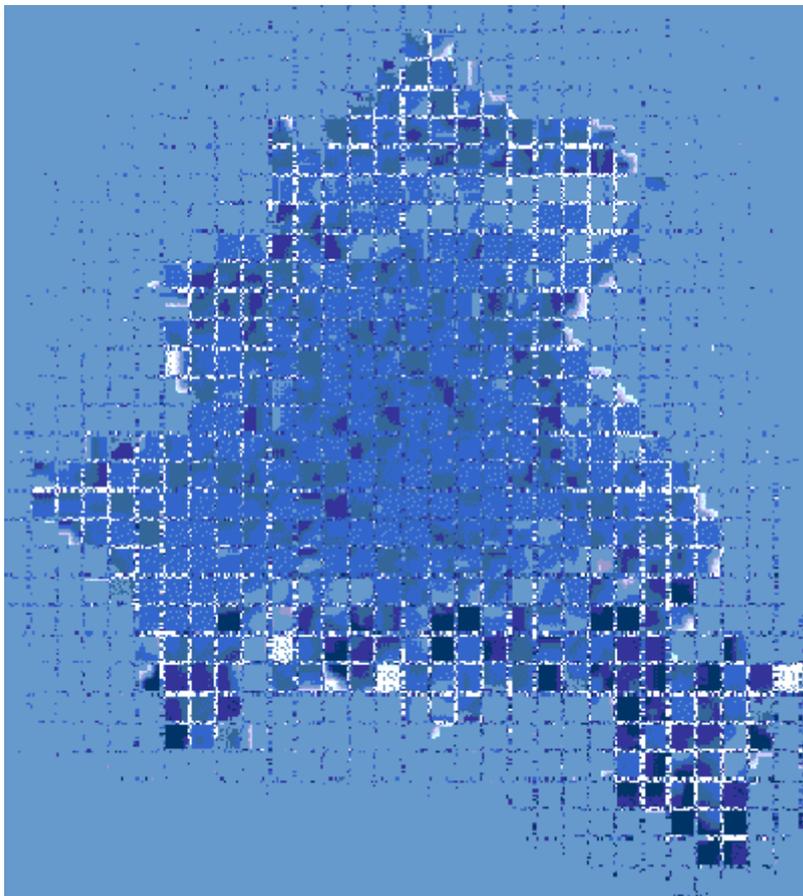


# **Verkehrsoffensive Verkehrsentwicklungsplan Teilplan: Straße**



## **für die Region Südostoberbayern**

**Traunstein, 2010**

## Vorwort

- Die Region Südostoberbayern steht angesichts einer beschleunigten Entwicklungsdynamik in Oberbayern aktuell vor neuen Herausforderungen.
- Ursachen dieser strukturellen Veränderungen sind vor allem das schnelle Wachstum des Wirtschaftsraumes München und andererseits die Öffnung der Grenzen in Richtung Österreich und frühere Ostblockstaaten.
- Damit wird die Region 18 für den Güter- und Personenverkehr Richtung Süd- und Südosteuropa immer wichtiger.
- Gleichzeitig gewinnt die Region Südostoberbayern noch mehr an Bedeutung einerseits als Naherholungsraum für die städtische Bevölkerung Südbayerns und andererseits als Ferien- und Urlaubsdestination.
- Alle Verkehrsprognosen haben sich erfüllt und sind in großen Bereichen bereits weit überschritten.
- Bundespolitisch wurde auf die Verkehrsentwicklung in unserer Region unzureichend reagiert.
- Ab 1990 sind hohe Mittel in die Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ gesteckt worden. So hatte in den vergangenen 19 Jahren der Ausbau der maroden Strukturen in den neuen Bundesländern Priorität. Deswegen sind in weiten Bereichen zwangsläufig die Belange des Westens der Republik vernachlässigt worden.
- Auch auf landespolitischer Ebene hat man der Entwicklung nicht ausgewogen Rechnung getragen.
- So hat man im Landesentwicklungsprogramm Bayern vor 35 Jahren Niederbayern, der Oberpfalz und dem Bayerischen Wald beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur den Vorzug gegeben.

