



B 299 OU Trostberg

aktueller Sachstand nach Abstimmung mit BMDV

Information im Stadtrat der Stadt Trostberg am 08.05.2025

Herr Rehm / Frau Wallner

Abteilung Straßenplanung



Gliederung

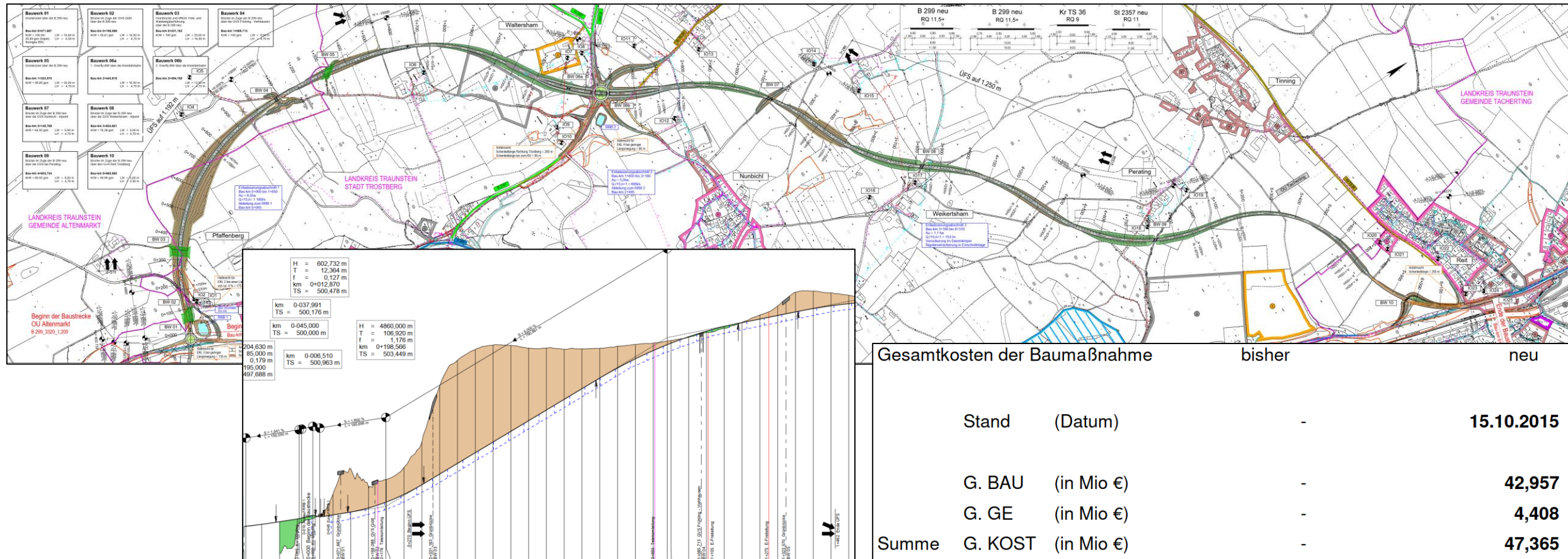
- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte



Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte

Erkenntnisse aus dem Vorentwurf 2015 bzgl. Möglinger Hanganstieg



Möglinger **Hanganstieg äußerst komplex** (wie komplex, stellt sich erst später heraus!)

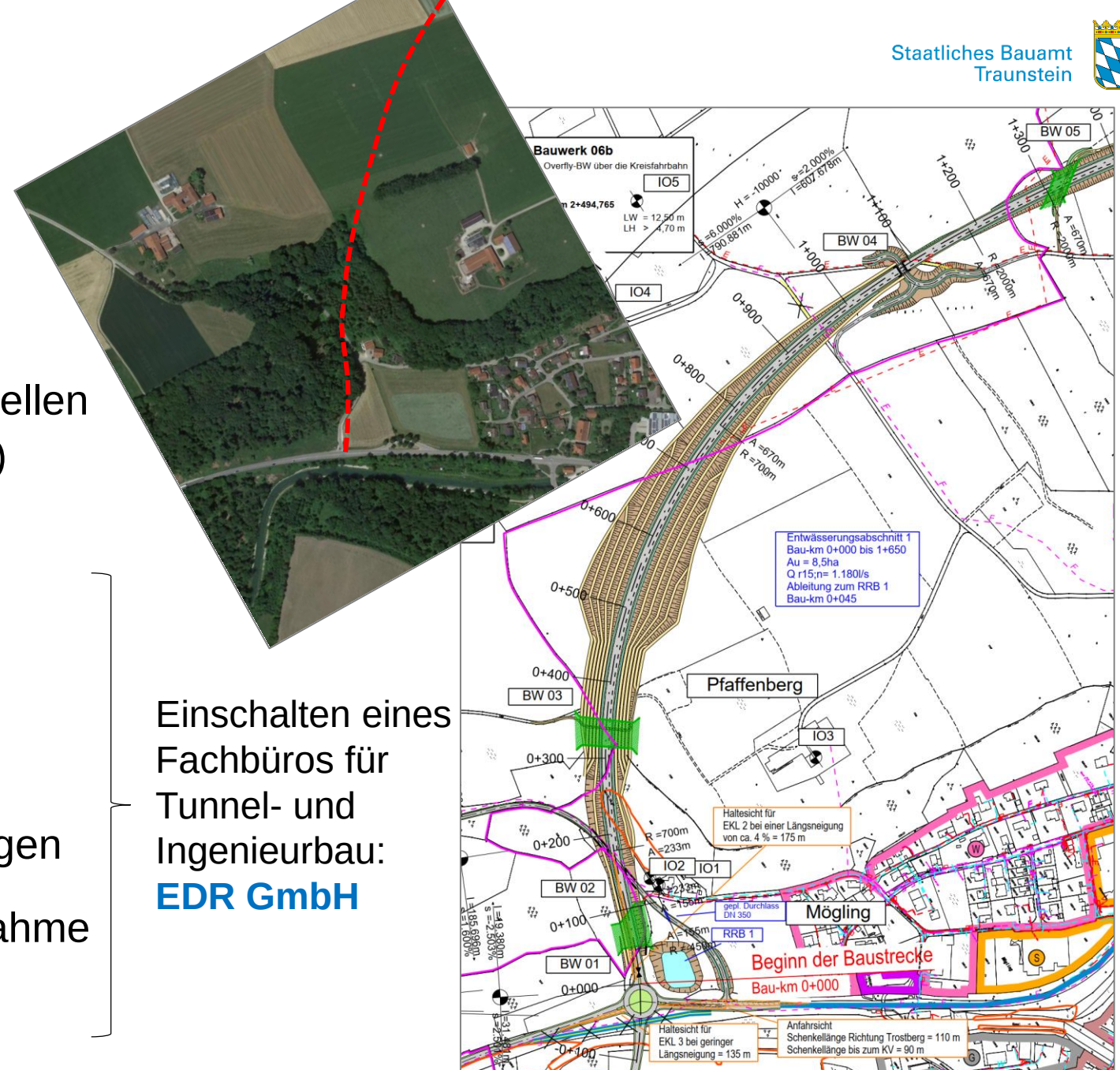
→ VE genehmigt im Sept. 2018

Hanganstieg Mögling

besondere Komplexität hinsichtlich...

- naturschutzfachlicher Belange
 - Zerschneidung von Fledermausflugrouten des punktuellen FFH-Gebiets (Kirche in Trostberg)
 - Artenschutz (insb. Fledermäuse)
- äußerst schwierigen Baugrunds
 - geringe Standfestigkeit
 - Anschnitt von Hang- und Schichtwasser
- konstruktiver Ausbildung der Böschungen
- Einschnittstiefe / Flächeninanspruchnahme
- Kosten

Einschalten eines
Fachbüros für
Tunnel- und
Ingenieurbau:
EDR GmbH

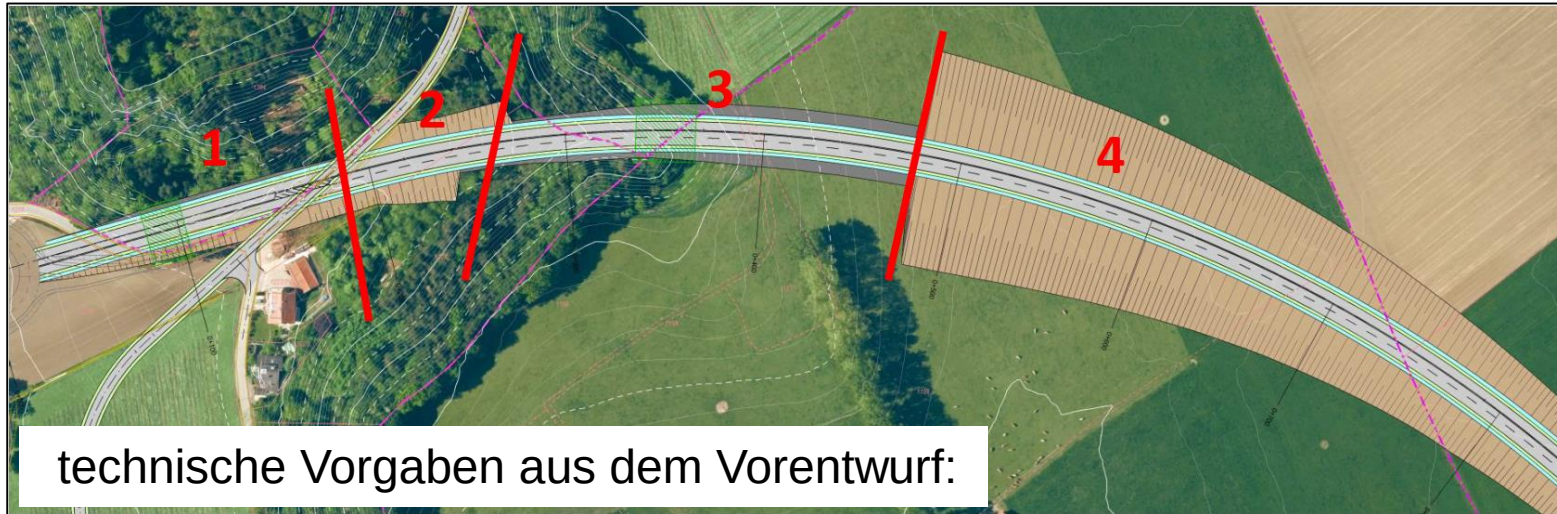




Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- **detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich**
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte

konstruktiver Variantenvergleich Hanganstieg Mögling



Abschnitt 1:

- Steilböschung links
(in km-Richtung)
- Regelböschung rechts

Abschnitt 3:

