmen zum Verkehrsträger Schiene .....	19
4.3	Integrierte Konzepte und weitere Maßnahmen.....	23
4.4	Regionale und Überregionale Maßnahmen im Straßenbau .....	25
<b>5</b>	<b>Kombination von Maßnahmen = Alternativen zur Südumgehung</b> .....	<b>28</b>
5.1	Umgehung Waakirchen + BOB-Maßnahmen .....	29
5.2	Piesenkam-Trasse + Ausbau B318 + Ausbau Tunnel Warngau .....	29
5.3	Keine Umgehungsstraße und nur Konzentration auf Bahn und innerörtliche Maßnahmen	30
<b>6</b>	<b>Fazit und Empfehlung</b> .....	<b>30</b>

## 1 Zusammenfassung

Seit im Dezember 2013 die neuen Korridore für eine ortsnahe Holzkirchner Südumgehung vorgestellt wurden, beschäftigt kaum ein Thema die Holzkirchner so stark wie das Thema Verkehr. Mit der ortsnahen Südumgehung rückt plötzlich eine neue Bundesstraße sehr nah an den Ort heran, droht unbezahlbare Naherholung zu zerstören, und die Existenz der Landwirtschaft zu gefährden. Die Lebensqualität der Menschen in den südlichen Ortsteilen würde durch Lärm und Schadstoffe beeinträchtigt. Die Südumgehung würde auch den Bau einer Westumfahrung von Hartpenning und einer Westumfahrung von Kurzenberg notwendig machen – mit ähnlichen Folgen.

Gleichzeitig leben und arbeiten im Ortskern und an den großen Durchfahrtsstraßen von Holzkirchen Menschen, die schon heute durch den Verkehr in Ihrer Lebensqualität beeinträchtigt sind. Auch diese Bürger fordern zu Recht Lösungen zur Verbesserung der Situation. Aber ist die Südumgehung eine solche Lösung oder gibt es auch Alternativen? Gibt es Alternativen, die für die Bürger in Holzkirchen sogar mehr Entlastung und Verbesserung der Lebensqualität bedeuten? Gibt es Alternativen die nicht den Holzkirchner Süden zerstören? Gibt es günstigere und leichter zu erreichende Lösungen? Gibt es Alternativen, die nicht drohen den Ort in verbitterte Befürworter und Gegner zu spalten? – Wir sind überzeugt es gibt solche Alternativen!

In diesem Papier haben wir Vorschläge zusammengestellt, von denen wir glauben, dass Sie zu einer Entlastung von Holzkirchen und zu einer Steigerung der Lebensqualität beitragen. Aus der Kombination dieser Maßnahmen ergeben sich gleich mehrere Alternativen zu einer Südumgehung, was sogar teilweise durch Zahlen belegbar ist.

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich auf innerörtliche, überregionale Maßnahmen im Straßenbau, der Verkehrsführung und zur Nutzung des Fahrrads sowie Vorschläge zur Steigerung der Attraktivität der BOB. Mit diesen Maßnahmen könnte Autoverkehr aus dem Ort gelenkt werden, durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden (Zug, Fahrrad) oder – wo Autoverkehr nicht vermieden werden kann – zumindest erträglicher gestaltet werden.

Einige Beispiele für innerörtliche Maßnahmen:

- Kreisverkehre oder dynamische Ampelschaltungen an den Ortseingängen
- Kreisverkehr an der Kreuzung Tölzer-Tegernseer-Münchener Straße (Raiffeisenbank)
- Bau von kleinen Verbindungsstraßen (z.B. Thanner Straße – Daisenberger Straße)
- Durchgängige Ausweisung von Fahrradstreifen auf den wichtigsten Verbindungsstraßen
- Durchgängige Ausweisung von Fahrradwegen und –streifen zu den Schulen und Sportstätten
- Schaffung von E-Bike Parkplätzen

Einige Beispiele für Maßnahmen zur Steigerung der Bahn-Nutzung:

- Einführung von Express-Zügen von Bad Tölz/Lenggries
- Ausweitung des MVV auf die Region südlich von Holzkirchen
- Zusätzliche Bahnhaltdepunkte

Aber auch überregionale Lösungen im Straßenverkehr können Holzkirchen und weiteren Gemeinden helfen:

- Bau einer Ortsumfahrung von Waakirchen mit entsprechender Verkehrslenkung
- Bau einer Verbindung von B13 und B318 im Raum Piesenkam

In diesem Papier haben wir diese und weitere Vorschläge beschrieben, ihre Wirkung soweit möglich untersucht und Empfehlungen zur Umsetzung erarbeitet. Wir möchten damit einen Beitrag für einen konstruktiven Dialog und eine Lösungsfindung leisten.

## **2 Zielsetzung und Aufbau**

Nach intensiven Recherchen, zahlreichen Gesprächen mit Politikern, Fachleuten, Bürgerinitiativen und hunderten interessierten und besorgten Bürgern möchten wir zunächst unser Verständnis der Verkehrssituation in der Marktgemeinde Holzkirchen und im umliegenden Oberland beschreiben und dann Lösungsmöglichkeiten vorschlagen. Unser oberstes Ziel ist dabei der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität. Mit unseren Analysen und Lösungsvorschlägen möchten wir einen Dialog in Holzkirchen und den Nachbargemeinden anstoßen, sodass Bürger und Mandatsträger fundierte und abgewogene Entscheidungen treffen können.

## **3 Die ortsnahe Südumgehung im Kontext der Verkehrssituation in Holzkirchen und im umliegenden Oberland**

Das derzeit meistdiskutierte Vorhaben zur Veränderung der Verkehrssituation in Holzkirchen und im umliegenden Oberland ist die ortsnahe Holzkirchner Südumgehung mit ihren möglichen Folgeprojekten einer Westumfahrung und Großhartpenning und einer Umfahrung von Kurzenberg. Im Sinne des Erhalts und der möglichen Steigerung der Lebensqualität werden diese Vorhaben von der Bürgerinitiative Stop Südumgehung und den Vereinen Hartpenning muckt auf und I.G. Lochham sowie vielen unterstützenden Bürgerinnen und Bürgern negativ beurteilt. Ein wesentliches Ziel dieses Dokuments ist es daher Maßnahmen aufzuzeigen, die in Summe eine positivere Wirkung auf die Lebensqualität haben und möglichst günstiger und leichter erreichbar sind. Um dies tun zu können, möchten wir zunächst die Entlastungs- und Belastungswirkung einer ortsnahen Holzkirchner Südumgehung analysieren. Das Ergebnis dieser Analyse bildet dann den Maßstab für Alternativvorschläge.

### **3.1 Entlastungswirkung einer ortsnahen Südumgehung für Holzkirchen**

Für die ortsferne Südumgehung wurde 2012 ein Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak im Auftrag des Straßenbauamts Rosenheim erstellt. Dabei wurde eine Entlastungswirkung für den Ort Holzkirchen in 2 Szenarien untersucht:

- Entlastung auf Basis des gemessenen und hochgerechneten Verkehrs von 2012
- Entlastung auf Basis des von Prof. Kurzak prognostizierten Verkehrs in 2025

Der prognostizierte Verkehr in 2025 basiert dabei auf allgemeinen, bundesweiten Modellen sowie örtlichen Zusammenhängen wie dem Gewerbegebiet Nord und dem geplanten Ausbau der A8. Die Modelle gehen davon aus, dass der Verkehr nach 2025 nicht mehr steigen und perspektivisch abnehmen wird.

Das Gutachten kommt zu folgenden Zahlen:

Messpunkt	Verkehr 2012 (gemessen, gerechnet)	Verkehr 2012 mit Südümgehung (gerechnet)	Entlastung* 2012 (gerechnet)	Verkehr 2025 (prognostiziert)	Verkehr 2025 mit Südümgehung (prognostiziert)	Entlastung 2025 (gerechnet)
Tölzer Straße vor Marktplatz	13.600 Kfz /Tag	10.200 Kfz /Tag	3.400 Kfz /Tag (25%)	15.700 Kfz /Tag	11.700 Kfz /Tag	4.000 Kfz /Tag (25%)
Tegernseer Straße vor Marktplatz	14.200 Kfz /Tag	10.800 Kfz /Tag	3.400 Kfz /Tag (24%)	16.800 Kfz / Tag	12.800 Kfz /Tag	4.000 Kfz /Tag (24%)
Münchener Straße am Marktplatz	15.500 Kfz /Tag	15.200 Kfz / Tag	300 Kfz /Tag (2%)	18.100 Kfz /Tag	17.700 Kfz /Tag	400 Kfz /Tag (2%)
Oskar von Miller Platz	14.600 Kfz /Tag	14.600 Kfz / Tag	0 Kfz /Tag (0%)	16.600 Kfz /Tag	16.500 Kfz /Tag	100 Kfz /Tag (<1%)

\*Als Berechnungsgrundlage für die Entlastung auf Basis Verkehr 2012 wurde die prozentuale Entlastung 2025 verwendet.

Anhand dieser Zahlen lässt sich erkennen, dass eine Südümgehung keinerlei Entlastungswirkung für den Ortskern vom Marktplatz über Münchener Str. und Oskar-von-Miller Platz hat. Dies ist nachvollziehbar, da die Südümgehung aufgrund ihrer Lage nur als Abkürzung in Richtung Autobahn nützlich ist und nicht als Entlastung für den Ortskern. Für die Tölzer und Tegernseer/Miesbacher Str. ergibt sich eine prognostizierte Verkehrsreduzierung von 3000-4000 Fahrzeugen. Es verbleibt eine durchschnittliche Belastung von 10.000 bis 13.000 Fahrzeugen pro Tag.

Die prognostizierte Verkehrsreduzierung wird zu einer so geringen Entlastung führen, dass Unterschiede für Anwohner nur marginal spürbar sein dürften. Ein großer Teil des Autobahnverkehrs findet in den Morgen- und Abendstunden statt. Hier ist damit zu rechnen, dass die heutigen kurzen bis mittellangen Staus speziell auf der Tölzer Straße in den Morgenstunden und auf der Tegernseer Straße in den Abendstunden sich etwas verkürzen, aber keinesfalls auflösen. Im Verlauf des Tages dürften die Veränderungen ähnlich wenig spürbar sein, da hier ohnehin nur eine geringe Verkehrsbelastung dieser Straßen vorliegt.

Neben den Spitzenzeiten an Wochentagen erfährt Holzkirchen auch ganzjährig an Schönwetterwochenenden (Ausflügler), Reisewochenenden (Stauumfahrung und Abkürzer Richtung Achenpass) und generell bei größeren Staus auf der A8 eine deutliche Verkehrsbelastung. Auch hier kann eine Südümgehung nur Verkehr von und nach Bad Tölz/Lenggries von der Miesbacher und Tölzer Straße fernhalten. Belastungen speziell durch Stauumfahrer können nicht reduziert werden, da dieser Verkehr nach oder von Otterfing/Sauerlach gerichtet ist.

### 3.2 Belastungswirkung einer Holzkirchner Südümgehung für Holzkirchen

Der beschriebenen Verkehrsreduktion in Tölzer und Miesbacher Straße steht eine deutliche Steigerung der Belastung für die Ortsteile Großhartpenning, Kurzenberg, Thann, Marschall, des Warngauer Ortsteils Lochham, des Holzkirchner Südens im Bereich Thanner Straße, Karwendelstraße sowie je nach Trassenwahl des Ortsteils Sufferloh gegenüber.

Im Gegensatz zur gescheiterten ortsfernen Südümgehung stellt die ortsnahe Südümgehung keine Entlastung für Großhartpenning und Kurzenberg dar. Aufgrund von Verlagerungswirkungen (Details siehe unten) ist hier auf Basis des Verkehrsgutachtens mit einer Zunahme des Verkehrs um ca. 2.000 Fahrzeuge zu rechnen. Da das Gutachten die Entwicklung im Raum Bad Tölz/Waakirchen nur unzureichend mit einbezieht und keine Abhängigkeiten zu dortigen Verkehrsprojekten hergestellt werden, sind die genannten ca. 2.000 Fahrzeuge kritisch zu hinterfragen. Es könnten auch deutlich mehr sein (s. unten). Da die ebenfalls für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Umgehungen von Kurzenberg und Großhartpenning wenig Chance auf Realisierung haben (und aufgrund ihrer

Wirkung auf Landschaft und Landwirtschaft stark fragwürdig sind), würde die beschriebene Mehrbelastung für diese Ortsteile sehr wahrscheinlich eintreten.

Die ortsnahe Südumgehung soll (je nach Korridor) direkt zwischen Lochham und Marschall hindurchführen. Beide Ortsteile würden zwischen B318, Tegernseer Str. und B13 eingekeilt. Die ohnehin schon hohe Belastung durch die bestehenden Straßen würde durch die Südumgehung immens verstärkt. Die örtliche Landwirtschaft wird in ihrer Existenz gefährdet. Mit einer Zunahme des Verkehrs über die Tegernseer Straße ist - je nach Anbindung an eine Südumgehung - ebenfalls zu rechnen.