- Nach Jahrzehnten des Wartens muss jetzt endlich Südostoberbayern zum Zuge kommen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss jetzt mit allem Nachdruck vorangebracht werden.
- Der Regionale Planungsverband Südostoberbayern hat diese Notwendigkeiten erkannt und im April 2006 ein interdisziplinäres Entwicklungskonzept für die Region 18 erstellen lassen (vg. Anhang 21).
- Das Konzept wurde im Oktober 2007 der Öffentlichkeit im Rahmen einer Verbandsversammlung vorgestellt und verabschiedet. Ein wesentlicher Ausfluss der Studie war, eine regionsübergreifende Verkehrsoffensive zu starten.
- Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Südostoberbayern bekräftigte die Notwendigkeit des Verkehrsentwicklungsplans nochmals mit Beschluss vom 06.12.2007 (vgl. Anhang 22).
- Mit dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan soll die Grundlage für die Verkehrsplanung in der Region Südostoberbayern auf eine neue gemeinsame Grundlage gestellt werden. Neben den Planungen von Bund und Land sind deshalb auch die Wünsche der Landkreise in das Konzept eingeflossen, um ein zusammenhängendes Bild von den erforderlichen und bedeutenden Maßnahmen sowie eine Übersicht über die Netzzusammenhänge zu erhalten.
- Der Verkehrsentwicklungsplan für die Region Südostoberbayern stellt eine große Gemeinschaftsleistung verschiedener Behörden dar. Dank gilt vor allem den Mitgliedern des Planungsausschusses des Regionalen Planungsverbandes Südostoberbayern, den Staatlichen Bauämtern Traunstein und Rosenheim sowie den Landkreisen TS, AÖ, MÜ, BGL und RO für die gute Zusammenarbeit.

Hermann Steinmaßl

Landrat und Verbandsvorsitzender

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Ausgangslage.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 Erweiterung der EU / Investitionsstau in der Region.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 Rahmenbedingungen.....</b>	<b>8</b>
<b>2. Untersuchungsraum.....</b>	<b>12</b>
<b>3. Handlungsbedarf.....</b>	<b>13</b>
<b>4. Zielsetzung.....</b>	<b>14</b>
<b>5. Dialogverfahren / Dynamische Vorgehensweise.....</b>	<b>15</b>
<b>6. Prioritäten.....</b>	<b>18</b>
<b>6.1 Autobahnen Prioritäten.....</b>	<b>19</b>
<b>6.2 Prioritäten Landkreis Altötting.....</b>	<b>21</b>
<b>6.3 Prioritäten Landkreis Berchtesgadener Land.....</b>	<b>27</b>
<b>6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf.....</b>	<b>33</b>
<b>6.5 Prioritäten Landkreis / Stadt Rosenheim.....</b>	<b>40</b>
<b>6.6 Prioritäten Landkreis Traunstein.....</b>	<b>45</b>
 <b>Verzeichnis der Abbildungen:</b>	
<b>Abb. 1: Lage in Europa.....</b>	<b>7</b>
<b>Abb. 2: Entwicklung des gesamten Personenverkehrs nach Verkehrszweigen.....</b>	<b>9</b>
<b>Abb. 3: Beschäftigte am Arbeitsort.....</b>	<b>11</b>
<b>Abb. 4: Der Untersuchungsraum Region 18 / Hauptverkehrsachsen.....</b>	<b>12</b>

**ANHANG (auf CD):**

Anhang 1: Textliche Darstellung

**Verzeichnis der Listen:**

Anhang 2: Liste 1: Sämtliche im Dialogverfahren gemeldete Maßnahmen

Anhang 3: Liste 2: Bereits in Umsetzung befindliche bzw. fertig gestellte Maßnahmen

Anhang 4: Liste 3: Prioritätenliste (pro Landkreis 5 Prioritäten)

**Verzeichnis der Karten:**

Anhang 5: Karte 1: Sämtliche im Dialogverfahren gemeldete Maßnahmen

Anhang 6: Karte 2: Bereits in Umsetzung befindliche bzw. fertig gestellte Maßnahmen

Anhang 7: Karte 3: Prioritäten (pro Landkreis 5 Prioritäten)