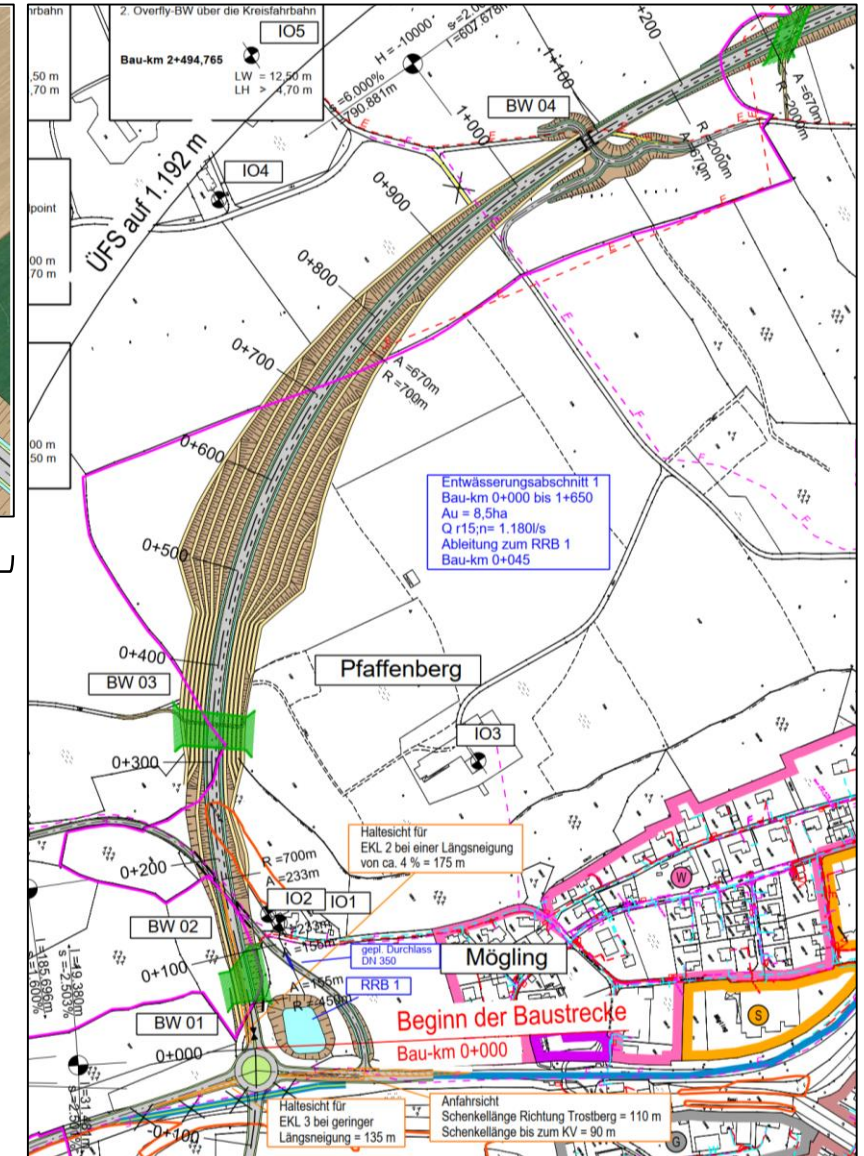
**eigentlicher
Variantenvergleich**

Abschnitt 2:

Regelböschung beidseits

Abschnitt 4:

Regelböschung
beidseits





konstruktiver Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

Gegenüberstellung folgender Varianten im Abschnitt 3:

- Steilböschung
 - 2-streifig / ohne Überholfahrstreifen bergauf
 - 3-streifig / mit Überholfahrstreifen bergauf →
 - Troglösung
 - 2-streifig / ohne Überholfahrstreifen bergauf
 - 3-streifig / mit Überholfahrstreifen bergauf →
 - Tunnellösung (nur 2-streifig) →
- Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Steigungsstrecke:
auch ohne ÜFS leistungsfähig
→ keine weitere Untersuchung der 3-streifigen Varianten
- aufgrund der Rahmenbedingungen nur als bergmännischer Tunnel sinnvoll
→ dieser wiederum nur wirtschaftlich und vorteilhaft, wenn Tunnellänge ≥ 500 m

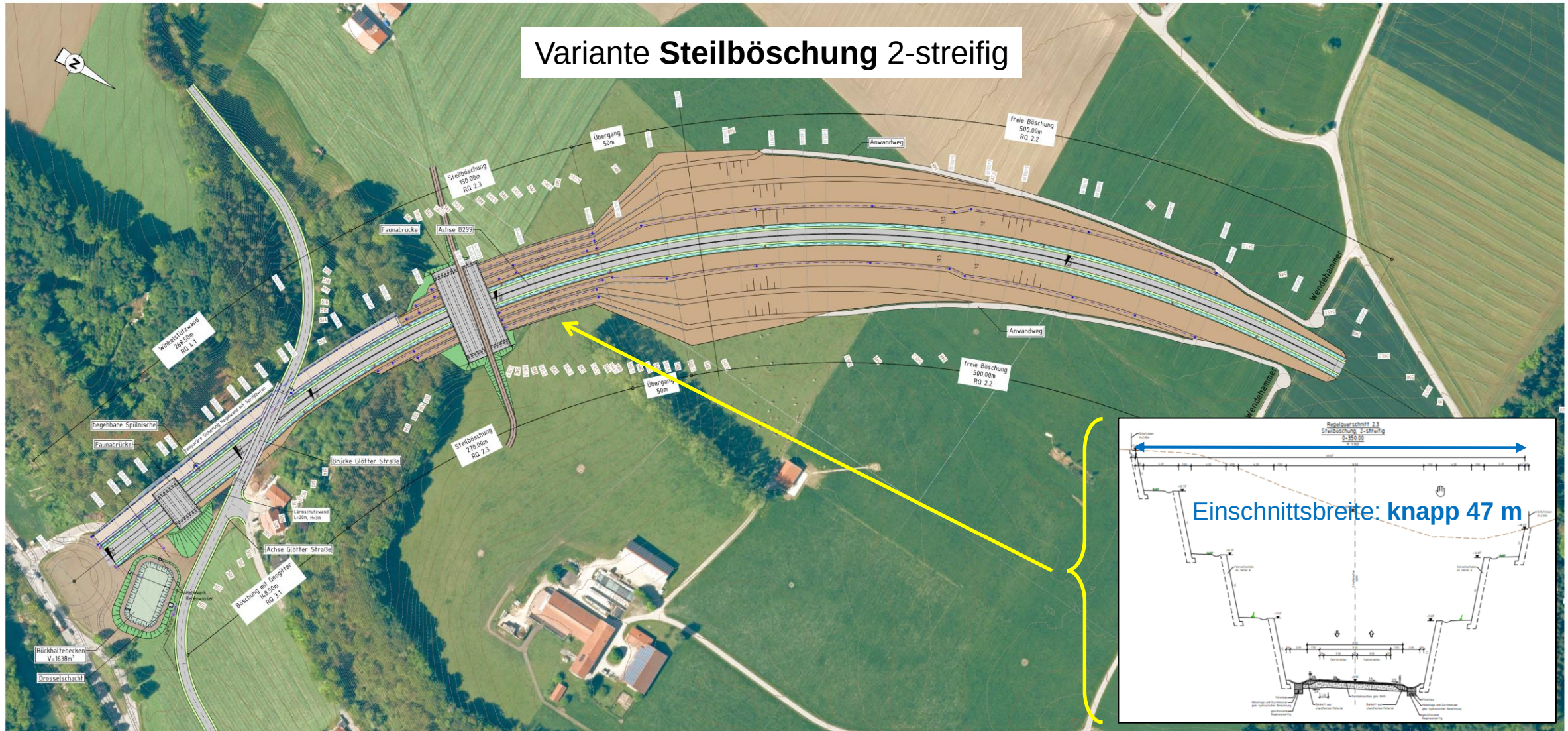
konstruktiver Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

Beurteilung der Varianten nach folgenden konstruktiven Aspekten:

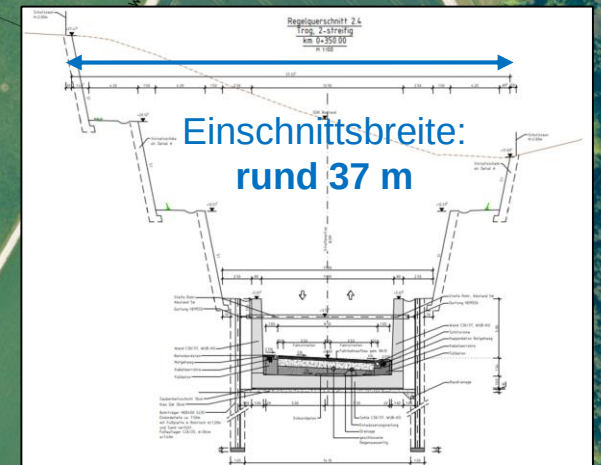
- Ingenieurbauwerke (Steilböschung, Trog, Tunnel, Brücken, Ausgestaltung, Baubarkeit,...)
- Entwässerung inkl. Wassermengenberechnung und Dimensionierung
- Kostenberechnung
 - Baukosten
 - Betriebskosten (bei Tunnelvariante)
 - Lebenszykluskosten
 - Kostenerhöhung [€/lfm] im Fall einer Verlängerung der Steilböschung / des Trogs / des Tunnels

konstruktiver Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

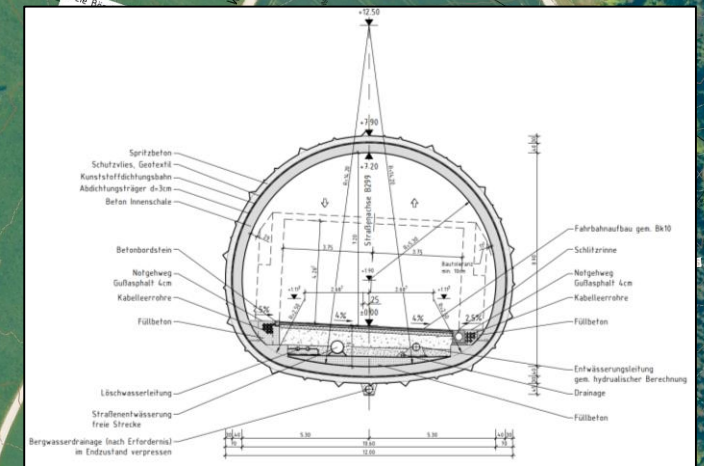
Lageplan
Variante 1.1, Steilböschung, 2-streifig
M 1:1000