Thann und ggf. Sufferloh werden durch eine Südumgehung ebenfalls durch Verkehr stark belastet. Die örtliche Landwirtschaft sowie die Reiterhöfe werden in Ihrer Existenz gefährdet.

Eine ortsnahe Südumgehung hätte auch Auswirkungen auf den Holzkirchner Süden, der durch den Verkehrslärm dieser Bundesstraße sowie Schadstoffemissionen belastet wird. Je nach Anbindung an die Südumgehung ist auch mit einer Verkehrszunahme in der Tegernseer Straße und der Thanner Straße zu rechnen.

Ortsteilübergreifend bedeutet eine ortsnahe Südumgehung den nachhaltigen Verlust des beliebten Naherholungsgebiets südlich des Holzkirchner Kogels. Die Verbindungen zwischen den Ortsteilen nördlich und südlich einer möglichen Südumgehung werden zerschnitten. Zusätzlich kann eine Südumgehung hier punktuell auch zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs führen, da bisherige Spaziergänger, Jogger oder Radfahrer aus diesem Gebiet verdrängt werden und zukünftig für ihre Naherholung zunächst mit dem Auto in die entferntere Natur fahren müssen. Dies gilt speziell für jüngere Familien und ältere Mitbürger.

### 3.3 Einflussfaktoren des Holzkirchner Verkehrs und des Verkehrs im umliegenden Oberland

Da selbst mit einer Südumgehung laut Gutachten noch durchschnittlich 10.000 bis 12.000 Fahrzeuge auf der Tölzer und Tegernseer/Miesbacher Straße verbleiben und der Verkehr im Rest des Ortes unverändert bleibt, lohnt sich ein genauerer Blick auf eben diesen verbleibenden Verkehr. Dieser setzt sich unter anderem zusammen aus Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr sowie weiterem Durchgangsverkehr in andere Richtungen.

Es existieren derzeit keinerlei belastbare Zahlen zum Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr und Durchgangsverkehr in Holzkirchen. Die letzten, systematisch ermittelten Zahlen stammen aus dem Jahr 1991 und setzten sich wie folgt zusammen:

Art des Verkehrs	Anzahl Fahrzeuge / 24 Std.	Anteil in % am Gesamtverkehr
Binnenverkehr	13.300	30%
Quell- und Zielverkehr	24.400	55%
Durchgangsverkehr	6.700	15%

Sowohl die absoluten Zahlen als auch die Verteilung dürfte sich seit 1991 deutlich verändert haben. Wesentliche Gründe dafür sind:

- Bevölkerungswachstum inkl. Wohnraumerschließung (von 13.000 auf 16.000 Einwohner)
- Das Industriegebiet inkl. der Ansiedlung von Hexal
- Das Fachmarktzentrum HEP
- Neue Schulen und Kinderbetreuungen
- Zunahme des Verkehrs z.B. durch attraktivere Bahnverbindung ab Holzkirchen und Zunahme der Bevölkerung im Umkreis.

Es ist wahrscheinlich, dass der Durchgangsverkehr in Holzkirchen seit 1991 in absoluten Zahlen zugenommen hat, wenngleich die Nordumgehung einiges davon aus dem Ortskern gehalten haben dürfte. Aufgrund der massiven Veränderung des Orts ist aber auch klar, dass Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr ebenfalls deutlich zugenommen haben. Mit einer deutlichen Verschiebung der prozentualen Verhältnisse bis heute ist also nicht unbedingt zu rechnen. Für eine spürbare Verbesserung der Lebensqualität in Holzkirchen ist es aber letztlich egal, welcher Art der Verkehr ist – er sollte idealerweise reduziert oder zumindest für die Menschen erträglicher werden.

In den folgenden Abschnitten möchten wir aus unserer Sicht wesentlichen Einflussfaktoren des Holzkirchner Verkehrs darlegen. Wir gehen davon aus, dass Veränderungen an der Verkehrssituation vor allem an diesen Hebeln ansetzen müssten. An dieser Stelle sei aber bemerkt, dass all diese Einschätzungen nur auf eigenen Beobachtungen und Analysen sowie Zahlen aus dem Jahr 1991 und einigen wenigen Zahlen der Gemeinde basieren. Wir halten es daher für unabdingbar, dass eine neue, professionelle und umfassende Analyse des Holzkirchner Verkehrs vorgenommen wird.

### **3.3.1 Die wesentlichen Einflussfaktoren des Binnenverkehrs, sowie Quell- und Zielverkehrs in Holzkirchen**

Wesentliche Treiber des Quell- und Zielverkehrs sowie Binnenverkehrs in Holzkirchen sind:

- Berufsverkehr:
  - Täglich pendeln mehr als 5.200 Menschen nach Holzkirchen und 4.200 Holzkirchner zu Ihren Arbeitsplätzen außerhalb Holzkirchens (Stand 2011). Zur Einordnung: Nimmt man an, dass jeder von ihnen täglich mit dem Auto fährt, wären das alleine 18.800 Fahrzeugbewegungen täglich auf Holzkirchens Straßen.
  - Zum Vergleich: 1993 pendelten nur 2.000 Menschen nach Holzkirchen ein und 3.600 aus.
- Einkaufsfahrten: Holzkirchen bietet umfangreiche Einkaufsmöglichkeiten und fungiert mittlerweile als Mittelzentrum
- Elternfahrten: Eltern fahren ihre Kinder oft mehrmals am Tag in Kindergarten, Schule, zum Sport, Musikunterricht, zu Freunden, etc...
- Belieferung der örtlichen Geschäfte, teilweise auch durch den für Anwohner besonders ärgerlichen LKW Verkehr in den frühen Morgenstunden
- Fahrten von und zum Holzkirchner Bahnhof, der täglich über 10.000 Ein- und Aussteiger zählt

Der Quell- und Zielverkehr wird bei gleichem Verkehrsverhalten und gleichen Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren noch deutlich steigen. Gründe hierfür sind u.a.:

- Die Ansiedlung des Gymnasiums, der Fachoberschule und des Grünen Zentrums
- Die Erschließung des Gewerbegebiets Nord
- die Wohnraumserschließung in der Münchener Str. (Baywa, Vogel), im Postbräuareal sowie großflächig im Innenraum der Nordumgehung.
- Aussiedelung von Wertstoffhof Thanner Str. und Eisstadion sowie die Erschließung dieser Flächen für Wohnraum.
- Bisher noch unkonkrete Maßnahmen wie ein Sportzentrum Moarhölzl oder weitere Wohnraumserschließungen werden den Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr verstärken

### **3.3.2 Die wesentlichen Einflussfaktoren des Durchgangsverkehrs in Holzkirchen**

Neben den bereits genannten Verkehrsflüssen von Bad Tölz in Richtung Autobahn fließen größere Anteile des Durchgangsverkehrs:

- in und aus Richtung Otterfing / südlicher Landkreis München in unterschiedlichste Richtungen
- Von der Autobahn und aus unterschiedlichen Richtungen durch Föching und weiter über die Rosenheimer Str. oder die Nordumgehung
- Aus Darching und Valley über die Miesbacher Str. in unterschiedliche Richtungen

- Aus Warngau/Lochham sowie von der B318 über die Tegernseer Str. auf die Miesbacher Str. und weiter in unterschiedliche Richtungen

Sowohl anhand der Verteilung des Quell- und Zielverkehrs als auch anhand der unterschiedlichen Durchgangsverkehre lässt sich erkennen, dass eine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation im Ortskern nicht mit einzelnen Maßnahmen erreicht werden kann.

### 3.3.3 Einflussfaktoren aus überregionalen Verkehrsplanungen und Maßnahmen

Der Verkehr im Bayerischen Oberland - speziell im Landkreis Miesbach und im östlichen Teil des Landkreis Bad Tölz/Wolfratshausen ist geprägt von:

- Nord-Süd Verkehr: aus den "Ballungsräumen" Bad Tölz/Lenggries, Tegernseer Tal, Miesbach/Schliersee in Richtung A8 und Großraum München. Im Süden wird dieser Verkehr teilweise und saisonal schwankend über den Achenpass nach Tirol verlängert.
- Ost-West Verkehr (Queralpenverkehr): Entlang der B472 über Bad Tölz, Waakirchen, Kreuzstraße, Miesbach in Richtung Irschenberg/Anschluss A8.

Für Holzkirchen relevant sind in erster Linie die Bundesstraßen B13 und B318, die jeweils in Nord-Süd Richtung verlaufen und für die in Holzkirchen eine Übergangsmöglichkeit besteht. Die einzige andere Übergangsmöglichkeit über Bundesstraßen stellt die B472 über Waakirchen dar. Jenseits der Übergänge Holzkirchen und Waakirchen gibt es auch weniger ausgebaute Verbindungen über Piesenkam-Warngau, Sufferloh-Thann-Lochham sowie von Waakirchen über Schaftlach. Übergänge zwischen B13 und B318 sowie B13 und B472 sind für ein Gesamtkonzept von besonderer Bedeutung, da nur die B318 und die B472 direkt an die A8 angebunden sind. Fahrzeuge aus dem Einzugsbereich B13 mit Ziel Autobahn müssen einen dieser Übergänge benutzen. In Waakirchen, Piesenkam, Schaftlach und Thann ist der Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung sehr hoch. Hier könnten Umgehungsstraßen Entlastungen über 50% ermöglichen und damit deutlich spürbar sein.

Neben der Entlastungswirkung einer Ost-West-Umgehung ist für eine Gesamtbetrachtung aber auch die Verlagerungswirkung einer jeweiligen potentiellen Umgehungsstraße zu beachten. Grundsätzlich kann unterstellt werden, dass es einem Fahrer auf der B13 egal ist, auf welchem Weg er auf die B318 gelangt. Seine Entscheidung wird wohl im Wesentlichen durch die Faktoren Geld und Zeit beeinflusst werden. Insofern ist anzunehmen, dass eine gut ausgebaute Umgehungsstraße für einige Fahrer so attraktiv ist, dass sie zukünftig beispielsweise nicht mehr durch Piesenkam fahren sondern eine wo auch immer liegende Umgehungsstraße wählen. Das Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak zur gescheiterten ortsfernen Südumgehung gibt dieses Verlagerungspotential mit durchschnittlich 2.700 Fahrzeugen pro Tag an. Diese Zahlen sind allerdings nicht durch ein übergreifendes Gutachten belegt.

Neben einer höheren Attraktivität einer neuen Umgehungsstraße können Verlagerungswirkungen auch durch Verkehrsbeeinflussung und -lenkung erfolgen. Durch Erschweren oder Verbot von Ortsdurchfahrten, großräumige Umlenkungen oder Beeinflussung der Mautgebühren können zusätzlich zu den 2.700 "freiwillig" verlagerten Fahrzeugen noch eine unbekannte Zahl an "gezwungen" verlagerten Fahrzeugen auf andere Straßen (z.B. Umgehungsstraßen) gelenkt werden.

Aus dieser Argumentation wird klar, dass die beantragten Umgehungsstraßen von Holzkirchen, Hartpenning, Kurzenberg und Waakirchen immer im Zusammenhang gesehen werden müssen. Ebenso in diesen Zusammenhang gehören die bereits beschlossenen Maßnahmen an der B318:

- Durch die Tieferlegung der B318 in der Ortsdurchfahrt Warngau sowie den Bau einer Grünbrücke wird Warngau de facto untertunnelt. Damit gibt es zwischen Anschluss A8 und Moosrain nur noch 2 Ortsdurchfahrten bzw. "Vorbeifahrten" in Lochham und Marschall.



- Die B318 wird zwischen dem Holzkirchner Gewerbegebiet und der A8 vierspurig ausgebaut und die bestehende Ampelanlage durch ein Brückenbauwerk ersetzt. Dadurch ist mit einer deutlichen Beschleunigung des Autobahnverkehrs vor allem in Spitzenzeiten zu rechnen. Die Attraktivität der B318 steigt dadurch.
- Ein 8-streifiger Ausbau der A8 zwischen Holzkirchen und Autobahnkreuz München Süd ist ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Dadurch erhöht sich die Attraktivität der Autobahn, was mehr Autoverkehr anziehen könnte. Gleichzeitig verringert sich jedoch die Staugefahr, was für Holzkirchen seltener Verkehr durch Stauumfahrungen bedeuten könnte.
- Auch für das neue Holzkirchner Gewerbegebiet Nord ist eine neue Anbindung an die B318 geplant. Dadurch könnte Autobahnverkehr aus Föching gezogen und zusätzlich die Nutzung der Holzkirchner Nordumgehung attraktiver werden.
- Der Bau der Bad Tölzer Nordumfahrung ermöglicht einen schnelleren Anschluss an die B13 in Richtung Holzkirchen und die B472 in Richtung Waakirchen. Autofahrten von und in Richtung Lenggries sowie Bad Heilbrunn werden damit attraktiver.