Anhang 8: Karte 4: Verkehrsmengenkarte Landkreis AÖ

Anhang 9: Karte 5: Verkehrsmengenkarte Landkreis BGL

Anhang 10: Karte 6: Verkehrsmengenkarte Landkreis MÜ

Anhang 11: Karte 7: Verkehrsmengenkarte Landkreis RO

Anhang 12: Karte 8: Verkehrsmengenkarte Landkreis TS

Anhang 13: Karte 9: Straßenkarte Landkreis AÖ

Anhang 14: Karte 10: Straßenkarte Landkreis BGL

Anhang 15: Karte 11: Straßenkarte Landkreis MÜ

Anhang 16: Karte 12: Straßenkarte Landkreis RO

Anhang 17: Karte 13: Straßenkarte Landkreis TS

Anhang 18: Karte 14: Übersichtskarte Bauamtsbereich STBA RO

Anhang 19: Karte 15: Übersichtskarte Bauamtsbereich STBA TS

Anhang 20: Karte 16: Verkehrsmengenkarte Autobahnen Südbayern

Anhang 21: Entwicklungskonzept Region 18 (Kurzfassung)

Anhang 22: Protokolle der Verbandsgremien

**Impressum:**

Geschäftsstelle des Regionalen  
Planungsverbandes Südostoberbayern  
im Landratsamt Traunstein

Hans Zott  
Geschäftsführer des Regionalen  
Planungsverbandes Südostoberbayern  
Landratsamt Traunstein  
Ludwig-Thoma-Straße 2  
83278 Traunstein

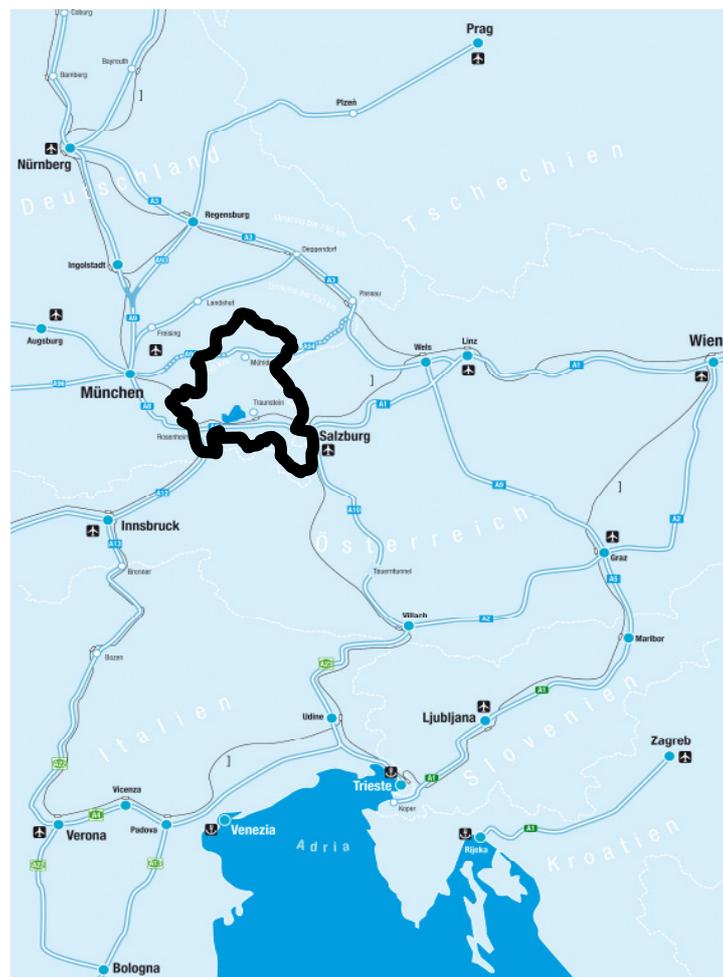
Tel.: 0861 / 58 317  
Fax.: 0861 / 58 9 317  
mail: [hans.zott@lra-ts.bayern.de](mailto:hans.zott@lra-ts.bayern.de)  
[www.region-suedostoberbayern.bayern.de](http://www.region-suedostoberbayern.bayern.de)

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Erweiterung der EU / Investitionsstau in der Region

Wachsende Mobilität, immer mehr Transportleistungen und die erweiterte EU bringen neue Herausforderungen für den Verkehr. Dazu kommen eine in großen Teilen veraltete Verkehrsinfrastruktur und ein erheblicher Investitionsstau in der Region 18.