Lageplan
Variante 2.1, Trog, 2-streifig
M 1:1000



Lageplan
Variante 3, Tunnel BBW, 2-streifig
M 1:1000





konstruktiver Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

Legende:

	sehr schlecht
	schlecht
	neutral
	gut
	sehr gut

	Variante 1.1 Steilböschung (2-streifig)	Variante 2.1 Trog (2-streifig)	Variante 3 Tunnel
Flächeninanspruchnahme dauerhaft (Untersuchungsbereiche 2+3, je 2-streifig) - rein quantitativ	ca. 56.600 m ²	ca. 55.600 m ²	ca. 11.600 m ²
Aushubmassen (Untersuchungsbereiche 2+3, je zweistreifig) - rein quantitativ	690.000 m ³	670.000 m ³	200.000 m ³
Mengenrisiko (ggf. Bodenbelastung...)	sehr hoch wegen der hohen Aushubmassen	sehr hoch wegen der hohen Aushubmassen	hoch wegen der Aushubmassen
Entwässerung (Komplexität, Schichtenwasser, Unterhalt)	- aufwendiges Entwässerungssystem im Bereich der Bermen – größerer Einzugsbereich - Anfall von Schichtenwasser	- aufwendiges Entwässerungssystem im Bereich der Bermen – größerer Einzugsbereich - Anfall von Schichtenwasser - zusätzliches Entwässerungssystem im Bereich des Trogs	- Regenwasser fällt nur im Bereich der 200 m langen Einschnittsfläche am Westportal an. - kein Problem mit Schichtenwasser (Tunnel druckdicht)



konstruktiver Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

Legende:

	sehr schlecht
	schlecht
	neutral
	gut
	sehr gut

	Variante 1.1 Steilböschung (2-streifig)	Variante 2.1 Trog (2-streifig)	Variante 3 Tunnel
Gesamtbaukosten netto (Abschnitte 1 bis 4)	ca. 152 Mio. € Faunabrücke BW 03 erforderlich! (41 Mio. €)	ca. 154 Mio. € Faunabrücke BW 03 erforderlich! (41 Mio. €)	ca. 87 Mio. € *) Faunabrücke BW 03 nicht erforderlich!
Betriebsaufwand / -kosten	Mahd / Sichtkontrolle / Bauwerksprüfungen für Ankerlagen etc.	Mahd / Sichtkontrolle / Bauwerksprüfungen für Ankerlagen etc.	Beleuchtung, Belüftung, Brandschutz- und Betriebseinrichtungen ca. 200.000 €/Jahr
Kostenerhöhung bei Verlängerung der jeweiligen Variante in €/lfm	ca. 202.000 €/lfm	ca. 210.000 €/lfm	ca. 76.000 €/lfm
Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nach ABBV – kapitalisierte Erhaltungskosten	ca. 8,2 Mio. €	ca. 8,9 Mio. €	ca. 12 Mio. €

*) günstiger, obwohl der bergmännische Tunnel deutlich länger ist als der eigentliche Variantenbereich!

konstruktiver Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

Zusammenfassung:	Variante 1.1 Steilböschung (2-streifig)	Variante 1.2 Steilböschung (3-streifig)	Variante 2.1 Trog (2-streifig)	Variante 2.2 Trog (3-streifig)	Variante 3 Tunnel
Flächeninanspruchnahme rein quantitativ (Größe)	-	--	-	--	++
Aushubmassen rein qualitativ (Menge)	-	--	-	--	+
Bautechnik (Komplexität)	+	+	0	0	-
Entwässerung (Komplexität, Erf. Schichtenwasser Unterhalt)	-	-	--	--	0
Wirtschaftlichkeit (Baukosten, Mengenrisiko bel. Material, BW 03 Faunabrücke, Größe RRB)	-	-	-	-	+
Betriebskosten	0	0	0	0	--

Ergebnis Ökologie Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

FFH

	Variante 1.1 Steilböschung (2-streifig)	Variante 2.1 Trog (2-streifig)	Variante 3 Tunnel
Erhalt der Fledermaus- Flugrouten?	Zerschneidung des zusammenhängenden Waldgürtels		teilweise Zerschneidung des zusammenhängenden Waldgürtels
Erhalt von Nahrungshabitaten?	Verlust von Nahrungshabitaten in - Wald (ca. 1,7 ha) - Offenland (ca. 2,5 ha)		Verlust von Nahrungshabitaten in - Wald (ca. 1,35 ha)
Aufwand der Vermeidungs- maßnahmen	sehr hoher Aufwand - 2 Faunabrücken - 900m Leit- und Kollisionsschutz - Ausgleich für Verlust der 4,2 ha Nahrungshabitate		sehr hoher Aufwand - „nur“ 1 Faunabrücke - 600m Leit- und Kollisionsschutz - Ausgleich für Verlust der 1,35 ha Nahrungshabitate
Risiko der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets?	hohes Risiko wg. vollständiger Durchschneidung der Flugrouten und Nahrungshabitate		mittleres Risiko wg. teilweiser Durchschneidung der Flugrouten und Nahrungshabitate
Ergebnis	Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten, aber sehr hohe Anforderungen ans Maßnahmenkonzept		Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten, geringerer Umfang des Maßnahmenkonzepts und des Flächenbedarfs



Ergebnis Ökologie Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

Artenschutz

	Variante 1.1 Steilböschung (2-streifig)	Variante 2.1 Trog (2-streifig)	Variante 3 Tunnel
Schadigungsverbot	- Verlust von hochwertigem Leitenwald und Offenlandflächen (→ z.B. Schleiereule) - mittlerer bis sehr hoher Aufwand für CEF-Maßnahmen (je nach Tierart)		- Verlust von hochwertigem Leitenwald (→ Schleiereule nicht betroffen) - mittlerer bis hoher Aufwand für CEF-Maßnahmen (je nach Tierart)
Störungsverbot	- komplette Zerschneidung von Flugrouten und Lebensräumen - Gefahr der Brutrevieraufgabe durch Lärm - mittlerer bis sehr hoher Aufwand für CEF-Maßnahmen (je nach Tierart)		- teilweise Zerschneidung von Flugrouten und Lebensräumen - geringere Lärmstörung - geringer bis sehr hoher Aufwand für CEF-Maßnahmen (je nach Tierart)
Tötungs- / Verletzungsverbot	- erhöhtes Kollisionsrisiko in Wald und Offenland - hoher Aufwand für Vermeidungsmaßnahmen (Leit- / Kollisionsschutz)		- erhöhtes Kollisionsrisiko in Wald - hoher Aufwand für Vermeidungsmaßnahmen (Leit- / Kollisionsschutz)
Risiko für Verbotstatbestände	hoch		mittel



Ergebnis Ökologie Variantenvergleich Hanganstieg Mögling

Flächen- bedarf

	Variante 1.1 Steilböschung (2-streifig)	Variante 2.1 Trog (2-streifig)	Variante 3 Tunnel
dauerhafter Flächenbedarf (im Bereich Abschnitt 1 - 4)	7,56 ha	7,54 ha	3,37 ha
Flächenbedarf für CEF-Maßnahmen	ca. 6,20 – 9,20 ha	ca. 6,22 – 9,22 ha	ca. 3,35 – 6,35 ha
Summe	ca. 13,76 – 16,76 ha	ca. 13,76 – 16,76 ha	ca. 6,72 – 9,72 ha



Gliederung

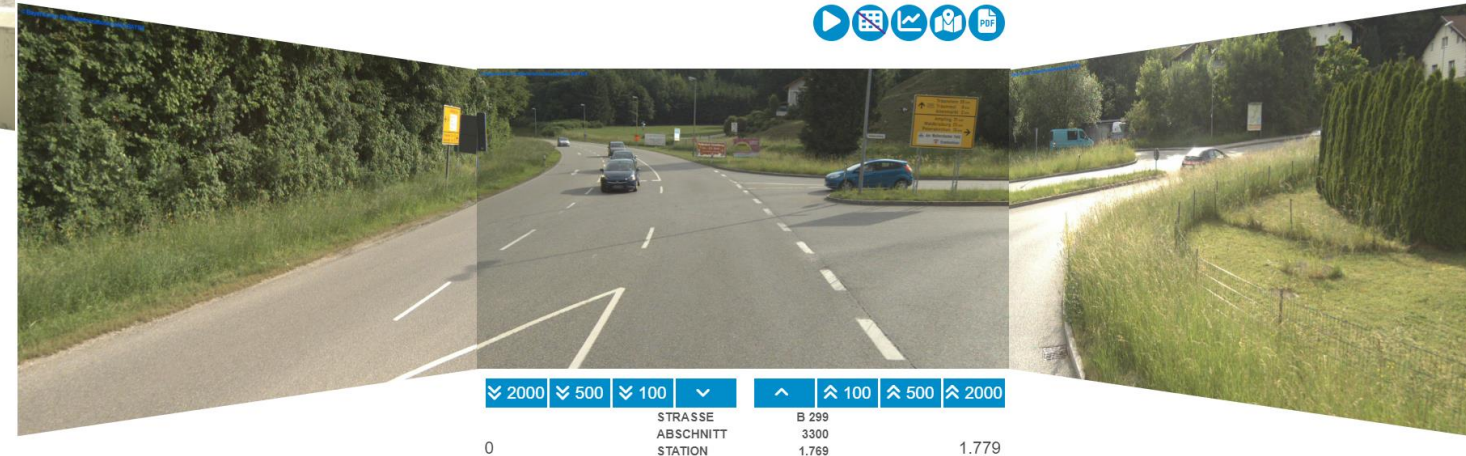
- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- **Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg**
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte

Stadtratsbeschluss vom 03.03.2009:

Es wird gefordert, den BA 2 zwischen Mögling und Waltersham unmittelbar in die Planung aufzunehmen und die gesamte Umfahrung Trostberg in einem Zug durchzuplanen und umzusetzen.



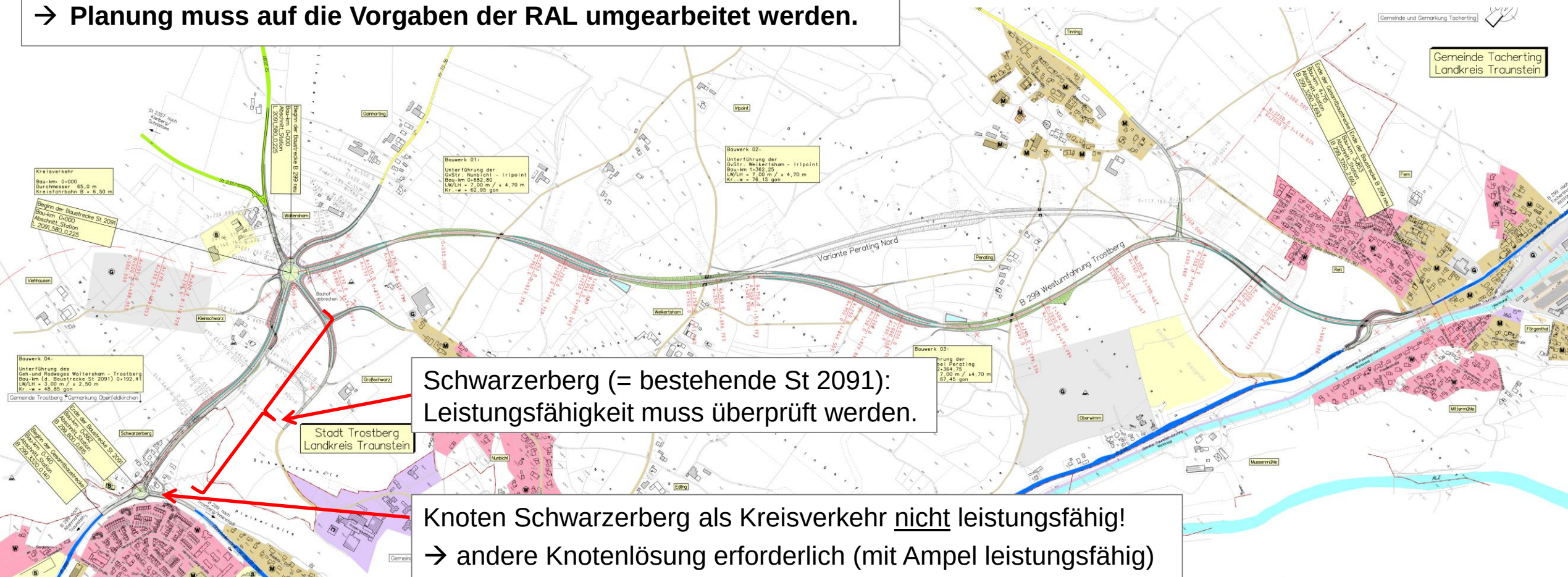
südlicher Teil der OD Trostberg bliebe langfristig Bundesstraße



keine klassische OD, gewerblich geprägt, nicht
direkt angebaut

Dieser Verlauf der OU kann aber grundsätzlich als langfristige Lösung weiterverfolgt werden, um die enormen Schwierigkeiten und Kosten des Möglinger Hanganstiegs zu vermeiden.