Leider existiert derzeit kein übergreifendes Verkehrskonzept oder -gutachten, das die Wechselwirkung zwischen verschiedenen Straßenbaumaßnahmen darstellt. Auch existiert kein Konzept oder Gutachten, das aufzeigt inwieweit Verkehrsverlagerungen durch gezielte Verkehrslenkung geschaffen werden können. Gerade aus dieser mangelnden Faktenlage heraus ist eine Ermittlung und Beurteilung von Chancen und Risiken einzelner Maßnahmen für die betroffenen Ortschaften kaum möglich. Klar ist aber, dass bei den großen Mengen an Durchfahrtsverkehren in der Region Verkehrsverlagerungen immense Auswirkungen haben können.

### **3.3.4 Einflussfaktoren aus dem Verkehrsträger Schiene und verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen**

Neben den überregionalen Zusammenhängen beim Straßenbau ist auch der Verkehrsträger Schiene für ein Gesamtkonzept relevant. In Holzkirchen vereinen sich die 3 Stränge der Bayerischen Oberlandbahn, des Meridian aus dem Mangfalltal und führen jeweils mit Fahrtzeiten unter 30 Minuten an den Münchener Hauptbahnhof. Diese Fahrtzeiten können speziell in den Hauptverkehrszeiten mit dem Auto nicht ansatzweise erreicht werden. Zusätzlich startet und endet in Holzkirchen die S-Bahn, die die Münchener Stammstrecke über den Ostbahnhof anfährt. Der Ostbahnhof ist in 31 Minuten erreicht. Während die Zugverbindungen tagsüber in einer sehr hohen Taktdichte zur Verfügung stehen, wird nachts für 3-5 Stunden keine Verbindung angeboten. Holzkirchen stellt das südliche Ende des MVV dar. Eine Jahreskarte nach München kostet ca. 1.100€.

Südlich von Holzkirchen stellt sich die Situation deutlich anders dar. Beispielsweise benötigt die BOB von Ankunft in Bad Tölz bis zur Ankunft in München Hauptbahnhof ca. eine Stunde (Jeweils nicht mitgerechnet sind Anfahrtszeiten zu einem Bahnhof), eine Jahreskarte kostet ca. 2.200€. Zum Vergleich benötigt man für eine Autofahrt von Bad Tölz zum Holzkirchner Bahnhof zwischen 15 und 20 Minuten. Man zahlt also für eine sehr langsame Verbindung von Bad Tölz nach Holzkirchen gleich viel, wie für eine schnelle und deutlich längere Verbindung von Holzkirchen nach München. In der Konsequenz bedeutet dies, dass für alle Pendler südlich von Holzkirchen das Auto stark an Attraktivität (Geld & Zeit) gewinnt. Dadurch erklären sich größere Zahlen an Pendlern durch Holzkirchen zur Autobahn und zum Holzkirchner Bahnhof. Die gleiche Argumentation gilt am Wochenende für Ausflügler aus dem Münchener Raum.

Für Ausflügler gilt jedoch zusätzlich, dass ihr Ziel häufig nicht der Ortskern eines von er BOB angefahrenen Orts ist. Gerade Wanderer, Skifahrer und Langläufer haben als Ziel häufig Wanderparkplätze außerhalb der Orte. Zwar verkehren hier in der Regel Busse. Der sich aufsummierende Zeitverlust von öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber dem Auto wird dadurch aber

noch größer. Flexible Bike- und Carsharingangebote, wie sie in Großstädten bekannt sind, existieren an den Bahnhaltelpunkten nicht. Hinzu kommt, dass an ausflugsstarken Wochenenden Busse und vor allem Züge schon heute stark überfüllt sind, was für Erholungssuchende unattraktiv ist.

Gerade als Ersatz für den innerörtlichen Quell- und Zielverkehr bietet das Fahrrad ein großes Potential. In Holzkirchen wurden u.a. mit dem Radlring und der Ausweisung von einzelnen Fahrradstreifen erste, erfolgreiche Schritte zur Steigerung der Attraktivität unternommen. Es besteht aber noch großes Potential. Zusätzlich wird auch der Bedarf speziell durch die Ansiedlung des Gymnasiums und der Fachoberschule steigen.

Integrierte Verkehrskonzepte wie der nahtlose und einfach buchbare Übergang von der Bahn in Leihfahrzeuge (Elektro oder Verbrennung) oder auf Leihfahrräder (Klassisch oder Elektro) fehlen in Holzkirchen und im umliegenden Oberland weitgehend.

## **4 Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Holzkirchen und im umliegenden Oberland**

In den folgenden Abschnitten möchten wir Vorschläge unterbreiten, wie die Verkehrssituation in Holzkirchen und im umliegenden Oberland verbessert werden kann. Neben den Möglichkeiten zur Verkehrsreduzierung und Verkehrsverlagerung werden auch Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrswirkung bzw. zum Verkehrsempfinden unterbreitet. Maßstab sind dabei die Auswirkungen auf die Lebensqualität. Während die Gutachten zur Holzkirchner Südumgehung einzig auf den motorisierten Individualverkehr abzielen, soll hier bewusst versucht werden alle Verkehrsträger und ihre Wechselwirkungen mit einzubeziehen.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass viele der Vorschläge aus Sicht der Bürgerinitiativen vielversprechend sind, eine professionelle Beurteilung aber natürlich noch aussteht. Sie sind daher als Anregungen für weitere Planungen und die Aufstellung eines integrierten Verkehrskonzepts zu sehen. Auch sei erwähnt, dass die Vorschläge und Ideen unterschiedlichste Urheber haben und häufig bereits in der öffentlichen Debatte oder in Diskussionen aufgetaucht sind. Aus unserer Sicht sinnvolle oder zumindest prüfungswürdige Vorschläge haben wir aufgenommen. Da bei vielen Vorschlägen der ursprüngliche Ideengeber nicht eindeutig zu ermitteln ist, haben wir vollständig auf Quellenangaben verzichtet. Es geht um die Sache.

Der Fokus der ausgewählten Vorschläge liegt auf Maßnahmen mit Wirkung für den Ortskern und die großen Durchgangsstraßen. Mit diesen Vorschlägen soll aufgezeigt werden, dass es wirksamere, günstigere und erreichbarere Maßnahmen als eine Holzkirchner Südumgehung gibt.

### **4.1 Vorschläge für innerörtliche Maßnahmen**

Wir möchten uns zunächst mit innerörtlichen Maßnahmen beschäftigen, da diese in der Regel im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde liegen oder von dieser stark forciert werden können.

#### 4.1.1 Erstellung eines umfangreichen Verkehrsgutachtens und Aufstellung eines integrierten Verkehrskonzepts

Name	Erstellung eines Verkehrsgutachtens mit Knotenpunktzählungen, Herkunft- Ziel-Befragungen und einer Haushaltebefragung
Vorschlag	<p>Das letzte umfangreiche Verkehrsgutachten von Holzkirchen datiert aus dem Jahr 1991. Seitdem ist der Ort nicht nur stark gewachsen (von 13.000 auf 16.000 Einwohner) sondern hat sich auch stark verändert – u.a. durch die beiden Industriegebiete mit der Ansiedlung von Hexal, dem HEP, der BOB. Insbesondere die deutliche Zunahme von Wohnraum, Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten in Holzkirchen hat starke Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr. Aktuellere Zahlen zu Verkehrsbelastung in Holzkirchen basieren nur auf punktuellen Verkehrszählungen. Seit fast 25 Jahren sind aber keine Aktualisierungen insbesondere zu Herkunft und Ziel der Verkehrsteilnehmer und zum Verkehrsverhalten der Bewohner mehr vorgenommen worden. Es ist davon auszugehen, dass die Zahlen von 1991 mittlerweile veraltet und teilweise unplausibel sind. Allein anhand der Pendlerzahlen wird deutlich, wie drastisch sich das Verhältnis von Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr verändert haben dürfte (5.200 Einpendler in 2011 gegenüber 2.000 Einpendlern 1993). Neben dem motorisierten Verkehr sollten ein Verkehrsgutachten auch Analysen zu anderen Verkehrsträgern insbesondere dem ÖPNV inkl. BOB und dem Fahrrad enthalten.</p> <p>Um wirklich wirksame Maßnahmen zur Entlastung des Ortes und seiner Bürger zu ermitteln, sind belastbare Zahlen notwendig. Insbesondere die großen Treiber Holzkirchner Verkehrsbelastung: Berufsverkehr (Durchgangs- sowie Quell- und Zielverkehr), Einkaufsverkehr, „Elternverkehr“ und Ausflüglerverkehr sollten in ihrer Größe bekannt sein. Auch muss herausgearbeitet werden, wo die Autofahrer genau hin fahren bzw. wo sie herkommen und warum sie das Auto gewählt haben.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fundierte Erkenntnisse über die wichtigsten Treiber Holzkirchner Verkehrsbelastung</li> <li>• Zahlen und Fakten unterstützen eine sachliche Diskussion in einem sehr emotionalen Thema</li> <li>• Identifikation von wirksamen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden leichter identifiziert</li> <li>• Vergleich zu anderen Orten wird möglich (z.B. wie viel mehr Fahrradnutzung ist realistisch)</li> <li>• Grundlage für ein integriertes Verkehrskonzept</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten</li> </ul>
Erreichbarkeit	Kann durch die Gemeinde beauftragt werden.
Bewertung	Sollte als Sofortmaßnahme dringend beauftragt werden. Beurteilungen der Verkehrssituation in Holzkirchen auf Basis von Daten von 1991 sind häufig Spekulation und sollten nicht Grundlage für Entscheidungen der aktuellen Dimension für Holzkirchen sein.

Name	Aufstellung eines innerörtlichen, integrierten Verkehrskonzepts
Vorschlag	<p>1993 wurde im Auftrag und unter intensiver Mitarbeit der Marktgemeinde Holzkirchen durch den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München ein Verkehrskonzept für Holzkirchen entworfen. Darin wurden alle Verkehrsträger untersucht – also auch Fußgänger, Radfahrer, Bus und Bahn. Ziel des Konzepts war die Steigerung der Lebensqualität. Unter diesem Gesichtspunkt wurde eine Reihe von interessanten Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssituation und zur Verbesserung der Lebensqualität entwickelt. Die meisten Vorschläge wurden nicht weiter verfolgt, dabei haben einige der Vorschläge auch heute noch Gültigkeit. Andere sind aufgrund der starken Veränderung des Orts heute nicht mehr praktikabel. Auch die Südumgehung wurde im Rahmen des Verkehrskonzepts untersucht. Sie wurde allerdings verworfen, da sie keine spürbare Entlastung und damit Steigerung der Lebensqualität für die Bürger darstellt.</p> <p>Holzkirchen sollte ein neues, integriertes Verkehrskonzept aufstellen, das alle Verkehrsträger und ihre Wechselwirkung mit einbezieht. Auch sollten gesellschaftliche Trends (z.B. immer weniger junge Menschen haben ein eigenes Auto, demographischer Wandel, ...) mit einbezogen werden. Ziel des Verkehrskonzepts sollte wieder die Steigerung der Lebensqualität der Menschen in Holzkirchen sein. Das Konzept sollte professionell erstellt werden. Die Bürger sollten in den Prozess mit eingebunden werden und Möglichkeit erhalten ihre eigenen Vorschläge einzubringen.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein unter Bürgerbeteiligung professionell erstelltes Verkehrskonzept unterstützt eine sachliche Diskussion in einem sehr emotionalen Thema</li> <li>• Grundlage für die gemeindliche Arbeit der nächsten Jahre</li> <li>• Möglichkeit eines breiten gesellschaftlichen Konsens</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten</li> </ul>
Erreichbarkeit	Kann durch die Gemeinde beauftragt werden.
Bewertung	Sollte als Sofortmaßnahme parallel zu einem Verkehrsgutachten dringend beauftragt werden.