**Abb. 1: Lage in Europa**



Quelle: Landkreis Traunstein.

Die Region Südostoberbayern liegt im Südosten Bayerns und Deutschlands, grenzt an Österreich an und ist Durchgangsgebiet für den Verkehr nach Süd- und Südosteuropa. Vor allem mit der EU-Erweiterung nach Osten und Südosten wird der Transitverkehr bzw. großräumige Verkehr zunehmen. Dabei werden sich die Verkehrsbeziehungen mit dem Ansteigen weiterer und intensiverer Handelskontakte

u.a. nach Ungarn und in die Türkei verdichten. Auch der Verkehr nach Italien und Slowenien wird zunehmen.

Folgende Hauptverkehrsachsen sind in der Region Südostoberbayern hiervon betroffen:

- im Süden der Region die Bundesautobahn A 8 München–Rosenheim–Traunstein–Salzburg (und weiter über die A 1 nach Wien und Ungarn bzw. über die A 10 nach Italien und Slowenien bzw. Südosteuropa);
- im Norden der Region die Bundesautobahn A 94 / B 12 München-Passau.

Engpässe bei diesen wichtigen Verkehrsadern (vgl. Verkehrsmengenkarte 16 im Anhang) wirken sich negativ auf das nachrangige Straßennetz (Bundes- und Staatsstraßen) aus (vgl. Verkehrsmengenkarten 4 – 8 im Anhang).

## **1.2 Rahmenbedingungen**

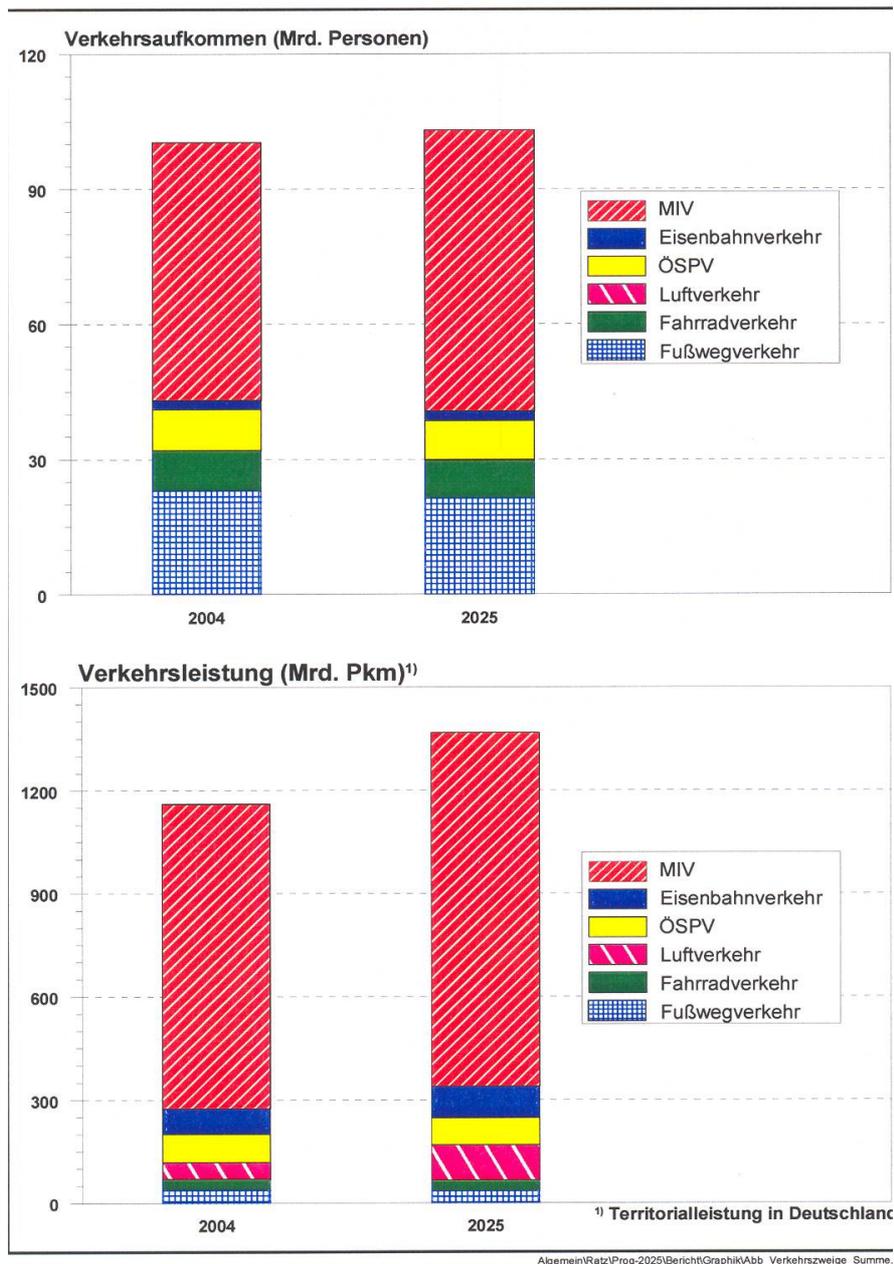
Wirtschaftliche Entwicklung, Globalisierung, zunehmende Freizeit und wachsende Reiselust lassen die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft und damit auch den Straßenverkehr trotz der modernen Möglichkeiten der Telekommunikation und Telearbeit weiter zunehmen.