→ Planung muss auf die Vorgaben der RAL umgearbeitet werden.



St 2091 (Schwarzerberg) muss 3-streifig zur B 299 ausgebaut werden



Einmündung in B 299



direkt angebaut, direkte Zufahrten



rückwärtige Häusererschließung



angrenzender Hang



Zufahrt Krankenhaus



Zufahrt Gewerbegebiet Waltersham



Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- **NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)**
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte

B 299 OU Tacherting/Trostberg - NKV-Neubewertung für beide Varianten

NKV-Neubewertung – Zusammenfassung

Gesamtkosten Bedarfsplan 2016: 45,2 Mio. € (inkl. OU Tacherting!!!)

Länge gesamt: 10,6 km

NKV Bedarfsplan 2016: 5,6

	<u>Variante 1</u> OU Tacherting + OU Trostberg inkl. bergmännischer Tunnel am Hanganstieg Mögling	<u>Variante 2</u> OU Tacherting + OU Trostberg nord inkl. Ausbau Schwarzerberg
geschätzte Gesamtkosten (brutto)	185,3 Mio. €	72,4 Mio. €
neues NKV mit allen Nutzenkomponenten	ca. 0,6	ca. 1,1
→ Bauwürdigkeit	→ deutlich unter der Bauwürdigkeitsgrenze	→ knapp bauwürdig

→ Die Variante 1 mit Möglinger Hanganstieg kann nicht weiterverfolgt werden.



Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- **Variantenvergleich OU Trostberg**
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte



	Realisierung Abschnitt Nord und Süd (mit Variante <u>Tunnel</u>)	Realisierung „nur“ Abschnitt Nord (+ Ausbau Schwarzerberg) <i>(reine Abschätzung auf Basis der technischen Planung von 2008, ohne Kartierung im Bereich Schwarzerberg!)</i>
FFH – Erheblichkeit	kann mit hohem Aufwand vermieden werden	kann mit deutlich geringerem Aufwand vermieden werden
Artenschutz - Erfüllung von Verbotstatbeständen		
Flächeninanspruchnahme (qualitativ)	hoher Flächenbedarf für - Trasse im Abschnitt Süd (trotz Tunnel) - Großflächige CEF-Maßnahmen	geringerer Flächenbedarf für - Trasse inkl. Ausbau Schwarzerberg - CEF-Maßnahmen

Ergebnis gesamt



	Realisierung Abschnitt Nord und Süd (mit Variante Tunnel)	Realisierung „nur“ Abschnitt Nord (+ Ausbau Schwarzerberg)
Planung	hoch komplex und sehr aufwendig	3-Streifigkeit am Schwarzerberg wg. beengter Verhältnisse schwierig, aber bewältigbar
Planungsstand	detailliert ausgeplant, aktuelle Kartierungen	seit 2009 keine neuen, detaillierteren Erkenntnisse / Kartierungen
Bautechnik	äußerst schwierig und aufwendig	Bestandsausbau wenige bauliche Probleme zu erwarten
Ökologie	großflächige Eingriffe (trotz Tunnel), hoher Kompensationsaufwand	hier <u>nur Abschätzung</u> : deutlich geringerer Flächenbedarf und Kompensationsaufwand
Leistungsfähigkeit	nachgewiesen	muss überprüft werden
Verkehrswirksamkeit	Herausverlagerung des Durchgangsverkehrs aus ganz Trostberg	keine Entlastung der südlichen OD (hier jedoch eher gewerbliche Nutzung)
Kosten	äußerst teuer	um eine Größenordnung günstiger
NKV (inkl. OU Tacherting)	K.O.-Kriterium 0,6 (nicht bauwürdig)	1,1 (knapp bauwürdig)



Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- **Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden**
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte



Abstimmungsvermerk – Festlegungen im Detail

3. Diskussion und Entscheidung

3.1. Variantenvergleich

- Verkehrliche Wirksamkeit / Raumwirksamkeit:
Für beide Varianten ist die verkehrliche Leistungsfähigkeit nachgewiesen.
Bei Variante 1 wird auch der südliche Teil der OD Trostberg umgangen und entlastet. Allerdings ist der südliche Teil der OD keine klassische, direkt angebaute OD, sondern gewerblich geprägt und gut ausgebaut.
- Umweltverträglichkeit:
Variante 2 ist aufgrund der deutlich geringeren Eingriffe in Natur und Landschaft hinsichtlich der Umweltverträglichkeit deutlich im Vorteil gegenüber Variante 1.
- Wirtschaftlichkeit:
Variante 2 ist deutlich günstiger als Variante 1.

Besprechungsergebnisse	Veranlassung / verantwortlich
Die bayerische Auftragsverwaltung (AV) stellt fest, dass der südliche Teil der Ortsdurchfahrt Trostberg zwischen Mögling und Schwarzerberg ausreichend gut ausgebaut ist, um im Falle der Variante 2 darüber auch langfristig den Bundesstraßenverkehr abwickeln zu können.	-
Aufgrund der genannten bautechnischen, naturschutzfachlichen, konstruktiven und kostenintensiven Schwierigkeiten – insbesondere im Hinblick auf die Ergebnisse der NKV-Neubewertung – und der Ergebnisse des Variantenvergleichs favorisiert die AV die Variante 2.	-

3.8 Weiteres Vorgehen

Besprechungsergebnisse	Veranlassung / verantwortlich
Variante 2 wird als Vorzugsvariante weitergeplant.	StBA Traunstein
Das StBA Traunstein wird die Unterlagen zum PA3 (Grobentwurf vor Einstieg in die (erneute) Vorentwurfsplanung) vorlegen.	StBA Traunstein

Bundesministerium für Digitales
und Verkehr
Bonn,

18.09.2024

Stefanie Schäfer

S. Schäfer

Bayerisches Staatsministerium
für Wohnen, Bau und Verkehr
München, 20.08.2024

Johannes Fischer

Johannes Fischer



keine Auswirkungen auf Gültigkeit des Raumordnungsverfahrens

- Im Rahmen der landesplanerischen Beurteilung wird die Raumverträglichkeit einzelner Varianten eines Projekts geprüft.
- Eine Kostenerhöhung und Bauunwürdigkeit einer positiv raumgeordneten Trasse ändern nichts am Ergebnis des ROV.
- Die Variante 2 mit Ausbau Schwarzerberg ist durch die positiv raumgeordnete Trasse MW abgedeckt, da der Neubauabschnitt nördlich von Waltersham innerhalb dieses Korridors liegt. Ein zusätzlicher Ausbau des Schwarzerbergs ist nicht Anlass für ein neues ROV.

→ **Die Linienbestimmung mit MW und SW mit SW6 auf Grundlage des Raumordnungsverfahrens ist nach wie vor gültig.**

→ **Die damals untersuchten Ost-Varianten bleiben als durchgehende Bundesstraßenverbindung weiterhin landesplanerisch nicht positiv beurteilt.**

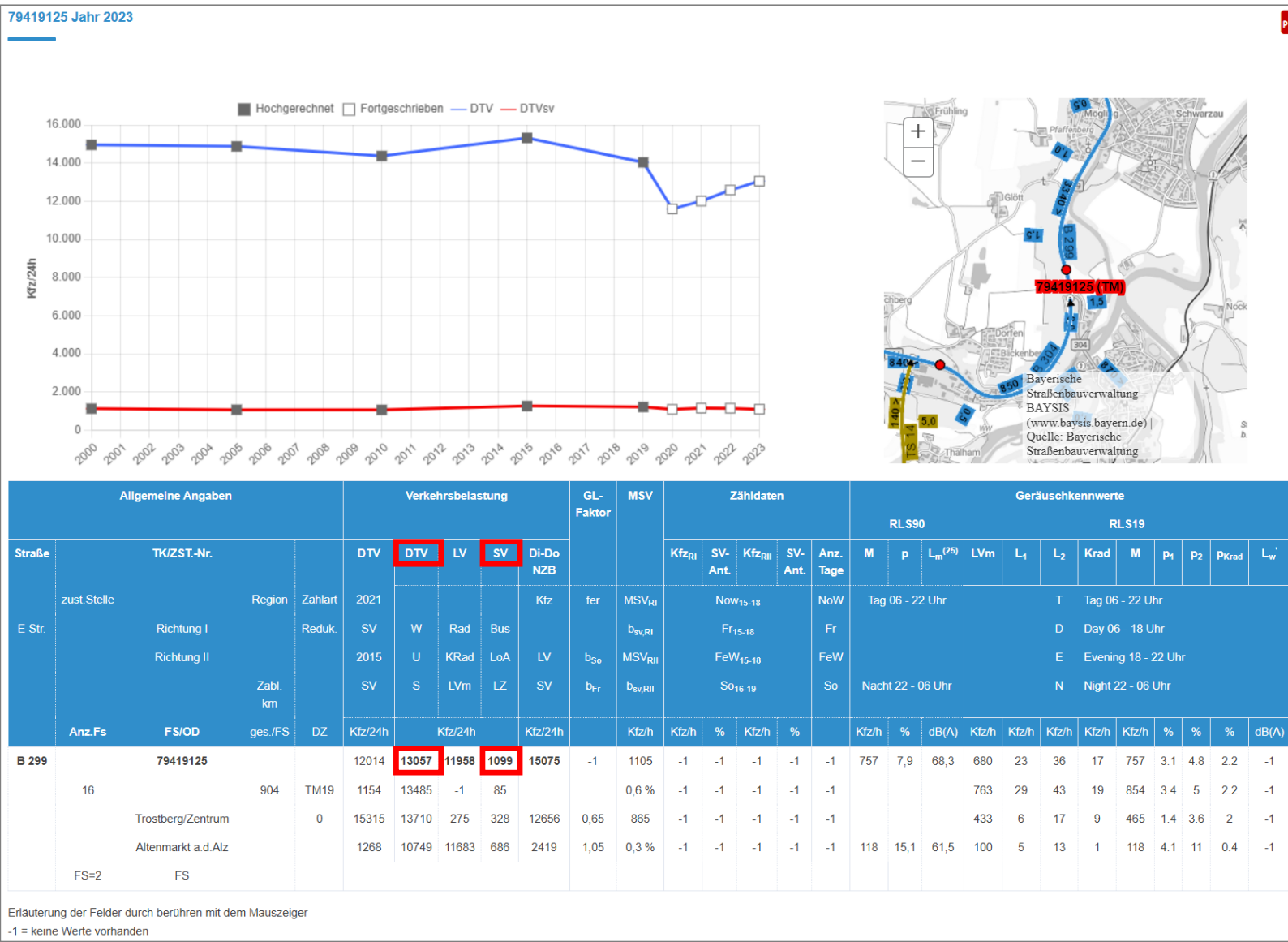
→ **Es wird keine weitere Überprüfung möglicher Ost-Varianten geben.**



Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- **Verkehrsbelastung**
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- weitere Schritte

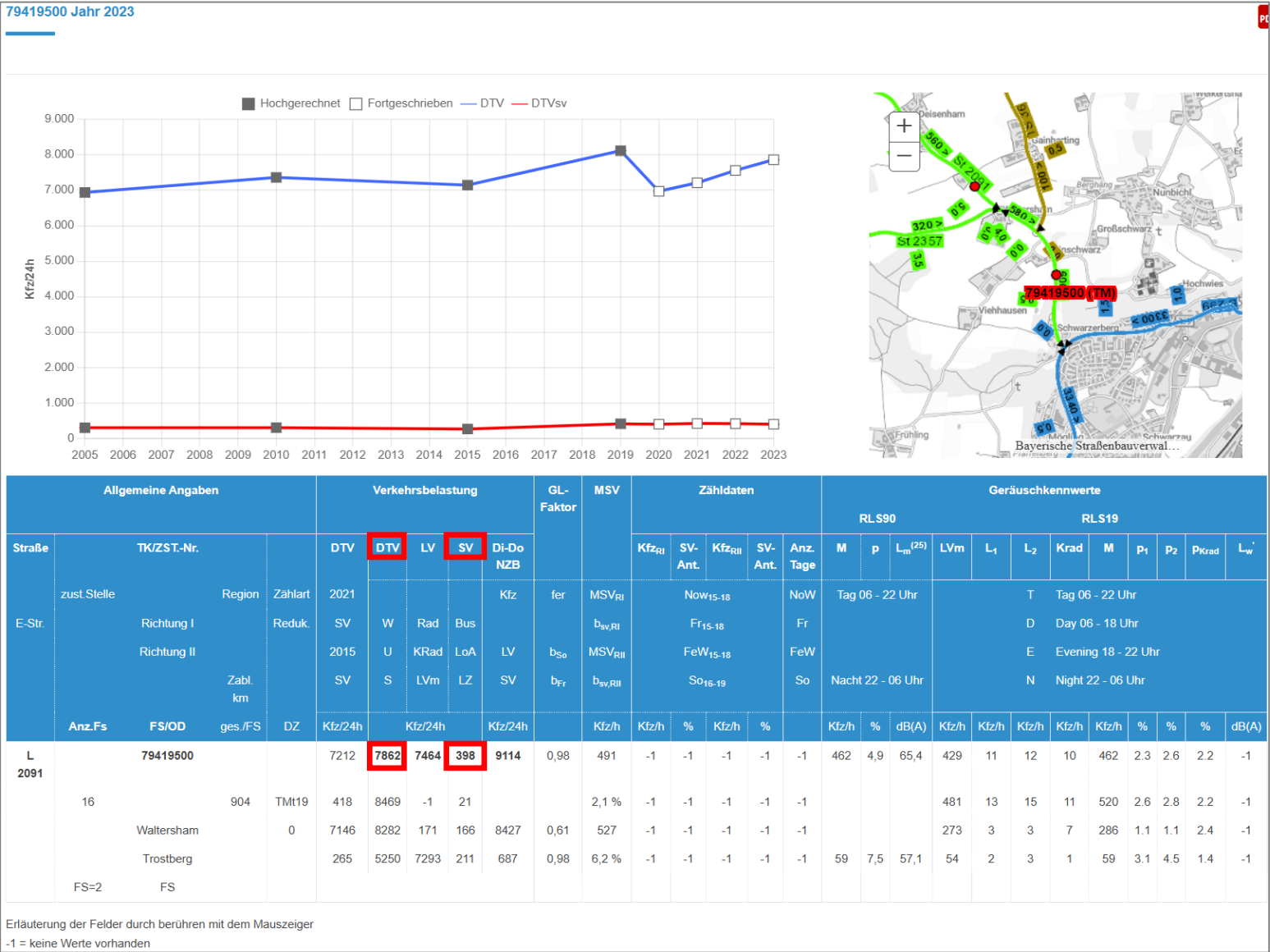
Verkehrsbelastung – Straßenverkehrszählung 2023



Zählstelle B 299 nördlich des neuen Kreisverkehrs zwischen Altenmarkt und Trostberg

- DTV: rund 13.000 Kfz/24h
- davon DTV_{SV}: knapp 1.100 Kfz/24h

Verkehrsbelastung – Straßenverkehrszählung 2023

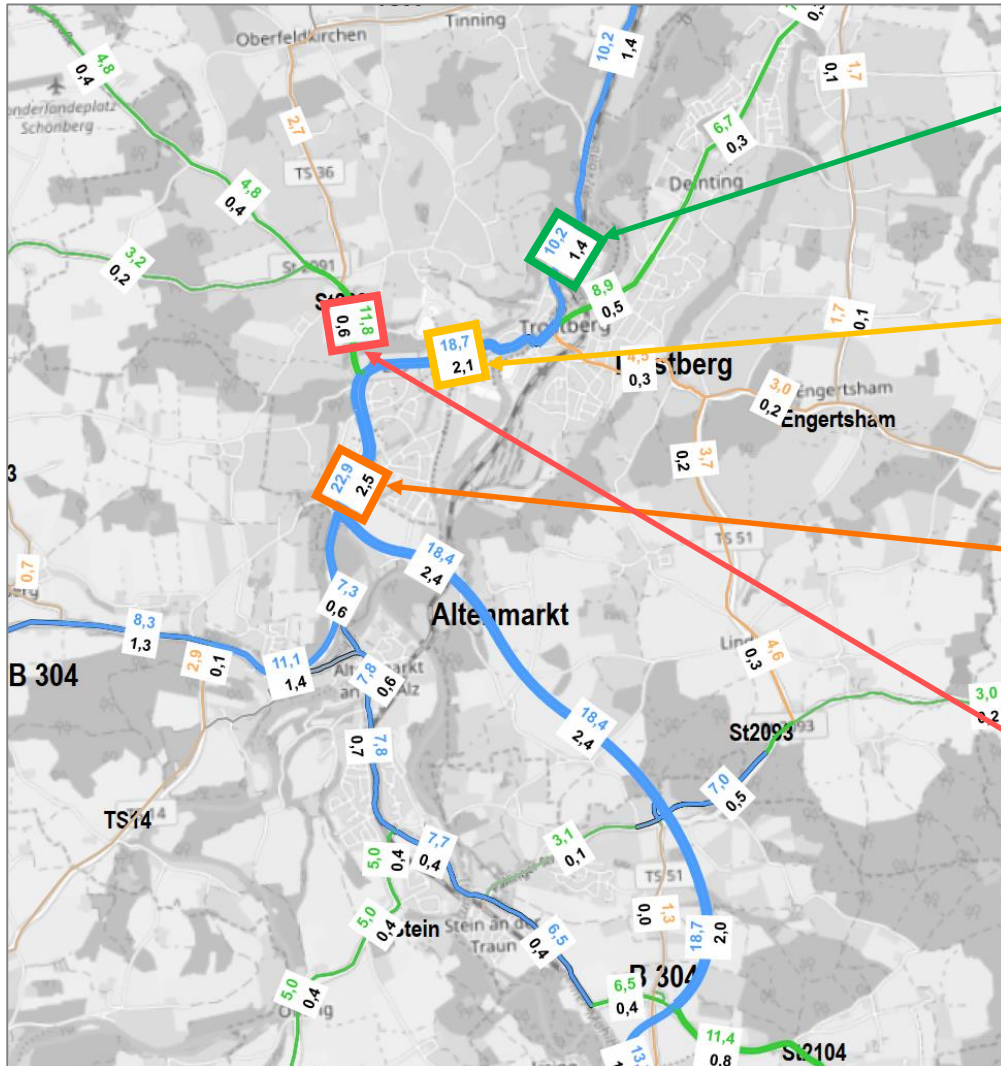


Zählstelle St 2091 Schwarzerberg

→ DTV: knapp 8.000 Kfz/24h
→ davon DTV_{SV}: knapp 400 Kfz/24h

Verkehrsbelastung – Verkehrsgutachten

Prognose“null“fall für OU Trostberg V2 (= Prognoseplanfall mit realisierter OU Altenmarkt BA2; Prognosejahr 2035)



nördliche OD Trostberg:

DTV _{gesamt} :	10.200 Kfz/24h
davon DTV _{SV} :	1.400 Kfz/24h

OD Trostberg Mitte:

DTV _{gesamt} :	18.700 Kfz/24h
davon DTV _{SV} :	2.100 Kfz/24h

südliche OD Trostberg:

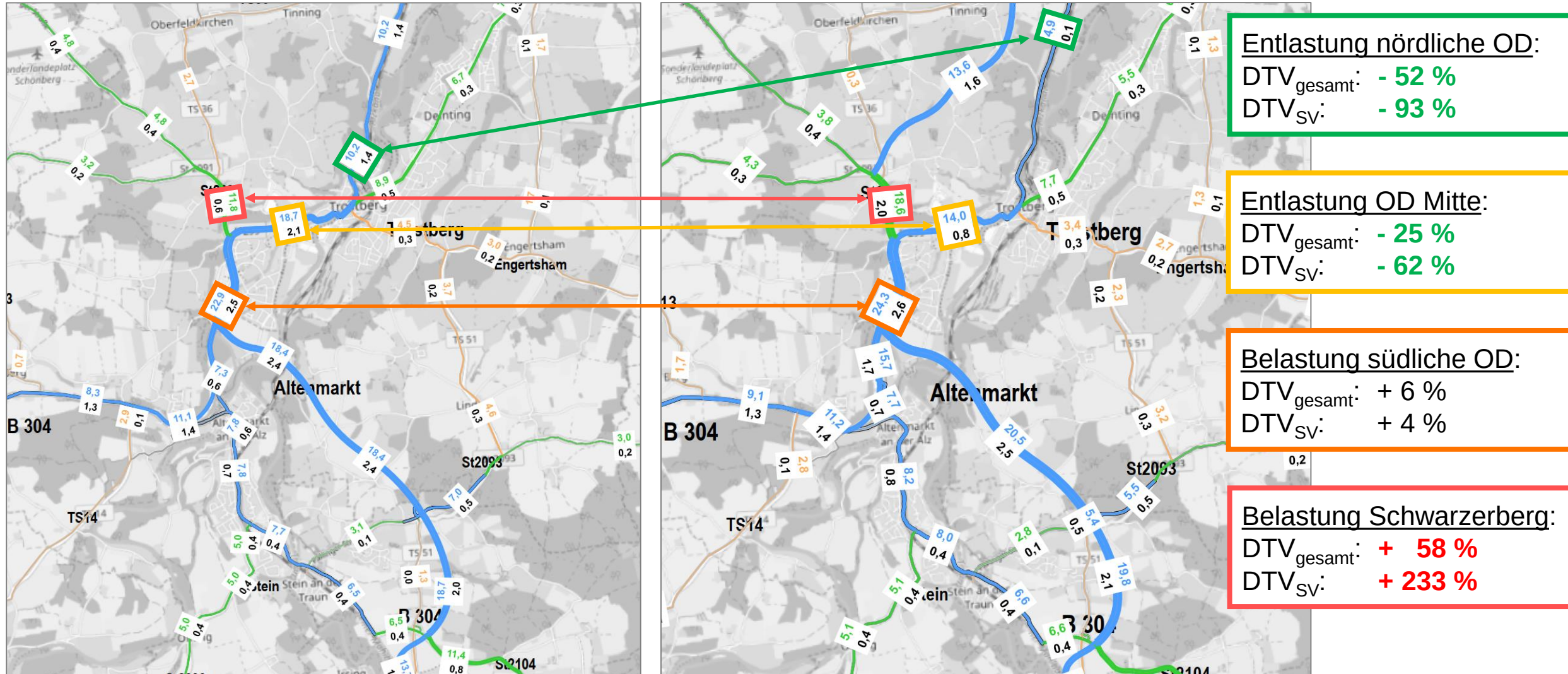
DTV _{gesamt} :	22.900 Kfz/24h
davon DTV _{SV} :	2.500 Kfz/24h

Schwarzerberg:

DTV _{gesamt} :	11.800 Kfz/24h
davon DTV _{SV} :	600 Kfz/24h

Verkehrsbelastung – Verkehrsgutachten

Prognoseplanfall für OU Trostberg V2 – Be- / Entlastung ggü. Fall mit OU Altenmarkt, ohne OU Trostberg (2035)

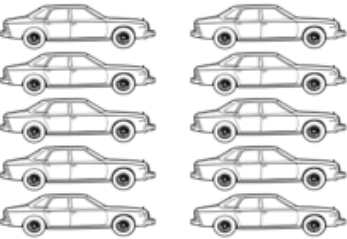




Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- **Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg**
- weitere Schritte

Lärmschutz – menschliche Wahrnehmung des Verkehrslärms

		Beispiel Grundbelastung	Delta	Wahrnehmung des Unterschieds
	Grundbelastung	50 dB(A)		
	Verdopplung der Verkehrsbelastung	53 dB(A)	+ 3 dB(A)	Unterschied wahrnehmbar
	Verzehnfachung der Verkehrsbelastung	60 dB(A)	+ 10 dB(A)	Wahrnehmung doppelt so laut



➔ Zwei Autos sind um 3 dB(A) lauter als eines.

➔ Zehn Autos sind doppelt so laut wie eines.



Lärmschutz – Unterscheidung Lärmvorsorge ↔ Lärmsanierung

	Lärmvorsorge	Lärmsanierung
Wann?	bei <u>Neubau und wesentlicher Änderung</u> → Bestandteil der Planungsunterlagen	an <u>bestehenden</u> Straßen → auf Antrag des Eigentümers des Anwesens
Anspruch?	<u>gesetzlicher</u> Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, wenn Immissionsgrenzwerte überschritten (Verursacherprinzip: neue Straße)	<u>kein</u> gesetzlicher Anspruch; <u>freiwillige</u> Leistung des Straßenbaulasträgers im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel; weitere Kriterien
Grundlage?	Lärmwerte aus Verkehrsgutachten für <u>Prognosejahr</u>	Lärmwerte aus aktueller <u>Straßenverkehrszählung</u>
Vergleich mit?	<u>Immissionsgrenzwerte</u> der 16. BImSchV	<u>Auslösewerte</u> des BMDV



Lärmvorsorge – 16. BImSchV

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Lärmvorsorge - Grenzwerte

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Verkehrslärmschutzverordnung

16. BImSchV

Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen...

Es ist sicherzustellen, dass der errechnete Beurteilungspegel durch den neuen oder wesentlich geänderten Verkehrsweg den für die jeweilige Gebietsnutzung festgelegten Immissionsgrenzwert nicht überschreitet:

Nutzungsart		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	57	47
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten & Außenbereich	64	54
4.	in Gewerbegebieten	69	59



Lärmschutz im Bestand – Lärmsanierung

bindende Grenzwerte der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97):

Absenkung der Sanierungsgrenzwerte

BMVI vom 27.07.2020

Az. StB 13/7144.2/01/3277650

Gültig für Bundesstraßen sofort und für Staatsstraßen an 1. Januar 2021

Immissionsgrenzwerte

Stand 01.08.2020

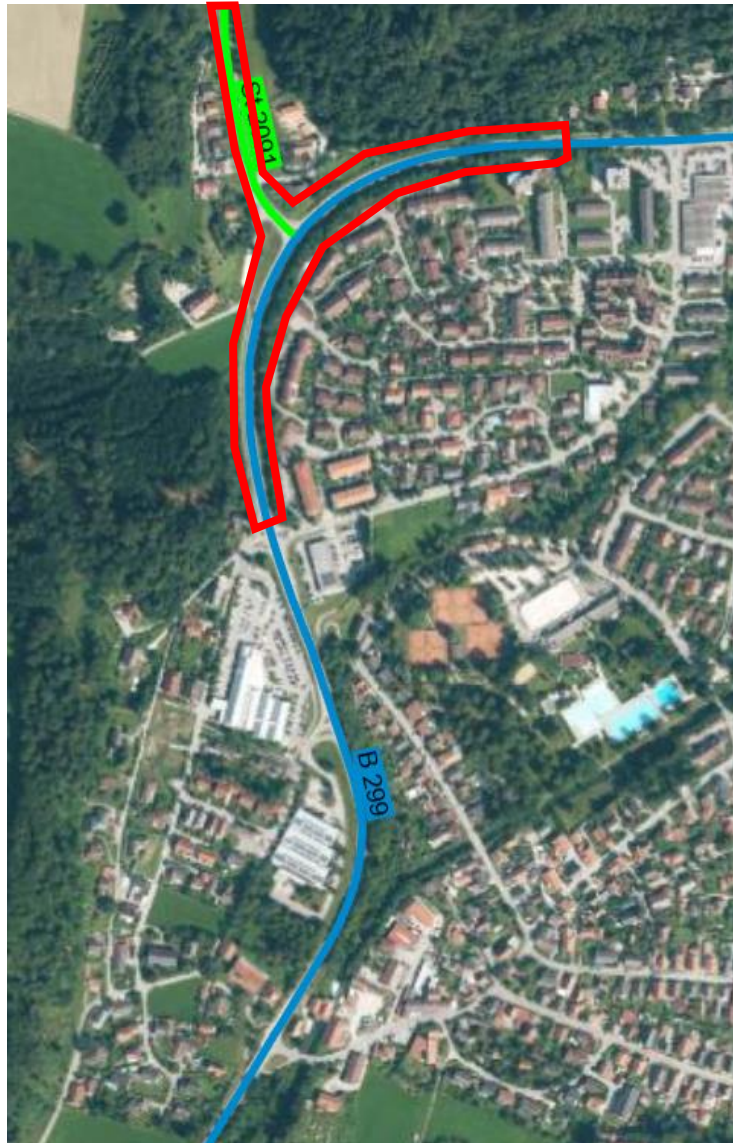
Art der Nutzung	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen in reinem und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64	54
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (und Außenbereiche)	66	56
3. in Gewerbegebieten an Staatsstraßen	69	59
4. in Gewerbegebieten an Bundesfernstraßen	72	62
5. Rastanlagen (Lkw-Fahrer)	-	65

weitere Kriterien:

- Gebäude muss vor dem 01.04.1974 errichtet sein!!
- bisher keine schalldämmenden Einbauten vorgenommen (Lärmschutzfenster, Lüfter, Fassadendämmung,...)
- Schallinnendämmmaß muss überschritten sein (→ Überprüfung vor Ort durch Gebietsabteilung)

Lärmbetroffenheiten im Bereich zw. Mögling und Schwarzerberg

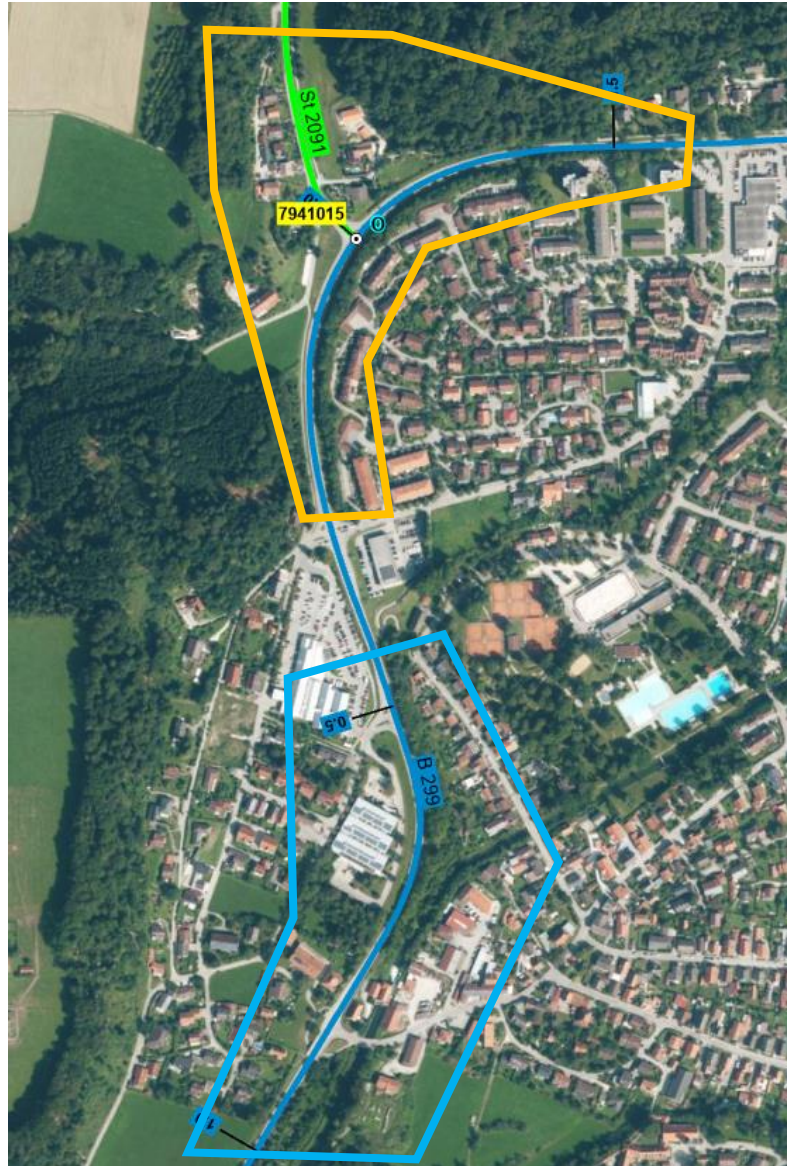
grobe Abgrenzung
des
Planungsumgriffs:



Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs
→ Überprüfung auf wesentliche Änderung im
Sinne der Lärmvorsorge

Lärmbetroffenheiten im Bereich zw. Mögling und Schwarzerberg

grundsätzliche
Abgrenzung der
untersuchten
Immissionsorte:



Wohnhäuser an der St 2091 und im Knotenpunktbereich:

- im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs
- Überprüfung hinsichtlich wesentlicher Änderung
- Wenn wesentliche Änderung: Überprüfung bzgl. der Grenzwerte der **Lärmvorsorge**

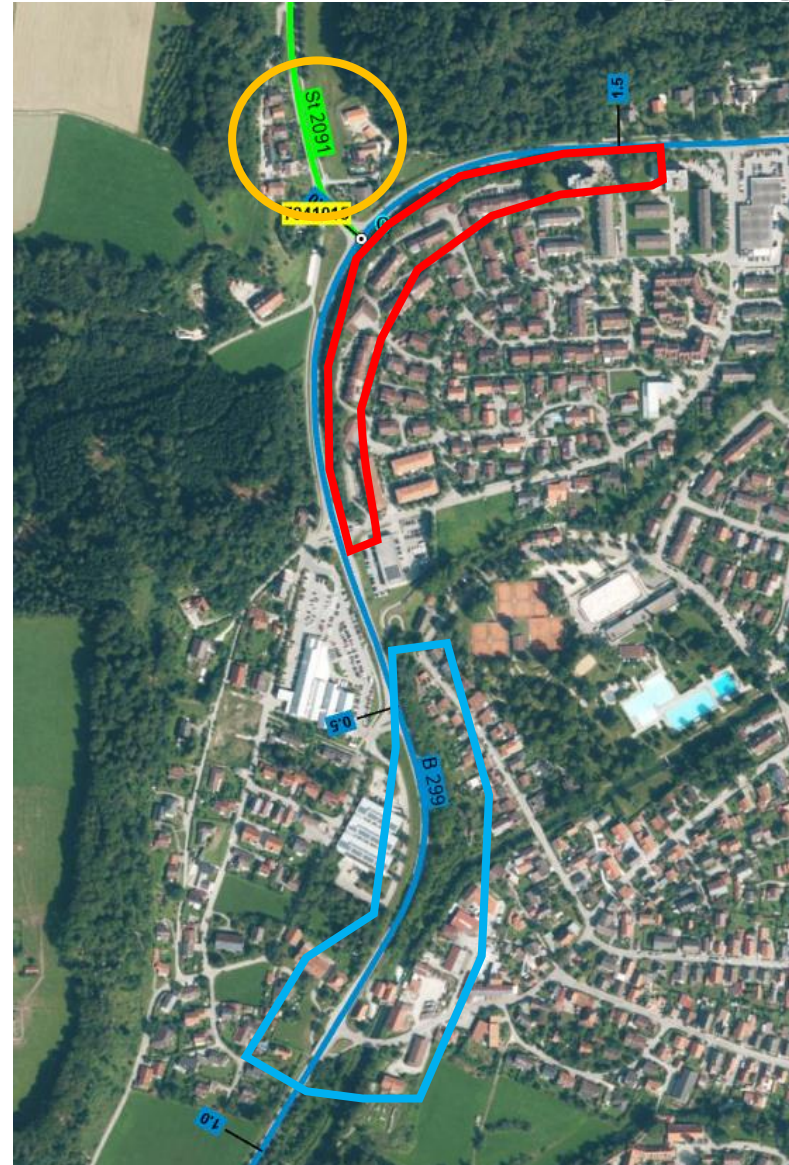
Wohnhäuser südlich des Planungsbereich:

- außerhalb des erheblichen Eingriffs
- keine Überprüfung hinsichtlich wesentlicher Änderung
- nur Überprüfung im Rahmen der **Lärmsanierung möglich**

Lärmbetroffenheiten im Bereich zw. Mögling und Schwarzerberg

überschlägige Betrachtung
Ist-Zustand (SVZ 2023)

- **KEINE** Lärmvorsorge!
- Überprüfung auf
Lärmsanierung
möglich

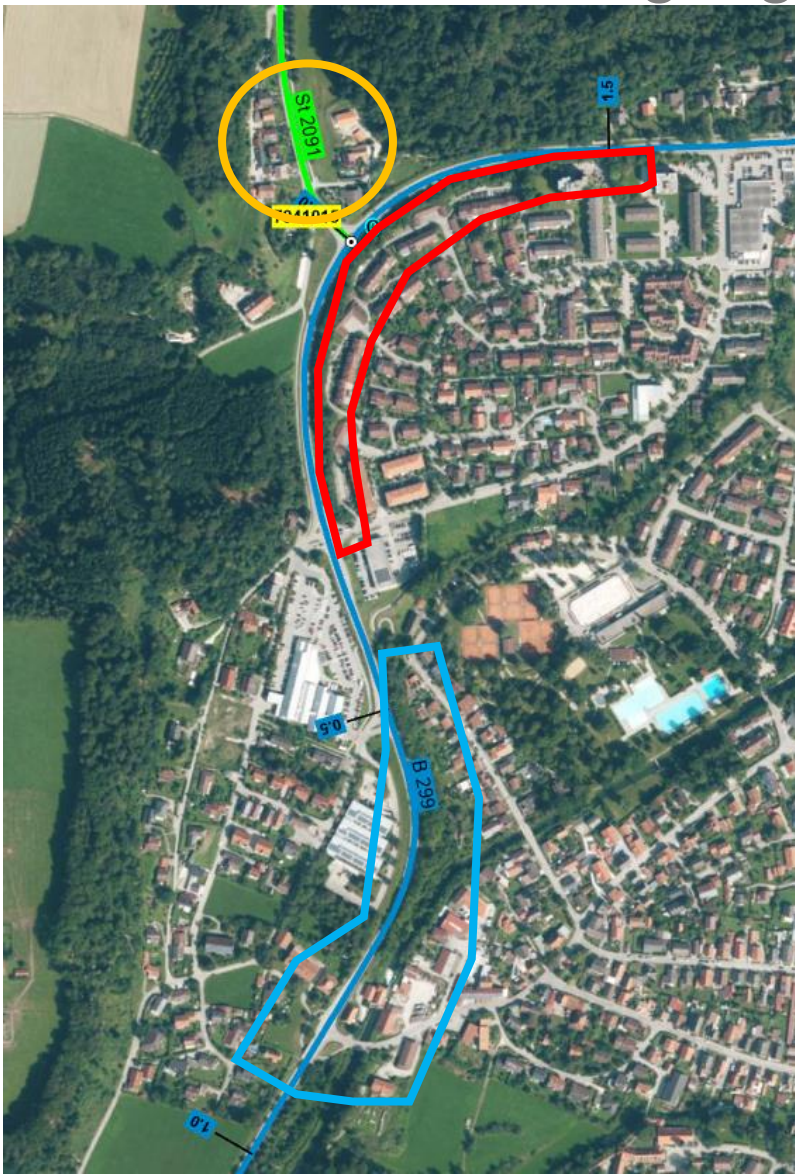


Art der Nutzung	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen in reinem und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64	54
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (und Außenbereiche)	66	56
3. in Gewerbegebieten an Staatsstraßen	69	59
4. in Gewerbegebieten an Bundesfernstraßen	72	62
5. Rastanlagen (Lkw-Fahrer)	-	65

Lärmbetroffenheiten im Bereich zw. Mögling und Schwarzerberg

überschlägige Betrachtung
Prognosefall 2035
mit OU Altenmarkt BA2,
aber ohne OU Trostberg
(V2)

- KEINE Lärmvorsorge!
- Überprüfung auf
Lärmsanierung
möglich

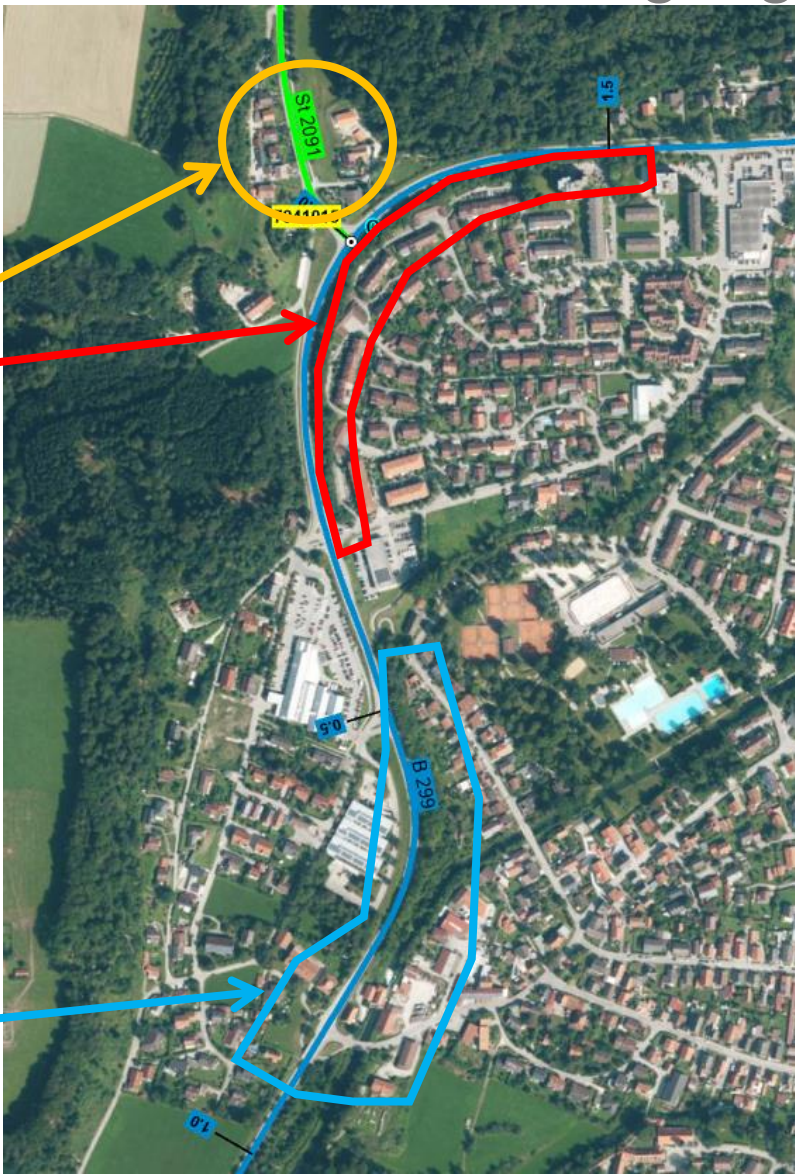


Art der Nutzung	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen in reinem und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64	54
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (und Außenbereiche)	66	56
3. in Gewerbegebieten an Staatsstraßen	69	59
4. in Gewerbegebieten an Bundesfernstraßen	72	62
5. Rastanlagen (Lkw-Fahrer)	-	65