#### 4.1.2 Straßenbauliche Maßnahmen und Maßnahmen zur Verkehrslenkung

Name	Schaffung von innerörtlichen Querverbindungen
Vorschlag	<p>Schon für kurze innerörtliche Fahrten muss man in der Regel über die Hauptschlagadern des Verkehrs (Münchener Straße, Tegernseer/Miesbacher Straße, Tölzer Straße und Rosenheimer Str.) fahren. Je größer Holzkirchen wird, desto stärker werden diese Straßen belastet. Mit kurzen, innerörtlichen Querverbindungen könnte Binnenverkehr teilweise von den neuralgischen Punkten ferngehalten werden. So müssen beispielsweise Bürger aus dem Holzkirchner Süden oder mit Ziel Holzkirchner Süden für fast alle Fahrten über den Marktplatz fahren. Mit kleinen Verbindungsstraßen könnten die Bürger Alternativmöglichkeiten erhalten und für Ihre Erledigungen den Marktplatz umgehen.</p> <p>Konkret sollte im Zuge der Erschließung des Postbräuareals sowie der möglichen</p>

	<p>Erschließungen in der Thanner Straße (Umsiedlung von Wertstoffhof und Eisstadion) eine Verbindung zwischen Thanner Straße und Daisenberger Straße und weiter zur Tegernseer Straße (St2573) geschaffen werden.</p> <p>Ebenso könnte eine Verbindung zwischen Miesbacher Straße und Industriestraße zum Beispiel im Bereich Oberbräu / Hagebaumarkt geschaffen werden. Diese wäre neben Bewohnern auch für Pendler und Einkaufende interessant.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlastung des Ortskerns</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächenversiegelung</li> <li>• Kosten für Straßen und Grundstückserwerb</li> </ul>
Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei den konkreten Vorschlägen (Thanner Straße und Industriestraße) gut machbar, da hier entweder bereits Planungs- und Baumaßnahmen anstehen oder an der Grenze zwischen Industriegebiet und landwirtschaftlicher Fläche gebaut würde.</li> <li>• An anderen Stellen im Ort aufgrund der baulichen Begebenheiten komplizierter (z.B. Frühlingsstraße)</li> </ul>
Bewertung	Grundsätzlich vielversprechende und wirksame Maßnahmen.

Name	Klarere Lenkung des Verkehrs auf die Nordumfahrung, Beeinflussung von Navigationsgeräten
Vorschlag	<p>Nach subjektivem Eindruck könnte die Nordumfahrung noch stärker genutzt werden. Ende 2015 wird die B13 von Norden bis zum Holzkirchner Marktplatz als Bundesstraße abgestuft. Die Gemeinde sollte sicherstellen, dass spätestens dann noch eine klarere Ausweisung der Nordumfahrung erfolgt. Sowohl von Süden also auch von Norden sollten alle Fahrtrichtungen über die Nordumfahrung gelenkt werden bis auf die Ortsmitte und Bad Tölz. Im Zusammenhang mit überregionalen Vorschlägen (s.u.) könnte dann auch Bad Tölz über die Nordumfahrung gelenkt werden.</p> <p>Neben einer eindrücklicheren Beschilderung könnten zusätzlich Durchfahrtsverbote für LKW an den Ortseinfahrten ausgewiesen werden (allerdings mit Hinweis „Anlieger und Baustellenverkehr frei“)</p> <p>Zusätzlich sollte Kontakt mit den Herstellern von Navigationssoftware aufgenommen werden, inwiefern eine Verkehrslenkung über den Ortskern vermieden werden kann.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlastung des Ortskerns</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine</li> </ul>
Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Zuge der Abstufung der B13 sollten Landkreis und Gemeinde mehr Einfluss auf die Gestaltung der Verkehrslenkung erhalten und diese konsequent nutzen. Die Beschilderung kann z.B. auch durch LED-Beschilderung etc. eindrücklicher werden.</li> <li>• Probleme mit Navigationssoftware sind bundesweit bekannt und werden regelmäßig z.B. vom ADAC untersucht. In anderen Städten z.B. München funktioniert die Verkehrslenkung mittlerweile mit einigen Geräten gut.</li> </ul>

	Gleiches sollte auch in Holzkirchen möglich sein. Die Gemeinde sollte hierzu Kontakt mit Herstellern, ADAC und anderen Gemeinden aufnehmen.
Bewertung	In mehrerer Hinsicht wirksame Maßnahme, die unbedingt verfolgt werden sollte. Kostenarm.

Name	Kreisverkehr an Ortseingängen
Vorschlag	An vielen Ortseingängen gelangen Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit in den Ort. Ein Herunterbremsen auf Tempo 50 oder 30 erfolgt häufig erst langsam innerorts. Am nördlichen Ortseingang von Otterfing kommend wurde im Zuge der Nordumfahrung ein Kreisverkehr errichtet. Dieser bremst den ein- und ausfahrenden Verkehr wirksam ab. Solche Kreisverkehre sollten auch an anderen Ortseingängen errichtet werden. Geeignet wären: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tölzer Straße Ortseingang aus Richtung Hartpenning an der Kreuzung zu Burgstallerstraße und Karwendelstraße</li> <li>• Miesbacher Straße vor oder nach der Araltankstelle bzw. bei Bau einer Verbindungsstraße zur Industriestraße an dieser Stelle.</li> <li>• Ggf. Tegernseer Straße Einmündung Marschall</li> </ul>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion des Tempos und Verkehrslärms an den Ortsein- /ausgängen durch frühes Abbremsen und späteres Beschleunigen</li> <li>• Reduktion des Unfallrisiko</li> <li>• Ortsdurchfahrt wird minimal unattraktiver</li> <li>• Optische Aufwertung des Ortseingangs möglich</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höherer Flächenbedarf, Grundstückserwerb</li> </ul>
Erreichbarkeit	Hoch. Es gibt zahlreiche Beispiele auch in Holzkirchen.
Bewertung	Bewährte Maßnahme

Name	„Speed Breaker“ an den Ortseingängen
Vorschlag	Eine günstige wenngleich weniger wirkungsvolle Alternative zu Kreisverkehren o.ä. stellen Speed Breaker dar. Speed Breaker (künstliche Bodenwellen in z.B. schwarz-gelber Farbe) können ebenfalls das rechtzeitige Abbremsen erzwingen. Gleichzeitig können Speed Breaker an den Ortsausgängen auch das frühzeitige Beschleunigen unterbinden. Gegebenenfalls sollten die Speed Breaker auch – wo noch nicht vorhanden - von Fußgängerquerungshilfen (vorzugsweise Verkehrsinsel) gefolgt werden, die ein weiteres Bremsen erforderlich machen. Speedbreaker könnten als günstige Alternative an den unter Kreisverkehren beschriebenen Orten aufgebaut werden
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion des Tempos und Verkehrslärms an den Ortsein- /ausgängen durch frühes Abbremsen und späteres Beschleunigen</li> <li>• Reduktion des Unfallrisiko</li> <li>• Ortsdurchfahrt wird minimal unattraktiver</li> </ul>
Nebenwirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachteile für Rettungsdienste und Räumdienste</li> </ul>

und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind häufig nur Anfangs wirksam, nach einiger Zeit setzt ein Gewöhnungseffekt ein</li> <li>• Hohe Unterhaltskosten durch Abnutzung</li> </ul>
Erreichbarkeit	Für die Speedbreaker: grundsätzlich hoch, vor allem nach Abstufung der B13. Für die Querungshilfen: Mittel, da in der Regel bauliche Veränderungen und damit Grundstückserwerb notwendig sind.
Bewertung	Die Maßnahme ist vermutlich nicht optimal für Ortseingänge, dürfte aber die eine der günstigsten Maßnahmen zur Verkehrsbremmung sein.

Name	Dynamische Verkehrsdurchflussregulierung und geschwindigkeitsabhängige Ampeln an Ortseingängen
Vorschlag	<p>Heute kommt es in Holzkirchen vor allem im Bereich zwischen Bahnhof, Marktplatz, Bahnübergang Miesbacher Straße und Fußgängerampel Tölzer Straße zu kleineren, gelegentlich auch größeren Staus im Berufsverkehr sowie an Ausflugswochenenden. Durch dynamisch gesteuerte Ampeln an den Ortseingängen könnte nur so viel Verkehr in den Ort gelassen werden, wie ohne Stop-and-Go hindurchfließen kann. Die Ampeln werden immer abhängig vom innerörtlich gemessenen Verkehrsfluss gesteuert. In der Summe ändert sich die Verkehrsmenge nicht, nur die Staus werden verlagert.</p> <p>Zusätzlich könnten diese Ampeln an Ortseingängen auch geschwindigkeitsabhängig gelb blinken (als Warnung bei zu hoher Geschwindigkeit) und auf Rot schalten, wenn die Geschwindigkeit nicht angepasst wird. Am Batusa ist eine solche Ampel installiert und sie ist sehr wirkungsvoll</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Staus werden von vielen Anwohnern als belastender wahrgenommen als fließender Verkehr</li> <li>• Reduktion der Schadstoffemissionen innerorts</li> <li>• Geringere Lärmbelastung durch weniger Anfahrtsmanöver</li> <li>• Heute teilweise stattfindender Ausweichverkehr in Wohngebiete wird reduziert, da Hauptstraßen attraktiver werden.</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Staus außer Orts am Ortseingang</li> </ul>
Erreichbarkeit	<p>Solche Systeme sind aufwändig und kostenintensiv, aber bereits heute am Markt erhältlich (z.B. Regelanlage auf der A8 und A99) . Möglicherweise sind Forschungsk Kooperationen oder öffentliche Fördermittel möglich.</p> <p>In einer ersten Stufe könnte auf eine dynamische Steuerung verzichtet werden und lediglich eine Tageszeitliche Taktung von „Ortseingangsampeln“ errichtet werden.</p>
Bewertung	Eine für das subjektive Verkehrsempfinden wirksame Maßnahme, die aber aufgrund ihrer Komplexität und Kosten vermutlich nicht erste Priorität genießen kann.

Name	Kreisverkehr an der Kreuzung Tölzer Straße – Tegernseer/Miesbacher Straße
Vorschlag	Heute kommt es in Holzkirchen an der Kreuzung Tölzer Straße – Tegernseer/Miesbacher Straße und Münchener Straße (Höhe Raiffeisenbank) zu

	<p>kleineren, gelegentlich auch größeren Staus im Berufsverkehr sowie an Ausflugswochenenden. Ein Kreisverkehr als Ersatz für die Ampelanlage würde den Verkehrsfluss erhöhen. Die vorhandene Fläche scheint unter Einbeziehung der vorderen Parkplätze am Hochgehweg für einen Kreisverkehr ausreichend. Fußgängerüberwege sollten durch Zebrastreifen realisiert werden. Wenn der Platz ausreichend ist, könnten für Fußgängern an den Einfahrten in den Kreisverkehr Verkehrsinseln installiert werden. Diese Verkehrsinseln teilen die Ein- und Ausfahrenden spuren. Dadurch wird das Queren für Fußgängen erleichtert und gegenüber einer Ampelanlage flexibler.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Staus werden von vielen Anwohnern als belastender wahrgenommen als fließender Verkehr</li> <li>• Reduktion der Schadstoffemissionen innerorts</li> <li>• Geringere Lärmbelästigung durch weniger Anfahrtsmanöver</li> <li>• Heute teilweise stattfindender Ausweichverkehr in Wohngebiete wird reduziert, da Hauptstraßen attraktiver werden.</li> <li>• Möglichkeit der Bepflanzung des Kreisverkehrs erhöht Attraktivität</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Kreisverkehre bis 20.000 Fahrzeuge täglich erwiesen.</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein erleichterter Verkehrsdurchfluss durch Holzkirchen macht die Ortsdurchfahrt grundsätzlich etwas attraktiver und könnte damit Verkehr anziehen. Die Maßnahme sollte also bevorzugt im Zusammenhang mit anderen, verkehrsreduzierenden Maßnahmen genutzt werden.</li> <li>• Verlust von Parkplätzen am Hochgehweg, die allerdings durch die vorhandenen Tiefgaragen kompensiert sind</li> <li>• Möglicherweise stellt ein solcher Kreisverkehr Nachteile für Fußgänger dar. Es muss geprüft werden, inwieweit Fußgängerüberwege ausreichend sind, oder Unterführungen benötigt werden.</li> </ul>
Erreichbarkeit	<p>Ein Kreisverkehr kann als Teil eines Gesamtkonzepts sehr wirksam sein und wurde z.B. in Bad Aibling am Marktplatz (sehr elegant), Bad Tölz oder Unterlaus an ähnlichen Stellen bereits realisiert. Daher ist eine Erreichbarkeit für Holzkirchen ebenfalls wahrscheinlich, allerdings abhängig von möglichen Maßnahmen für Fußgängerüberwege.</p>
Bewertung	<p>Ein Kreisverkehrs sollte im Rahmen eines Gesamtkonzepts weiterverfolgt werden. Er kann auch Grundlage oder Teil einer Neugestaltung und Aufwertung des Marktplatzareals sein.</p>

Name	Sofortmaßnahme: Verbesserung der Ampelschaltung am Marktplatz
Vorschlag	<p>Die neue Ampelschaltung am Marktplatz (Kreuzung Tölzer Straße – Tegernseer Straße) erzeugt in ihrer derzeitigen Ausführung mehr Rückstau und mehr gefährliche Situationen. Insbesondere das Links-Abbiegen wurde so stark erschwert, dass sich längere Rückstaus bilden, als vor dieser Schaltung. Durch diese Rückstaus steigt die Aggressivität der Fahrer, weshalb besonders in den Gelbphasen teilweise halbschlechte Abbiegemanöver gefahren werden. Eine Verbesserung der Situation gegenüber der alten Schaltung ist nicht erkennbar. Die Gemeinde sollte erwirken, dass der Verkehr erneut analysiert und die Ampelschaltung überarbeitet wird.</p> <p>In diesem Zug sollte auch geprüft werden, inwieweit die Ampel mit den Ampeln in</p>



	der Tölzer Straße und am Kriege-Eck gekoppelt werden können. Durch eine Kopplung könnte immer nur so viel Verkehr auf den Marktplatz einfahren, wie dort auch abgewickelt werden kann.
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung des Verkehrsfluss</li> <li>• Vermeidung von Staus</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine bei Optimierung</li> <li>• Bei Kopplung der Ampeln: Rückstaus am Ortsrand statt in der Ortsmitte</li> </ul>
Erreichbarkeit	Gespräche mit Straßenbauamt und Straßenverkehrsbehörden, ggf. Gemeinderatsbeschluss
Bewertung	Als Sofortmaßnahme zur Verbesserung des Verkehrs sinnvoll

#### 4.1.3 Maßnahmen zur Verbesserung der innerörtlichen Fahrradnutzung

Das Fahrrad kann innerörtlichen Autoverkehr kostengünstig ersetzen und sollte daher aus verkehrstechnischer Sicht gefördert werden.