Verkehr ist dabei nicht Selbstzweck sondern er hat vor allem eine dienende Funktion zur Entwicklung einer Region. Verkehrswege dienen der Versorgung, spielen bei der Anbindung und der Erreichbarkeit eines Raumes eine entscheidende Rolle oder sind für Berufs- und Ausbildungspendler unverzichtbare Lebensadern.

Viele Verkehrsarten (Ziel- und Quellverkehr, Pendlerverkehr, Durchgangsverkehr, Urlaubs- und Reiseverkehr, Güterverkehr) überlagern sich dabei in unserer Region in besonderer Weise und führen immer häufiger zu Engpässen und Überlastungen.

Im Hinblick auf die immer angespanntere Finanzmittelausstattung von Bund, Ländern und Kommunen ist es erforderlich, die bestehenden Verkehrswege zu optimieren und die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander zu verknüpfen, um die vorhandenen Mittel optimal zu nutzen.

**Abb. 2: Entwicklung des gesamten Personenverkehrs nach Verkehrszweigen**



Quelle: BMVBS: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, München, Freiburg, 2007.

Die Abbildung 2 zeigt die Entwicklung des gesamten Personenverkehrs nach Verkehrszweigen von 2004 bis 2025.

Danach wächst im gesamten Personenverkehr das Verkehrsaufkommen zwischen 2004 und 2025 von 100,3 Mrd. auf 103,1 Mrd. Fahrten oder um 2,7%. Der motorisierte Verkehr nimmt dabei um 7,1% zu. Die Verkehrsleistung erhöht sich auf Grund des überproportional wachsenden Fernverkehrs und steigender Fahrtweiten deutlich stärker, nämlich insgesamt von 1.161 Mrd. Pkm in 2004 auf 1.368 Mrd. Pkm oder um 17,9%. Bei Betrachtung allein des motorisierten Verkehrs liegt der Zuwachs bei 19,4%, was jeweils einem durchschnittlich jährlichen Wachstum von 0,8% per annum im Prognosezeitraum entspricht.

Im motorisierten Individualverkehr wächst die Fahrtenzahl von 57,3 auf 62,4 Mrd., d.h. um 8,9%. Dessen Dominanz wird sich damit nochmals etwas erhöhen, indem sein Anteil am motorisierten Verkehr von 83,6% auf 85,0% wächst. Verantwortlich für die anhaltende Expansion sind neben der Erweiterung des Pkw-Bestandes auch die siedlungsstrukturelle Entwicklung und die zunehmende Freizeitmobilität, wobei der Pkw-Verkehr eine überragende Rolle einnimmt. Die Veränderung der Altersstruktur wirkt zwar dämpfend auf das Verkehrswachstum wird aber deutlich überkompensiert durch das Mobilitätswachstum innerhalb der Alters- bzw. Lebenszyklusgruppen. (Quelle: BMVBS: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, München, Freiburg, 2007).