Lärmbetroffenheiten im Bereich zw. Mögling und Schwarzerberg

überschlägige Betrachtung
Prognosefall 2035
mit OU Trostberg (V2)
→ Überprüfung auf
wesentliche
Änderung zwingend
(Lärmvorsorge)

→ Lärmsanierung
möglich



Nutzungsart		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	57	47
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
4.	in Gewerbegebieten	69	59

Art der Nutzung	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen in reinem und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64	54
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (und Außenbereiche)	66	56
3. in Gewerbegebieten an Staatsstraßen	69	59
4. in Gewerbegebieten an Bundesfernstraßen	72	62
5. Rastanlagen (Lkw-Fahrer)	-	65



Lärmbetroffenheiten im Bereich zw. Mögling und Schwarzerberg

Möglichkeiten der Reduzierung der Lärmbetroffenheiten:

Ist-Zustand / Prognosefall <u>ohne</u> OU Trostberg (V2)	Prognoseplanfall <u>mit</u> OU Trostberg (V2) im Bereich des Planungsumgriffs
• Möglichkeit der detaillierte Überprüfung auf Lärmsanierung • Überschlägige Berechnungsergebnisse: Überschreitung der <u>Lärmsanierungsgrenzwerte</u> • <u>kein genereller Anspruch</u> auf Lärmschutz • (Lärmsanierung = freiwillige Leistung) • Lärmsanierungsgrenzwerte höher als Lärmvorsorgegrenzwerte • i.d.R. Bezuschussung von passivem Lärmschutz bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte • ggf. aktiver Lärmschutz nach Prüfung der Verhältnismäßigkeit möglich • keine 100% Kostenübernahme durch Straßenbaulastträger	• Überprüfung auf wesentliche Änderung bzgl. Lärmvorsorge zwingend • Überschlägige Berechnungsergebnisse: Überschreitung der <u>Lärmvorsorgegrenzwerte</u> • gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bei Grenzwertüberschreitung • Lärmvorsorgegrenzwerte (strenger als Lärmsanierungsgrenzwerte) sind zwingend einzuhalten • Grundsatz: aktiver vor passivem Lärmschutz • 100% Kostenübernahme durch Straßenbaulastträger (Verursacherprinzip)

→ **besserer Lärmschutz im Fall der Weiterverfolgung der OU Trostberg (V2)**



Gliederung

- Vorentwurf 2015 und Erkenntnisse daraus
- detaillierte Untersuchung Hanganstieg Mögling – konstruktiver Variantenvergleich
- Variante: nur nördlicher Abschnitt + Ausbau Schwarzerberg
- NKV-Neubewertung für beide Varianten (inkl. OU Tacherting)
- Variantenvergleich OU Trostberg
- Abstimmungsergebnisse mit vorgesetzten Behörden
- Verkehrsbelastung
- Überschlägige Betrachtung der Lärmbetroffenheit zwischen Mögling und Schwarzerberg
- **weitere Schritte**



weitere Schritte

→ Stadtratsbeschluss in Bezug auf Weiterverfolgung der OU Trostberg mit Ausbau Schwarzerberg?

Zustimmung des Stadtrats	Ablehnung des Stadtrats
- Ausplanen eines neuen Vorentwurfs (detaillierte Prüfung der baulichen Umsetzbarkeit und der Kosten) - Vorstellung des Vorentwurfs im Stadtrat - Genehmigungslauf des Vorentwurfs bis inkl. BMDV - Baurechtschaffung - Ausführungsplanung und Grunderwerb - Ausschreibung und Bau → Entlastung der OD Trostberg vom Verkehr → Verbesserung der Lärmsituation → Verbesserung der Luftschadstoffbelastung	- Abstimmung StBA mit vorgesetzten Behörden, was die Ablehnung für die Weiterverfolgung der OU Trostberg bedeutet - Offen, ob die Planung der OU Trostberg bis auf Weiteres ruhen wird → Keine Entlastung der OD Trostberg vom Verkehr → Keine Verbesserung der Lärmsituation → Keine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung

Verkehrsprognose 2040 des BMDV („Basisprognose 2040“)

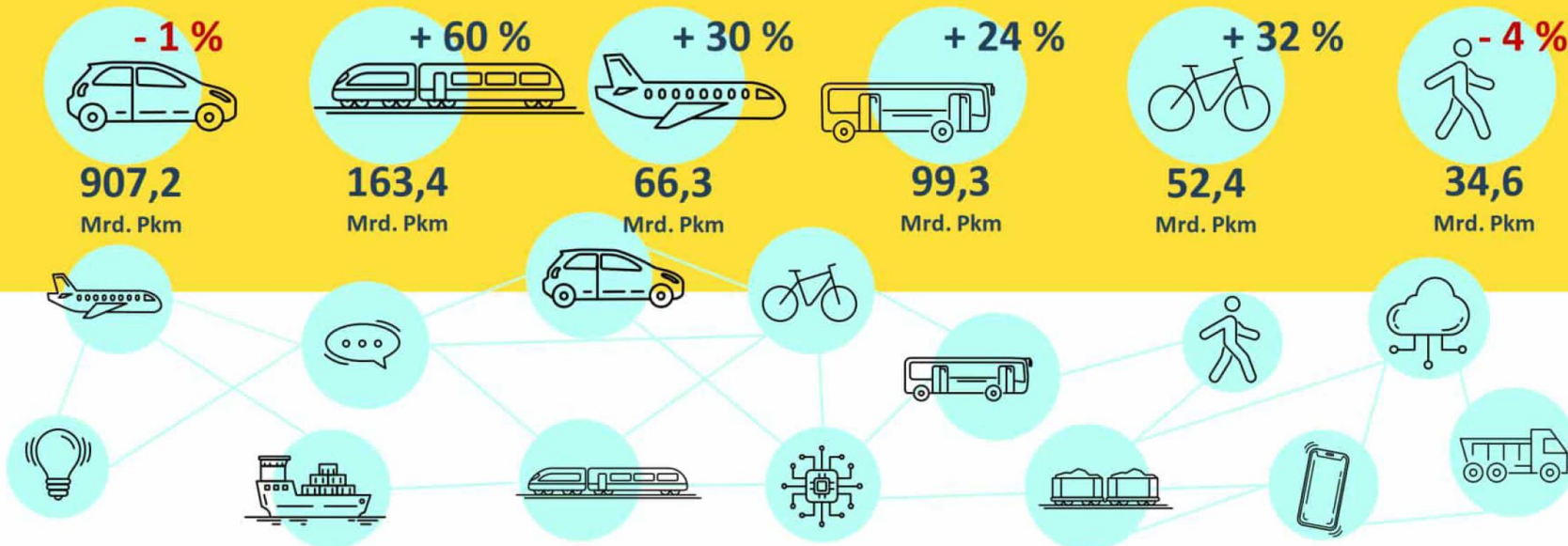
ZUWACHS

MEHR PERSONENVERKEHR

Ursachen

- Bevölkerungswachstum
- Wirtschaftswachstum
- Siedlungsstruktur
- massiver Ausbau Schiene, ÖPNV, Rad
- steigende Fahrtweiten

Personenverkehrsleistung



Verkehrsprognose 2040 des BMDV („Basisprognose 2040“)

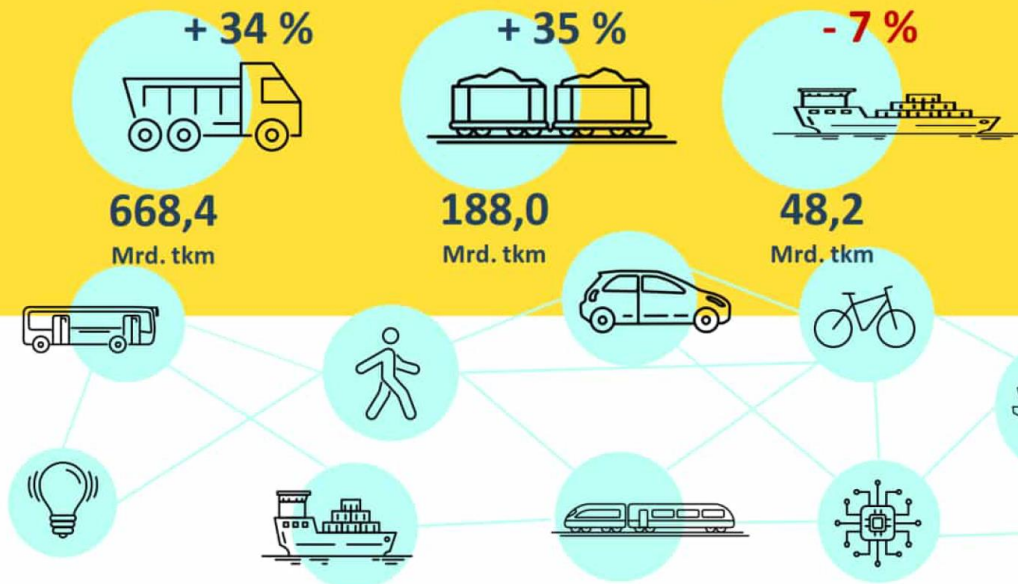
ZUWACHS

MEHR GÜTERVERKEHR

Ursachen

- Wirtschaftswachstum
- Konsumverhalten
- Wirtschaftsverflechtungen
- zum Teil Güterstrukturwandel

Gütertransportleistung



Gütertransportaufkommen

- + 86 % Postsendungen
- + 56 % Sammelgut
- + 30 % Nahrungs- und Genussmittel
- + 23 % Fahrzeuge
- + 19 % Holzwaren und Papier

*„Die ganze Kunst der Sprache besteht darin,
verstanden zu werden.“*

Konfuzius

→ Gibt es Fragen?