Name	Ausweisung von Fahrradstreifen auf den Hauptverkehrsstraßen.
Vorschlag	<p>Holzkirchen hat mit dem Radring einen begrüßenswerten Schritt zur Förderung und Erleichterung des Fahrradverkehrs genommen. Der Radring ist allerdings teilweise verwinkelt und führt nicht auf schnellstem Wege zu wichtigen Zielen in der Ortsmitte. Die Attraktivität der Fahrradnutzung kann weiter gesteigert werden, wenn auf den Hauptstraßen durchgängig Fahrradstreifen (am besten in Rot) markiert werden. So können Radfahrer auf schnellem Weg z.B. die innerörtlichen Geschäfte anfahren, was heute vielen Radfahrern aufgrund der Verkehrssituation zu riskant ist.</p> <p>Mit Zunahme der Fahrradnutzung sollten vor Geschäften und an öffentlichen Plätzen nach und nach zusätzliche Fahrradstände errichtet werden.</p> <p>Als Sofortmaßnahme sollten an neuralgischen Punkten wie dem Abzweig Rosenheimer Straße – Bahnhofweg und Rosenheimer Straße – Frühlingsstraße Fahrradstreifen mit Abbiegemöglichkeit ausgewiesen werden.</p> <p>Die Ausweisung von Fahrradstreifen sollte idealerweise mit einer Ausweisung von Tempo 30 kombiniert werden, damit die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radlern und Autofahrern reduziert werden. Dies könnte beispielsweise in einem ersten Versuch auf der Münchener Straße zwischen Erlkamer Straße und Marktplatz erfolgen, da hier aufgrund der Enge (innere Münchener Straße) und der Steigung (äußere Münchener Straße) besonders große Unterschiede bzw. Nähe herrschen. Tempo 30 an diesen Stellen hätte auch einen effektiven Lärmschutz für die Anwohner zu Folge</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fahrradfahrer</li> <li>• Die Nutzung des Fahrrads ist zeitlich attraktiver als die Nutzung des Autos</li> <li>• Abnahme des Autoverkehrs</li> <li>• Da die Parkplatzsuche in der Regel entfällt, steigt die Attraktivität weiter</li> <li>• Reduzierung des Parkplatzbedarfs innerorts</li> <li>• Auf der Tempo 30 Versuchsstrecke: Lärmreduzierung und Reduzierung des Unfallrisikos</li> </ul>

Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behinderung des Autoverkehrs innerorts</li> </ul>
Erreichbarkeit	<p>Rote Fahrradstreifen sind in zahlreichen Städten in Deutschland etabliert und hoch erfolgreich. Es sollte keine Hinderungsgründe geben.</p> <p>Eine versuchsweise Ausweisung von Tempo 30 dürfte erst mit der geplanten Abstufung der Bundesstraße erreichbar sein. Die Ausweisung von Tempo 30 sollte zeitlich begrenzt (z.B. für 1-2 Jahre erfolgen) und danach eine genaue Evaluierung der Wirkung sowie Vor- und Nachteile vorgenommen werden.</p>
Bewertung	<p>In Bezug auf Fahrradstreifen: Sehr wirksame und kostengünstige Maßnahme, die schnell umgesetzt werden sollte – ggf gestaffelt erst außerhalb des Radrings, dann innerhalb.</p> <p>In Bezug auf Tempo 30 Pilotstrecke: Vermutlich aufwändig durchzusetzen. Die Chancen steigen, wenn die Ausweisung explizit als Pilot erfolgt und ggf. wissenschaftlich begleitet wird.</p>

Name	Ausweisung von Fahrradstreifen und Bau von Fahrradwegen zu Schulen und Sportstätten. Anreiz der Fahrradnutzung durch Kinder.
Vorschlag	<p>Fahrradfahren ist in Holzkirchen wenig attraktiv und wird von vielen Bürgern sogar als gefährlich angesehen. Daher fahren viele Eltern Ihre Kinder lieber mit dem Auto in die Schule und zu ihren Sportveranstaltungen. Der daraus resultierende Verkehr wird noch verstärkt durch den Bau des Gymnasiums und der FOS. Wichtige Orte für Kinder sind nur teilweise über sichere und ausgewiesene Fahrradwege erreichbar – speziell, wenn Kinder von einer Seite des Orts auf die andere Seite fahren wollen. Auch aus vorgelagerten Ortsteilen (z.B. Marschall, Erlkam) oder Nachbarorten ist eine durchgängige Nutzung von Fahrradwegen nicht möglich.</p> <p>Sollten aufgrund der baulichen Beschränkungen nur Fahrradstreifen auf der Straße möglich sein, könnte auf den Hauptstraßen ergänzend ein zeitlich begrenztes Tempo 30 zu den typischen Schulkinderzeiten ausgewiesen werden. Beispielsweise könnte von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr und von 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr eine solche Tempobeschränkung gelten.</p> <p>Die Nutzung des Fahrrads durch Kinder und Jugendliche sollte auch durch Anreizsysteme flankiert werden. So könnten Schulen und Sportvereine Sponsoring-Aktionen durchführen (z.B. pro Schultag und Schüler zahlt ein Sponsor 20ct. in die Klassenkasse, wenn das Kind mit dem Rad fährt). Sponsoren können Eltern und Großeltern aber auch Firmen sein.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit speziell für Kinder</li> <li>• Reduktion des „Mamis Taxi“ Verkehrs speziell in den morgendlichen Stoßzeiten</li> <li>• Positive gesundheitliche Effekte, da Kinder sich körperlich an der frischen Luft bewegen können</li> <li>• Höherer Selbstbestimmungsgrad bzw. höhere Flexibilität bei Kindern und Jugendlichen, da eine geringere Abhängigkeit zur „elterlichen Fahrleistung“ besteht</li> <li>• Kinder und Jugendliche werden frühzeitig an die Nutzung des Fahrrads gewöhnt</li> </ul>

Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behinderung des Autoverkehrs innerorts</li> <li>• Teilweise Versiegelung von Flächen, wenn zusätzlich zur normalen Fahrbahn Fahrradwege gebaut werden.</li> </ul>
Erreichbarkeit	In Kombination mit vorheriger Maßnahme (Fahrradstreifen) überschaubarer Mehraufwand, teilweise dürften Schwierigkeiten beim Grundstückserwerb möglich sein.
Bewertung	Wirksame Maßnahme, die Kinder und Jugendliche früh mit dem Radfahren als Alternative vertraut macht.

Name	Ausweisung von E-Bike Parkplätzen
Vorschlag	<p>E-Bikes erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. In Holzkirchen können E-Bikes für ältere oder körperlich weniger fitte Menschen sowie Berufstätige, die nicht verschwitzt zur Arbeit wollen, eine echte Alternative zum Auto werden. Auch ein kleiner Anhänger (zum Einkaufen oder zum Kindertransport) ist mit einem E-Bike leicht transportiert. E-Bikes sind allerdings wertvoll. Ihre Besitzer wollen sie daher besonders schützen. An wichtigen Punkten (z.B. Bahnhof, Marktplatz) sollten zusätzlich zu einfachen Fahrradständern auch E-Bike Ständer auf- und je nach Nutzung ausgebaut werden. Ladengeschäfte und Arbeitgeber sollten ermuntert werden, ebenfalls E-Bike Ständer zu errichten.</p> <p>E-Bikes können von Arbeitgebern auch als Geschäftsfahrzeug an Ihre Mitarbeiter vergeben werden, wobei für den Mitarbeiter die gleichen Vorteile wie bei Geschäftsautos gelten. Firmen sollten von der Gemeinde gezielt auf diese Möglichkeiten hingewiesen werden.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion des Autoverkehrs und der damit einhergehenden Emissionen</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-Bike Ständer sind teurer als normale Ständer</li> <li>• Nutzung von E-Bike Ständern durch normale Fahrräder sollte unterbunden werden – möglicherweise sind Kontrollen und Bußgelder notwendig, was zu Misstimmungen führen könnte</li> </ul>
Erreichbarkeit	<p>Es sollte mit kleinen Maßnahmen an mehreren neuralgischen Orten gestartet werden. Dadurch sind die Investitionen überschaubar.</p> <p>Die Beteiligung von Firmen kann z.B. durch Label wie „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ gefördert werden.</p>
Bewertung	Perspektivisch wirksame Maßnahme gerade wenn zusätzlich Maßnahmen zur Erschwerung des innerörtlichen Verkehrs umgesetzt werden. Dann kann das E-Bike gerade für ältere, weniger fitte und berufstätige eine wichtige Alternative sein. Ohne diese Alternative könnten diese Bevölkerungsgruppen durch Verkehrsberuhigungen benachteiligt werden.

## 4.2 Maßnahmen zum Verkehrsträger Schiene

Mit verschiedenen Maßnahmen kann die Attraktivität der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) für Pendler und Ausflügler gesteigert werden. Wie bereits in der Analyse beschrieben, hat die BOB südlich von Holzkirchen entscheidende Nachteile in Bezug auf Kosten und Geschwindigkeit. Wenn diese Nachteile ausgeglichen werden, kann unter anderem der Tölzer Autobahnverkehr und der Holzkirchner Bahnverkehrsverkehr reduziert werden.

Name	Ausweitung des MVV auf den kompletten Landkreis Miesbach sowie auf den Bereich der BOB Strecke im Landkreis Bad Tölz
Vorschlag	<p>Holzkirchen ist der letzte Halt der Bayerischen Oberlandbahn innerhalb des MVV. Südlich von Holzkirchen folgt ein Tarifsprung, der für viele Reisende die Nutzung der BOB unattraktiv macht. Eine Jahreskarte von Holzkirchen nach München kostet ca. 1.100€ während eine Jahreskarte z.B. von Bad Tölz ca. 2.200€ kostet, obwohl die Strecke nicht doppelt so lang ist. In der Folge fahren viele Pendler, die südlich von Holzkirchen wohnen, mit dem Auto zum Holzkirchner Bahnhof oder gleich weiter nach München. Ähnlich sind die Missverhältnisse bei Preisen für Einzelfahrten, die besonders für Ausflügler interessant sind. Zusätzlich ist die Existenz von 2 Tarifsystemen und Automaten für viele Reisende zu kompliziert. Die Landkreise Miesbach und Bad Tölz Wolfratshausen sollten daher dem MVV beitreten oder andere Möglichkeiten der Preisreduktion und Tarifvereinfachung ergreifen. Nach ersten Kalkulationen der Fahrtkosten sollte ein Preis für eine Jahreskarte Bad Tölz – München 1.600 € nicht überschreiten um ein attraktives Angebot darzustellen.</p> <p>Neben den Vorteilen für den BOB-Verkehr bietet die Mitgliedschaft im MVV auch den Vorteil, dass der Übertritt auf andere ÖPNV Verkehrsmittel wie den Bus vereinfacht wird.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion des Bahnhofsverkehrs in Holzkirchen über Miesbacher, Tegernseer und Tölzer Straße</li> <li>• Reduktion des Tölzer Autobahn Pendlerverkehrs in Holzkirchen in Tölzer und Miesbacher Straße</li> <li>• Reduktion des Ausflugsverkehrs im gesamten Landkreis sowie im Raum Bad Tölz</li> <li>• Leichte Reduktion des Autoverkehrs im Landkreis, da auch Nutzung von weiteren ÖPNV Verkehrsmitteln erleichtert und vergünstigt wird</li> <li>• Höhere Auslastung des ÖPNV</li> <li>• Höhere Attraktivität des MVV auch für Münchener bringt Mehreinnahmen selbst wenn die BOB von Münchenern seltener genutzt wird.</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringere Einnahmen bei der Bayerischen Oberlandbahn, die aufgefangen werden müssen. Es ist von einem sechsstelligen jährlichen Einnahmeverlust auszugehen, der nur teilweise durch die höhere Auslastung kompensiert werden dürfte.</li> </ul>
Erreichbarkeit	Der MVV ist bereits im Nord-Osten von München sehr weit ausgedehnt. Eine entsprechende Ausweitung nach Süd-Osten sollte daher möglich sein. Es ist mit schwierigen Verhandlungen zu rechnen, die aber nicht abschrecken sollten. Eine Verteilung der Mehrkosten zwischen Landkreisen und Gemeinden wird ebenfalls aufwändig zu verhandeln sein, sollte aber erreichbar sein.
Bewertung	Diese Maßnahme würde eines der entscheidenden Argumente gegen die Zugnutzung eliminieren. Der MVV genießt im Münchener Raum eine hohe Attraktivität. Durch die bezahlbaren Preise und das sehr gute Angebot, ist die Nutzung sehr hoch. Gerade in der jüngeren Generation führt das gute Angebot dazu, dass viele kein eigenes Auto mehr besitzen. Neben den absehbaren Auswirkungen im Oberland durch eine bessere Nutzung der BOB, kann eine Ausdehnung des MVV mittelfristig für eine ganz neue Dynamik bei der Nutzung