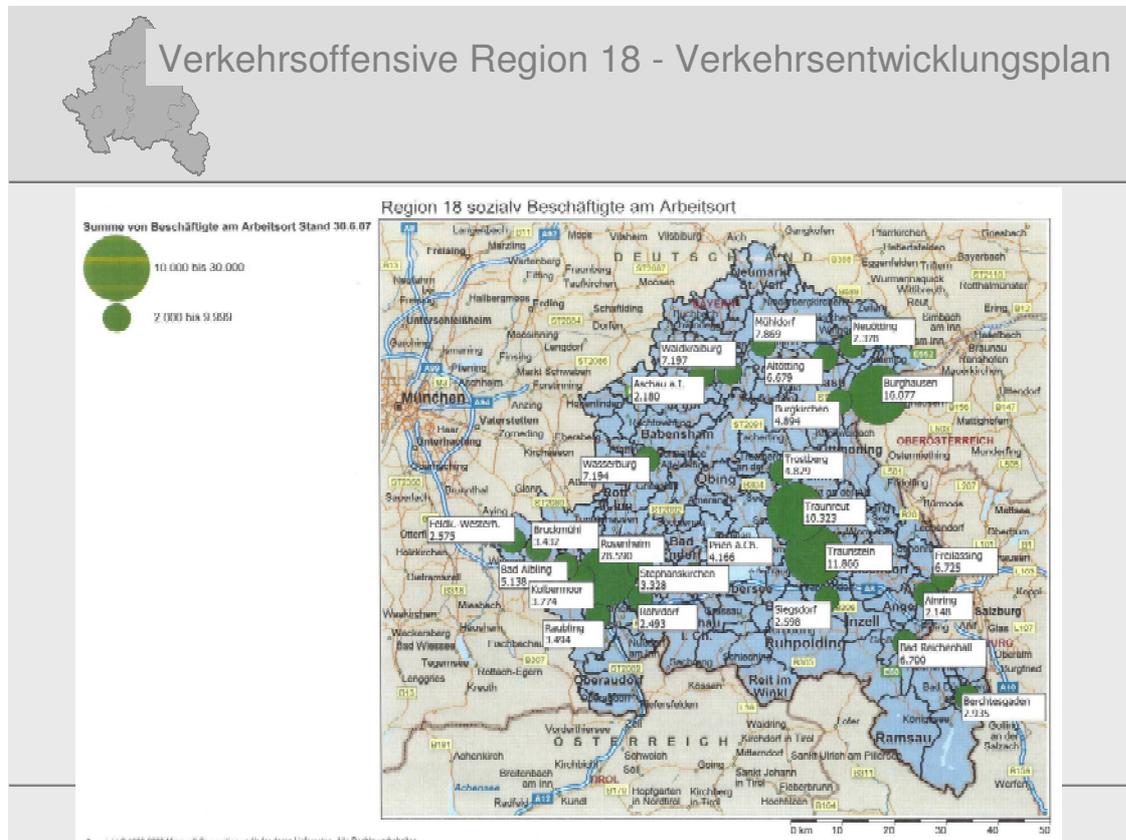
Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Anstieg der Mobilität nicht Schritt halten können. Die Folge davon ist, dass schon heute zum Teil massive und regelmäßige Engpässe im Straßenverkehr auftreten.

Eine überlastete Verkehrsinfrastruktur ist aber nicht nur ein Standortnachteil für die heimische Wirtschaft sondern beeinträchtigt die hier lebende Bevölkerung in besonderer Weise (vgl. Karten 4 – 8 im Anhang).

Eine von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern in Auftrag gegebene Trendprognose 2015 hat beispielsweise für die Region Südostoberbayern eine Entwicklung des PKW-Bestandes von 1995 bis 2015 von

399.446 PKW auf 492.000 PKW prognostiziert. Das entspricht einem Zuwachs von 23%.

Abb. 3.: Beschäftigte am Arbeitsort



Quelle: Eigene Darstellung, Geschäftsstelle RPV 18.

Die Abbildung 3 zeigt sehr deutlich, wo innerhalb der Region 18 Pendlerverkehr entsteht. Die Achsen B 15, B 299 /304, B 20, B 12 / A94 und A 8 sind davon besonders betroffen.