	des ÖPNV sorgen.
--	------------------

Name	Einführung von Express-Zügen aus Bad Tölz sowie perspektivisch Miesbach und Tegernsee
Vorschlag	<p>Während eine Fahrt von Holzkirchen nach München Hauptbahnhof unter 30 Minuten Fahrtzeit kostet, ist die Fahrtzeit der BOB südlich von Holzkirchen deutlich langsamer. Neben der stellenweise kurvigen Streckenführung sind speziell die vielen Zwischenhalte sowie das Kuppeln und Flügeln in Schaftlach für die langen Fahrtzeiten verantwortlich. Daher nutzen viele Pendler das Auto zum Holzkirchner Bahnhof oder fahren direkt mit dem Auto nach München.</p> <p>Im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr sollten daher von und nach Bad Tölz jeweils 2 Express-Züge fahren, die südlich von München nur in Deisenhofen und Bad Tölz halten. Dadurch sollte eine Fahrtzeitverkürzung von 10 bis 15 Minuten möglich sein, was für Pendler einen täglichen Vorteil von bis zu 30 Minuten Fahrtzeit ermöglicht. Kann zusätzlich das Autofahren zum Bahnhof entfallen, ist der Vorteil noch größer. Ein Halt in Deisenhofen ist sinnvoll, damit ein Umsteigen auf die S-Bahn in Richtung Ostbahnhof leicht möglich ist.</p> <p>In einem zweiten Schritt können die Express-Züge auf den Raum Tegernsee und Miesbach/Schliersee ausgeweitet werden.</p> <p>Das gleiche Prinzip sollte auch am Wochenende für Ausflügler angewendet werden. Hier könnte der Expresszug aber beispielsweise im Winter direkt bis Lenggries fahren.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion des Bahnhofsverkehrs in Holzkirchen über Miesbacher, Tegernseer und Tölzer Straße</li> <li>• Reduktion des Tölzer Autobahn Pendlerverkehrs in Holzkirchen in Tölzer und Miesbacher Straße</li> <li>• Reduktion des Ausflugsverkehrs im gesamten Landkreis sowie im Raum Bad Tölz</li> <li>• Höhere Auslastung des ÖPNV</li> <li>• Allein aus dem Raum Bad Tölz könnten so täglich durch 4 Express-Verbindungen in Doppeltraktion ca. 2.000 Autofahrten (1.000 Personen Hin- und Zurück) ersetzt werden.</li> <li>• Steigerung der Tourismuszahlen durch bessere Erreichbarkeit.</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der jeweils einspurigen Schienenführung südlich von Holzkirchen könnte ein streckenweiser Ausbau auf 2 Schienenstränge (Überholschienen) nötig werden</li> </ul>
Erreichbarkeit	Das Ziel ist in wenigen Jahren erreichbar, wenngleich speziell der teilweise Ausbau des Schienennetzes einige Planungen und Verhandlungen mit der BEG und der DB Netz erfordert.
Bewertung	Diese Maßnahme sollte unbedingt verfolgt werden. Die Bayerische Oberlandbahn wird von Pendlern und Ausflüglern bereits heute sehr gut angenommen und hat noch enormes Potential zur Steigerung der Fahrgastzahlen.

Name	Einführung von durchgängigen Nacht-Zügen am Wochenende
Vorschlag	Für 3-5 Stunden verkehren nachts keine Züge von München Hbf. nach

	Holzkirchen. Für Bewohner südlich von Holzkirchen ist die Situation noch schlechter, da hier keine S-Bahn verkehrt. Speziell jugendliche, junge Erwachsene und andere Nachtschwärmer sind daher für Ausflüge nach München auf das Auto angewiesen. Mit der Einführung von durchgängigen Nachtzügen der BOB am Wochenende, könnte man diesen Menschen ein attraktives Alternativangebot unterbreiten. Das Verkehrsverhalten gerade der jungen Generation ändert sich derzeit deutlich – es wird weniger Auto gefahren und immer seltener besitzen junge Menschen ein Auto. Mit dieser Maßnahme könnte man die junge Generation unterstützen.
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion des Bahnhofsverkehrs in Holzkirchen über Miesbacher, Tegernseer und Tölzer Straße</li> <li>• Reduktion des Tölzer Autobahn Pendlerverkehrs in Holzkirchen in Tölzer und Miesbacher Straße</li> <li>• Reduktion des Ausflugsverkehrs im gesamten Landkreis sowie im Raum Bad Tölz</li> <li>• Höhere Auslastung des ÖPNV</li> <li>• Allein aus dem Raum Bad Tölz könnten so täglich durch 4 Express-Verbindungen in Doppeltraktion ca. 2.000 Autofahrten (1.000 Personen Hin- und Zurück) ersetzt werden.</li> <li>• Steigerung der Tourismuszahlen durch bessere Erreichbarkeit.</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der jeweils einspurigen Schienenführung südlich von Holzkirchen könnte ein streckenweiser Ausbau auf 2 Schienenstränge (Überholschienen) nötig werden</li> </ul>
Erreichbarkeit	Das Ziel ist in wenigen Jahren erreichbar, wenngleich speziell der teilweise Ausbau des Schienennetzes einige Planungen und Verhandlungen mit der BEG und der DB Netz erfordert.
Bewertung	Diese Maßnahme sollte unbedingt verfolgt werden. Die Bayerische Oberlandbahn wird von Pendlern und Ausflüglern bereits heute sehr gut angenommen und hat noch enormes Potential zur Steigerung der Fahrgastzahlen.

### Zusätzliche Bahnhaltunkte

Neben den beschriebenen Maßnahmen zum Verkehrsträger Schiene wird auch der Bau eines neuen Bahnhaltpunkts im Gemeindebereich Holzkirchen diskutiert. Ziel eines solchen Bahnhaltpunkts sollte aus unserer Sicht sein, zusätzlichen Autoverkehr zu vermeiden und den Verkehrsträger Schiene attraktiver zu machen. Das kann geschehen, wenn ein neuer Bahnhaltpunkt näher an Quelle oder Ziel heranrückt. Hierfür gibt es aus unserer Sicht zwei Möglichkeiten im Gemeindegebiet:

- Südlich von Föching an der Bahnstrecke nach Rosenheim. Hier könnte Föchinger und Angestellten im neuen Gewerbegebiet Nord eine verkehrsgünstige Anbindung geboten werden.
- Zwischen Gewerbegebiet Ost und der Miesbacher Straße an der Bahnstrecke nach Bayrischzell. Hiermit könnte das Gewerbegebiet Ost inkl. Hexal leichter angefahren werden.

Beide Vorschläge sollten aus unserer Sicht auf Ihre Wirksamkeit hin untersucht werden. Neben der positiven Wirkung für Ortskern und Gewerbegebiet sind speziell beim Föchinger Haltepunkt auch die Auswirkungen für die Föchinger Bürger zu betrachten. Denn einer besseren Bahnanbindung steht ein höherer Flächenverbrauch in Föching gegenüber. Auch ist zu prüfen, ob durch einen solchen Haltepunkt nicht zusätzlicher Verkehr angezogen wird.

Ein bereits diskutierter Bahnhofshaltepunkt Süd an der Bahnlinie nach Tegernsee/Lenggries sollte aus unserer Sicht nicht weiter verfolgt werden. Sowohl der Tölzer als auch der Tegernsee Raum sind grundsätzlich gut an die Bahn angebunden, wenn auch teilweise zu langsam und zu teuer. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen darauf ab, mehr Pendlerverkehr von der Straße auf die Bahn zu verlagern und die Pendler an der Quelle (z.B. Bad Tölz) abzuholen. Ein Bahnhofshaltepunktmacht die Benutzung des Autos für eben diese Pendler aber wieder attraktiver und würde das genaue Gegenteil bewirken.

### 4.3 Integrierte Konzepte und weitere Maßnahmen

Viele Ausflügler aber auch einige Pendler nutzen den ÖPNV - hier speziell die BOB – nicht, da ihr Ziel nicht in unmittelbarer Nähe von einem BOB Haltepunkt liegt. Beispielsweise sind Wanderparkplätze wenn überhaupt dann nur durch einen Umstieg auf Busse möglich, die aufgrund der teilweise geringen Nachfrage auch nur unattraktive Takte und Fahrzeiten aufweisen. Die mangelnde Flexibilität und hoher Zeitverlust lassen viele Ausflügler das Auto nutzen.

Name	Einführung von integrierten, leicht buchbaren Car- und Bike-Sharing Angeboten
Vorschlag	Speziell Ausflügler sollten die Möglichkeit erhalten zu einem attraktiven Preis an den südlichen Haltepunkten der BOB Autos oder Fahrräder leihen zu können. Die Buchung und Reservierung sollte mit einem integrierten Ticket und Tarif über eine einfache Plattform auch kurzfristig möglich sein. Soweit möglich sollten die angebotenen Fahrzeuge auch über Elektroantrieb verfügen. Die Attraktivität könnte durch Start-Ziel Planungs- und Buchungsassistenten erhöht werden (z.B. „Ich wohne in München in der xx-Straße und möchte morgen früh gegen acht Uhr auf die Halserspitz“)
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion des Ausflugsverkehrs auf den Bundesstraßen im gesamten Landkreis sowie im Raum Bad Tölz</li> <li>• Reduktion des Ausflugsverkehrs in Holzkirchen in der Tölzer, Miesbacher, Münchener und Tegernseer Straße.</li> <li>• Höhere Auslastung des ÖPNV</li> <li>• Außendarstellung der Tourismusregion als innovativ, ökologisch und kundenfreundlich</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten</li> </ul>
Erreichbarkeit	In München und dem Umland sind Nachtbusse und –bahnen etabliert. Eine schrittweise Ausweitung in den Süden sollte möglich sein. Allerdings sind die Mehrkosten dabei genau zu beobachten und abzuwägen
Bewertung	Eine Maßnahme, die vor allem bei der jungen und zukünftigen Generation die Nutzung der Bahn attraktiver macht. Da mehr Bahn-Nutzung weniger Durchgangsverkehr in Holzkirchen bedeutet, sollte diese Maßnahme perspektivisch unterstützt werden.

Name	Durchführung von regelmäßigen Schulbefragungen und Projekttagen zum Thema Verkehr
Vorschlag	Ein wesentlicher Teil des Binnen, Quell- und Zielverkehrs in Holzkirchen ist auf Fahrten von und zu Schulen sowie Sportstätten zurückzuführen. Eine Reduktion des Autoverkehrs ist möglich, wenn mehr Kinder und Jugendliche mit dem

	Fahrrad fahren, was durch o.g. Maßnahmen gefördert werden könnte. Regelmäßige Umfragen unter Schülern könnten leicht einen Hinweis auf den Erfolg solcher Maßnahmen geben. Zusätzlich könnte an Schulen regelmäßig Projekttag zum Thema Verkehr durchgeführt werden. So könnten Schüler eigene Verkehrszählungen und Befragungen von Verkehrsteilnehmern durchführen oder die Autonutzung von Eltern und Bekannten unter die Lupe nehmen und Alternativvorschläge erarbeiten. Die Gemeinde sollte mit solchen Vorschlägen auf die Schulen zugehen.
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für das Thema Verkehr</li> <li>• Setzen von Anreizen zur Nutzung des Fahrrads</li> <li>• Regelmäßige Ermittlung von Informationen zur Auto- und Fahrradnutzung in einem signifikanten Kreis.</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vor allem organisatorischer Aufwand</li> </ul>
Erreichbarkeit	Bei dauerhafter Koordination durch die Gemeinde eher leicht erreichbar.
Bewertung	Eine grundsätzliche Hinterfragen mancher Autonutzung und das Ändern dieser Nutzung sollte schon bei der jungen Generation ansetzen. Neben den üblichen Schulthemen zur Verkehrserziehung ist ein weiteres Beschäftigen mit dem Thema Verkehr vor allem an Verkehrsbrennpunkten wie Holzkirchen sinnvoll.