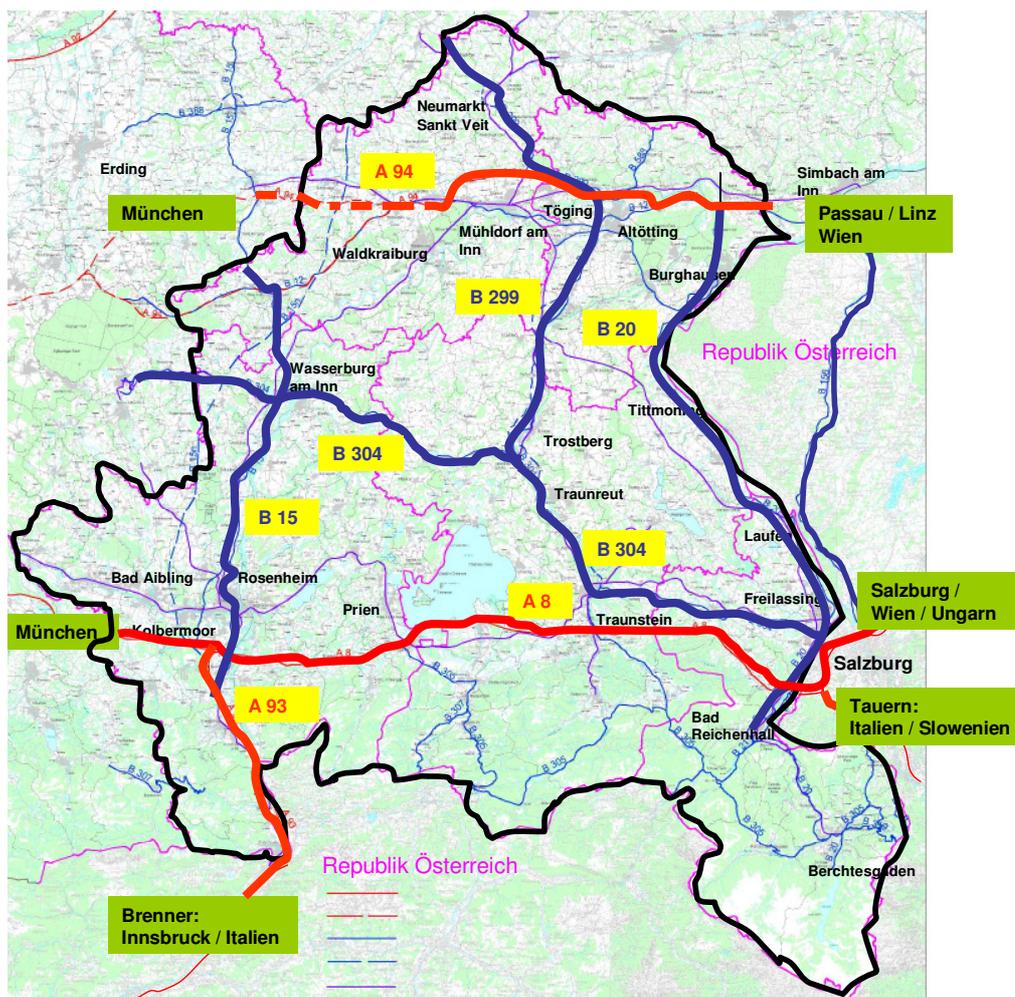
Die Verflechtungen im Norden über die Regionsgrenzen hinaus, wie sie beim Ausbildungs-, Berufs- und Einkaufsverkehr auftreten, sind in erster Linie durch die Nähe zum großen Verdichtungsraum München gekennzeichnet. Auch auf Grund des Flughafens München ist die Region Südostoberbayern relativ stark an diesen Einzugsbereich angebunden.

Die Verflechtungen mit dem Oberzentrum Salzburg haben eine lange Tradition und werden sich noch weiter intensivieren.

## 2. Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet umfasst die gesamte Planungsregion Südostoberbayern (Region 18) mit einer Fläche von 5.225 km<sup>2</sup>. Rund 800.000 Einwohner leben in den 151 Gemeinden der Landkreise Altötting, Berchtesgadener Land, Mühldorf am Inn, Rosenheim, Traunstein und in der kreisfreien Stadt Rosenheim. Oberzentrum ist die Stadt Rosenheim mit gut 60.000 Einwohnern. Daneben nehmen Traunstein als Mögliches Oberzentrum und im Norden der Region der Städtebund Inn-Salzach oberzentrale Funktionen wahr. Das Oberzentrum Salzburg grenzt im Osten unmittelbar an die Region an. Im Westen schließt sich der Ballungsraum München an. Die genauen Straßenkarten befinden sich im Anhang, vgl. Karten 9 – 13.