Name	Modellregion für Elektromobilität auf dem Land
Vorschlag	<p>Elektromobilität hat neben ökologischen und teilweise ökonomischen Vorteilen vor allem den Vorteil, dass sie sehr leise ist. Die Wahrnehmung des Verkehrs wäre eine ganz andere, wenn plötzlich fast nur noch Elektroautos durch die Münchener Straße rollen. Auch bei der Nutzung durch LKW sind Elektrokonzepte mittlerweile realistisch. So könnten beispielsweise LKW zur Elektronutzung bei Ortsdurchfahrten gezwungen werden und nach dem Ort wieder Verbrennungsmotoren benutzen.</p> <p>Mit der Ansiedlung der von Bosch Engineering im Gewerbegebiet Nord weitet der Bosch Konzern seine Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Bereich Elektromobilität in Holzkirchen deutlich aus. Holzkirchen und der Landkreis Miesbach sollten sich bemühen mit Bosch und ggf. weiteren Partnern (z.B. Fahrzeughersteller) eine Modellregion für Elektromobilität im ländlichen Raum aufzubauen.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Elektromobilität wird die Belastung durch Autoverkehr deutlich verbessert</li> <li>• Förderung der Elektromobilität in einer für Hersteller werbewirksamen Region</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vor allem organisatorischer Aufwand</li> </ul>
Erreichbarkeit	Schwer einzuschätzen, aber nicht unmöglich. Die Voraussetzungen in Holzkirchen sind speziell durch Bosch grundsätzlich gut. Elektromobilität auf dem Land ist sicher auch als Forschungsprojekt interessant, daher ist eine öffentliche Bezuschussung möglich.
Bewertung	Elektromobilität ist eines der großen Versprechen, dass Auto- und LKW-Verkehr



	deutlich leiser werden und keine Schadstoffe mehr ausstoßen. Das kann für Anwohner ein Segen sein. Holzkirchen und der Landkreis sollten es versuchen.
--	--

#### 4.4 Regionale und Überregionale Maßnahmen im Straßenbau

In Abschnitt 3.3.3 wurde auf die Zusammenhänge zwischen möglichen und bereits geplanten Umgehungsstraßen in Holzkirchen, Großhartpenning, Kurzenberg, Waakirchen und Bad Tölz sowie auf die Maßnahmen an der B318 in Wargau und am Autobahnanschluss A8 hingewiesen. Allein die Maßnahmen in Holzkirchen, Großhartpenning, Kurzenberg und Waakirchen haben ein Investitionsvolumen von schätzungsweise über 30 Mio. €.

Bezogen auf Holzkirchen sollten die Vorhaben Südumgehung, Westumfahrung von Großhartpenning und die Umfahrung von Kurzenberg nicht weiterverfolgt werden. Wie oben beschrieben, ist die Entlastungswirkung für den Ortskern zu gering und die negativen Folgen für andere Ortsteile, Naherholung und Landwirtschaft zu groß. Eine größere Entlastung und Steigerung der Lebensqualität kann mit einer Kombination von Maßnahmen in den vorherigen Abschnitten leichter und kostengünstiger erreicht werden. Die Gemeinde Holzkirchen sollte sich daher auf diese Maßnahmen konzentrieren.

Gleichwohl gibt es verschiedene straßenbauliche Alternativmaßnahmen, die für Holzkirchen und das Oberland Vorteile bieten:

Name	Ortsumfahrung von Waakirchen
Vorschlag	<p>Waakirchen ist durch den Durchfahrtsverkehr speziell der B472 sehr stark belastet. Je nach Quelle durchfahren täglich zwischen 15.000 und 19.000 Autos den Ortskern zusätzlich bis zu 1.000 LKW. Mindestens die Hälfte des Autoverkehrs und ein großer Teil des LKW-Verkehrs könnten durch eine Umgehungsstraße aus dem Ortskern gezogen werden. Eine Umgehung von Waakirchen wird von den Waakirchner Bürgern mit großer Mehrheit begrüßt.</p> <p>Zusätzlich könnte eine Umfahrung von Waakirchen für Verkehr aus dem Tölzer Raum mit Ziel Autobahn so attraktiv sein, dass nicht mehr der Weg über Holzkirchen gewählt wird – zumal wenn zeitgleich in Holzkirchen verkehrsberuhigende Maßnahmen ergriffen werden. Die Verlagerungswirkung von Holzkirchen nach Waakirchen beträgt laut Verkehrsgutachten vermutlich ca. 2.700 Fahrzeuge am Tag. Durch Verkehrslenkung könnte dieser Anteil noch steigen, sodass eine Umfahrung von Waakirchen für Holzkirchen schnell die gleiche Entlastungswirkung hat, wie eine ortsnahe Südumgehung (ca. 4.000).</p> <p>Holzkirchen sollte daher gegenüber dem Bund zugunsten einer Ortsumgehung von Waakirchen auf die Maßnahmen Südumgehung, Umfahrung Großhartpenning und Kurzenberg verzichten. Die Holzkirchner Maßnahmen und die Waakirchner Maßnahmen stehen in einer gewissen Konkurrenz zu einander. Die Konzentration auf eine Maßnahme steigert die Chance auf Erfolg. Eine Waakirchner Umfahrung entfaltet in Waakirchen große Entlastungswirkung und kann in Holzkirchen, Hartpenning und Kurzenberg zumindest eine ähnlich geringe Entlastung erwirken wie die hier geplanten Maßnahmen.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Entlastung des Verkehrsbrennpunkts Waakirchen</li> <li>• Geringe Entlastung von Holzkirchen, Großhartpenning, Kurzenberg, Thann und Piesenkam</li> <li>• Eine wirklich wirksame Straße wird gebaut und es wird verhindert, dass 4 Umgehungsstraßen sich gegenseitig behindern</li> <li>• Deutliche Ersparnis von Steuergeld im zweistelligen Millionenbereich, der</li> </ul>

	z.B. für Maßnahmen an der Schiene verwendet werden könnte
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächenverbrauch im Raum Waakirchen</li> </ul>
Erreichbarkeit	Gemeinderatsbeschluss und ggf. politische Lobbyarbeit in Berlin
Bewertung	Es sollte ein Gutachten beauftragt werden, dass eine Abwägung zwischen der Waakirchner Umgehung und der in der nächsten Maßnahme beschriebenen Piesenkam-Trasse vornimmt. Dabei sollten auch Möglichkeiten zur Verkehrslenkung betrachtet werden. Sollte herauskommen, dass eine Waakirchner Umgehung am sinnvollsten ist, sollte Holzkirchen die Gemeinde Waakirchen unterstützen und seine Kraft eher auf umsetzbare und wirksame Lösungen wie oben beschrieben konzentrieren. Nachdem die Waakirchner Umgehung gebaut ist, die Maßnahmen an der B318 umgesetzt sind und die o.g. innerörtlichen Maßnahmen und Maßnahmen an der Schiene umgesetzt sind, sollte frühestens eine erneute Befassung mit den Holzkirchner Umgehungstraßen erfolgen.

Name	Piesenkam-Trasse
Vorschlag	<p>Alternativ oder ergänzend zu einer Waakirchner Umgehung könnte auch eine Verbindung der B13 und der B318 im Raum Piesenkam sinnvoll sein. Es ist davon auszugehen, dass eine solche Straße die gleiche Entlastungswirkung für Holzkirchen, Großhartpenning und Kurzenberg aufweist, wie die gescheiterte ortsferne Südumgehung. Zusätzlich könnte eine solche Straße den im Berufsverkehr stark belasteten Ort Piesenkam entlasten und den gefährlichen Bahnübergang südlich des Flugplatz Tannried entschärfen. Weitere Entlastungen von Sachsenkam und Schaftlach sind wahrscheinlich.</p> <p>Aufgrund der Landschaft und Länge der Trasse ist mit ähnlichen Kosten wie bei der ortsfernen Südumgehung zu rechnen. (Vergleich: Alte Südumgehung 5,2 km, Piesekam-Trasse zwischen 5,3km für eine Nordumfahrung und 6,2 km für die vermutlich bessere Südumfahrung)</p> <p>Die Piesenkam-Trasse sollte nur verfolgt werden, wenn bei den betroffenen Anwohnern und Grundstückbesitzern eine grundsätzliche Bereitschaft besteht. Auf keinen Fall darf hier das Sankt Floriansprinzip gelten.</p> <p>Ebenso ist eine grundsätzliche Bereitschaft der Oberwarngauer, Lochhamer und Marschaller Bürgerschaft notwendig, da diese Ort durch eine Erhöhung des Verkehrs auf der B318 und einen möglichen Ausbau stärker belastet werden.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Entlastung von Piesenkam</li> <li>• Geringe Entlastung von Holzkirchen, Großhartpenning, Kurzenberg, Thann, Sachsenkam, Schaftlach und Waakirchen</li> <li>• Sofern eine Verkehrslenkung möglich ist, ist auch eine deutlichere Entlastung von Waakirchen möglich.</li> <li>• Entschärfung des Bahnübergangs</li> <li>• Bei geschickter Trassenführung kaum oder keine Beeinträchtigung von Anwohnern und Naherholung</li> <li>• Ähnliche Kosten wie ortsferne Südumgehung zu erwarten – damit deutlich günstiger als ortsnaher Südumgehung + Umgehungen Hartpenning und Kurzenberg</li> </ul>

Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächenverbrauch im Bereich Piesenkam</li> <li>• Mehrbelastung von Warngau, Lochham und Marschall im Zuge der B318. Dies sollte aber im Vergleich zu den Belastungen einer ortsnahen Südumgehung tolerabel und mit einer Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen kompensierbar sein.</li> <li>• Bei entsprechender Trassenführung sollte aufgrund des welligen Terrains nicht mit einer Mehrbelastung durch Schall für Piesenkam zu rechnen sein. Hier dürfte eher die Entlastung des Ortskerns mit Vorteilen überwiegen. Dies sollte aber vorab untersucht werden.</li> </ul>
Erreichbarkeit	<p>Für eine solche Trasse liegt kein Antrag auf Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vor. Da dieser 2015 durch den Bundestag beschlossen werden soll, ist Eile geboten. Diese Trasse wäre vermutlich deutlich günstiger, als eine Kombination aus ortsnaher Südumgehung und den Umgehungen von Hartpenning und Kurzenberg. Sie würde damit vermutlich ein deutlich günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen und hätte damit größere Chancen auf Realisierung. Wenn zusätzlich eine Verkehrslenkung aus Waakirchen erreicht wird, steigt wird das Verhältnis noch günstiger.</p> <p>Eine grundsätzliche Befürwortung der betroffenen Anwohner in Piesenkam scheint vorhanden, was die Chance auf eine solche Lösung deutlich erhöht.</p>
Bewertung	<p>Es sollte kurzfristig ein Gutachten beauftragt werden, dass eine Abwägung zwischen der Waakirchner Umgehung und der Piesenkam-Trasse vornimmt. Dabei sollten auch Möglichkeiten zur Verkehrslenkung betrachtet werden. Sollte herauskommen, dass eine Waakirchner Umgehung am sinnvollsten ist, sollte Holzkirchen die Gemeinde Waakirchen unterstützen und seine Kraft eher auf umsetzbare und wirksame Lösungen wie oben beschrieben konzentrieren. Sollte eine Piesenkamer Trasse möglich sein und auch für Waakirchen eine hohe Entlastung zeigen, sollten sich die Gemeinden im Landkreis gegenüber dem Bund für die Aufnahme einer solchen Trasse in den Bundesverkehrswegeplan aussprechen. Zugunsten dieser Trasse sollte dann auf die Maßnahmen Südumgehung Holzkirchen, Umgehungen Großhartpenning, Kurzenberg und Waakirchen verzichtet werden.</p>

Name	Ausbau der B318
Vorschlag	<p>Die B318 wird im Bereich des Autobahnanschluss bereits 4-spurig erweitert. Eine mögliche Umgehung von Waakirchen oder eine Piesenkam-Trasse könnten speziell bei entsprechender Verkehrslenkung das Verkehrsaufkommen auf der B318 deutlich erhöhen. Ein weiterer 4-spuriger Ausbau der B318 könnte die Konsequenz sein. Dieser hätte Auswirkungen auf Marschall, Lochham und Warngau. Daher sollte ein Ausbau der B318 kritisch begleitet und frühzeitig Maßnahmen zum Lärmschutz eingefordert werden. Zusätzlich sollte die Einhausung der B318 in Warngau möglichst 3-spurig erfolgen – mit tageszeitabhängiger Nutzung der Mittelspur. Auch muss sichergestellt werden, dass die lokalen Wirtschaftsbetriebe keine Nachteile erleiden.</p>
Wirksamkeit und Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kombination mit einer Waakirchner Umfahrung oder der Piesenkam-Trasse bildet der Ausbau der B318 eine konsequente und leistungsstarke Route aus.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die B13 kann ab Sachsenkam oder Bad Tölz abgestuft werden, was weitere Beruhigungsmaßnahmen ermöglicht.</li> </ul>
Nebenwirkungen und Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mehrbelastung von Warngau, Lochham und Marschall im Zuge der B318. Dies sollte aber im Vergleich zu den Belastungen einer ortsnahen Südumgehung tolerabel und mit einer Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen kompensierbar sein.</li> </ul>
Erreichbarkeit	<p>Die Maßnahmen an der B318 sind eine logische Folge einer Verkehrslenkung über Waakirchen oder Piesenkam und zudem bereits im Bundesverkehrswegeplan beantragt. Für die Einhausung der B318 in Warngau liegt ein Planfeststellungsbeschluss für eine 2-spurige Verkehrsführung vor. Auch hier wäre Eile geboten, um eine Erweiterung auf 3 Spuren zu ermöglichen.</p> <p>In Summe dürfte eine Konzentration auf eine leistungsstarke Routen aus Sicht des Bundes eine deutliche Ersparnis gegenüber den bisher vorgesehen Maßnahmen ermöglichen. Die Chancen auf eine Realisierung sind daher gut, sofern noch eine Aufnahmen in den Bundesverkehrswegeplan gelingt.</p>
Bewertung	<p>Aus Holzkirchner Sicht ist eine Erweiterung der B318 kritisch zu begleiten, da deutliche Nachteile für Marschall entstehen können (Lärm, Emissionen, Gefährdung der lokalen Wirtschaftsbetriebe). Diese Nachteile müssen kompensiert werden.</p>

An dieser Stelle sei auf zwei weitere, überregionale Lösungsmöglichkeiten verwiesen, die aber zunächst nicht weiter vertieft werden sollen:

- a) Tunnel
- b) Westumfahrung

Zu a) Ein Tunnel bzw. eine Grünbrücke verspricht eine konfliktarme Alternative zu normalen, überirdischen Straßen. In anderen Ländern und Regionen mit enger Bebauung oder hohem landschaftlichen Wert, werden Tunnel regelmäßiger eingesetzt. Sie sind um ein Vielfaches teurer als normale Straßen – sowohl in Planung und Bau als auch im späteren Betrieb. Daher erscheint aktuell z.B. eine vollständige Untertunnelung einer Südumgehung inkl. Hartpenning und Kurzenberg unrealistisch. Realistischer wäre ein Tunnel möglicherweise in Waakirchen, wo sich eine überirdische Trassenfindung schwierig gestalten könnte. Sollten andere Maßnahmen scheitern oder nicht wirksam genug sein, könnte in der Konsequenz auch ein Tunnel zur realistischen Alternative werden.

Zu b) Seit jeher stellt eine großräumige Westumfahrung von Holzkirchen die verkehrstechnisch beste Alternative dar. Sie könnte vor Kurzenberg nach Westen abzweigen und zwischen Holzkirchen und Otterfing oder Otterfing und Sauerlach direkt auf die A8 münden. Mit dieser Straße ließe sich eine große Entlastung aller Hauptverkehrsstraßen im Ort schaffen. Kosten, Eingriffe in die Natur (inkl. Teufelsgraben) und Landwirtschaft sowie Beeinträchtigung von Naherholungs- und Wohngebieten (z.B. Roggersdorf) wären allerdings sehr hoch. Auch diese Variante sollte nicht weiter verfolgt werden.

## 5 Kombination von Maßnahmen = Alternativen zur Südumgehung

Im vorigen Kapitel wurden Vorschläge für unterschiedlichste Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen die Verkehrssituation in Holzkirchen und im Umland verbessert und damit die Lebensqualität der Menschen gesteigert werden kann. Es bleibt die Frage, ob diese Maßnahmen eine Südumgehung von Holzkirchen ersetzen können oder vielleicht sogar eine bessere Wirkung entfalten. In den folgenden

Abschnitten werden beispielhaft einige Szenarien entworfen, die aus unserer Sicht für die Bewohner des Oberlands besser sind, als eine Südumgehung. Es handelt sich dabei immer um eine Kombination von Maßnahmen.

## 5.1 Umgehung Waakirchen + BOB-Maßnahmen

Eine Umgehung von Waakirchen erscheint nach allen vorliegenden Fakten sinnvoll. Wie im Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak aufgezeigt, kann eine schnelle Verbindung zwischen B13 und B318 Verkehr im Umfang von bis zu 2.700 Kfz/Tag verlagern. Bei einer gut ausgebauten Umgehung von Waakirchen in Kombination mit den ohnehin schon beschlossenen Maßnahmen an der B318 halten wir eine Verlagerung von ca. 2.000 Kfz/Tag von Holzkirchen auf eine Umgehung von Waakirchen für realistisch.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen zur BOB (Expresszüge ab Tölz/Lenggries + Ausweitung des MVV + teilweise zweigleisiger Ausbau) besteht ein Potential von ebenfalls 2.000 Kfz/Tag, die nicht mehr durch Holzkirchen fahren.

### Ergebnis:

Grundsätzlich ist schon mit der Kombination dieser beiden Maßnahmen eine ähnliche Entlastungswirkung, wie durch eine Südumgehung möglich. Zusätzlich würden aber auch die Münchener Straße, Großhartpenning und Kurzenberg entlastet, sowie die Parkplatzsituation am Bahnhof entspannt.

Jede zusätzliche Maßnahme erhöht die Entlastungswirkung. Insbesondere sind dies: Aktive Verkehrslenkung über die B472 statt über Holzkirchen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Holzkirchen und Hartpenning,

### Erreichbarkeit:

Die Kombination dieser Maßnahmen ist in Summe vermutlich kostengünstiger als die Umgehungen von Holzkirchen, Hartpenning, Kurzenberg und Waakirchen zusammen. Leider handelt es sich um unterschiedliche Kostenträger (Bund, Land, Landkreis), was Verrechnung aufwändig macht. Grundsätzlich scheint dies aber politisch möglich. Wenn Holzkirchen zugunsten dieser Maßnahmen auf seine 3 Umgehungen verzichtet, wäre das ein starkes Signal nach Miesbach, München und Berlin.

## 5.2 Piesenkam-Trasse + Ausbau B318 + Ausbau Tunnel Warngau

Die Piesenkam-Trasse hätte für Holzkirchen nahezu die gleiche Wirkung wie die gescheiterte Holzkirchner Südumgehung. Um den zusätzlichen Verkehr auf der B318 aufzunehmen, muss diese perspektivisch erweitert werden. Eine entsprechende Maßnahme ist ebenfalls für den Bundesverkehrswegeplan eingereicht. Als ungeplante Maßnahme wäre eine Erweiterung des „Warngauer Tunnels“ auf 3 Spuren vermutlich angebracht. In Summe dürfte auch die Kombination dieser Maßnahmen günstiger sein, als die bisher in den Bundesverkehrswegeplan eingereichten Maßnahmen

### Ergebnis

Nahezu gleiche Entlastungswirkung für Holzkirchen wie die Südumgehung. Zusätzlich werden Hartpenning, Kurzenberg und Piesenkam deutlich entlastet, Waakirchen wird ebenfalls ein wenig entlastet (ca. 2.000 Kfz/Tag). Mit einer entsprechenden Verkehrslenkung ab Bad Tölz könnte auch Waakirchen deutlich entlastet werden. Ob die Entlastung so groß ist, dass eine Waakirchner Umgehung überflüssig wird, muss geprüft werden.

Mit der Kombination weiterer Maßnahmen erhöht sich auch hier die Wirksamkeit weiter.

Nachteile ergeben sich für Oberwarngau, Lochham und Marschall durch den gesteigerten Verkehr auf der B318. Mit entsprechendem Lärmschutz könnte diese Maßnahme aber vermutlich leichter vermittelbar sein, als eine ortsnahe Südumgehung.

Auch wenn erste Signale Piesenkamer Bürger durchaus positiv klingen, muss hier ein klares Einverständnis erreicht werden. Insbesondere den betroffenen Landwirten dürfen keine existenzbedrohenden Nachteile entstehen.

#### Erreichbarkeit:

Die Trasse ist nicht für den Bundesverkehrswegeplan eingereicht. Es ist also Eile geboten.

### **5.3 Keine Umgehungsstraße und nur Konzentration auf Bahn und innerörtliche Maßnahmen**

Auch jenseits des Baus von Umgehungsstraßen scheint eine deutliche Entlastung der Bürger an allen Verkehrsbrennpunkten möglich. Betrachtet man den gesamten Ort, so werden die größten Verkehrsmengen durch Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr hervorgerufen. Hier kann die Gemeinde mit vielen kleineren, teilweise oben vorgeschlagenen Maßnahmen Einfluss nehmen. Besonders das Fahrrad stellt eine echte Alternative für Teile des Binnenverkehrs dar. Hier kann mit kleineren Maßnahmen die Attraktivität deutlich gesteigert werden.

Ebenso könnte der Durchgangsverkehr an der Wurzel gepackt werden und die Nutzung der BOB südlich von Holzkirchen attraktiver gestaltet werden (s.o.)

#### Ergebnis

Inwieweit eine ähnliche oder bessere Wirkung als bei einer Südumgehung erreicht werden kann ist ohne vorhandene Zahlen zum innerörtlichen Verkehr schwer zu sagen - es scheint aber sehr wahrschein. Hervorzuheben ist, dass durch die Kombination von Bahn und innerörtlichen Maßnahmen nicht nur Tölzer Straße sowie Tegernseer/Miesbacher Straße profitieren sondern alle Ortsteile

#### Erreichbarkeit

Innerörtliche Maßnahmen sind größtenteils im Entscheidungsbereich der Gemeinde oder des Landkreises. Insbesondere nach Abstufung der B13 bis zum Marktplatz sollten hier umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten existieren. Auf Basis eines neu aufzustellenden integrierten Verkehrskonzepts könnten gut gegenüber anderen Stellen argumentiert werden.

Die Umsetzung von Maßnahmen an der Bahn sind aufgrund der vielen Beteiligten aufwändig. Sie sollten aber erreichbar sein, wenn alle Betroffenen (Gemeinden, Landkreise, Bürger, Vereine, Verbände, ...) an einem Strang ziehen. Hierbei muss auch betont werden, dass signifikante Infrastrukturmaßnahmen im Süden und Südosten von München schon lange nicht mehr durchgeführt wurden und schlichtweg Nachholbedarf besteht.

## **6 Fazit und Empfehlung**

Die intensiven Diskussionen zum Thema Verkehr in Holzkirchen und im umliegenden Oberland haben ein großes kreatives Potential entfaltet. Es liegen mittlerweile viele interessante Vorschläge vor und es werden weitere folgen. Sollte es gelingen, mit ähnlicher Energie in den nächsten Monaten und Jahren weiter zu arbeiten, könnten aus den Vorschlägen auch umgesetzte Lösungen werden.

Zu diesen umgesetzten Lösungen sollte eine Holzkirchner Südumgehung nicht gehören. Zu dieser Straße gibt es Alternativen, die bessere Entlastungswirkung zeigen, keine Naherholungsgebiete und Landwirtschaft zerstören und die auch noch günstiger und leichter erreichbar sind. Holzkirchen sollte seine Energie auf diese Alternativen konzentrieren und gleichzeitig mit angrenzenden Gemeinden und den beiden Landkreisen Möglichkeiten einer überregionalen Lösung untersuchen und vorantreiben. Sollten sich solche Möglichkeiten ergeben, wäre es konsequent und wünschenswert, wenn

Holzkirchen diese zugunsten von Südumgehung und den Umfahrungen von Hartpenning und Kurzenberg unterstützt und sich gegen die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ausspricht. Damit hätten auch überregionale Lösungen Chancen auf Erfolg. Eine Einigung auf eine überregionale Lösung hätte auch enorme Strahlwirkung nach München und Berlin.

Das Thema Verkehr ist komplex und wird in Holzkirchen teilweise sehr emotional geführt. Wir begrüßen sehr, dass der neue Gemeinderat und der neue Bürgermeister sich diesem Thema nun mit hoher Priorität annehmen wollen. Wir hoffen, wir können mit unseren Analysen, Vorschlägen und Positionen einen positiven Beitrag zu einer konstruktiven Diskussion und Lösungsfindung leisten. Gerne würden wir auf dieser Basis die Arbeit des Gemeinderats begleiten und mit unserem Wissen, unseren Ideen und unseren intensiven Kontakten zu betroffenen Bürgerinnen und Bürgern an einer gemeinsamen Lösungsfindung mitarbeiten.