**Abb. 4 : Der Untersuchungsraum Region 18 / Hauptverkehrsachsen**



Quelle: Regionaler Planungsverband Südostoberbayern.

Das Straßennetz der Region 18 setzt sich zusammen aus 138,2 km Bundesautobahnen, 549,4 km Bundesstraßen, 853,9 km Staatsstraßen und 1.336,2 km Kreisstraßen (Gesamtlänge ohne Gemeindeverbindungsstraßen 2.877,7 km).

Dieses Straßennetz muss Schritt für Schritt ertüchtigt werden.

### **3. Handlungsbedarf**

Da die Straße gerade im ländlichen Raum weiterhin der wichtigste Verkehrsträger sein wird, bedarf es verstärkter Anstrengungen für die Erhaltung und die notwendigen Erweiterungen des Straßennetzes. Die Straßen sind maßgebliche Infrastrukturvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung vor allem auch der ländlichen Räume. Weitere Verbesserungen sind für alle Straßenklassen gleichermaßen notwendig.

Der Auftrag, im Verkehrsbereich tätig zu werden, ergibt sich einerseits aus dem Regionalplan für die Region Südostoberbayern.

Entsprechend seines Leitbildes soll der Verkehr nachhaltig entwickelt werden.

Das großräumige Straßennetz soll dabei so gestaltet werden, dass

- es seine verkehrlichen Funktionen auch innerhalb der Region erfüllen kann
- die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet ist und
- die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt so weit wie möglich verringert werden (Regionalplan Südostoberbayern, B VII 3.2.1).

Andererseits hat der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Südostoberbayern mit Beschluss vom 06.12.2007 festgelegt, eine Verkehrsoffensive insbesondere für die Staats- und Bundesstraßen in der Region Südostoberbayern zu starten. (Vgl. hierzu die Protokolle im Anhang 22).

Im Einzelnen hat er folgende Handlungsfelder vorgegeben:

- Zusammenstellung vorhandener Planungen / Karten / Unterlagen etc. zur Gesamtübersicht
- Erarbeitung einer Prioritätenliste (Abstimmung über die vorrangigen Projekte)
- Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Region Südostoberbayern

Im Rahmen der Verkehrsoffensive ist dem Planungsausschuss einmal jährlich zum Schwerpunktthema Verkehr zu berichten. Folgende Themen werden dabei eine Rolle spielen:

- Regelmäßige Dokumentation der Investitionserfordernisse in der Verkehrsinfrastruktur mit Schwerpunkt Straße;
- Priorisierung der Investitionserfordernisse nach regionaler Dringlichkeit.

#### **4. Zielsetzung**

Die Verkehrsoffensive, respektive der Verkehrsentwicklungsplan soll folgenden Nutzen bringen:

- Gesamtregionale Abstimmung bei Verkehrsmaßnahmen zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Region beitragen
- Grundlage für die Lobbyarbeit für die Staats- und Bundesstraßen gegenüber übergeordneten Instanzen (Land, Bund), da sie überregionale und kreisübergreifende Funktion haben; insbesondere im Hinblick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans sowie des Ausbauplans für die Staatsstraßen.

- Aufwertung der Standortattraktivität der Region durch eine verbesserte Verkehrsanbindung sowohl überregional als auch innerhalb der Region.

Es ist bekannt, dass der weitere Ausbau des Bundes- und Staatsstraßennetzes zunehmend an Grenzen der Finanzierbarkeit und der Durchsetzbarkeit stößt.

Dennoch sind auf Grund der bestehenden Defizite bei der Verkehrssicherheit sowie einer teilweisen unzumutbaren Beeinträchtigung in Ortsdurchfahrten auch weiterhin bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes erforderlich. Im Vordergrund stehen dabei die Schließung von Netzlücken, die Beseitigung von Engpässen, der Ausbau unfallträchtiger Netzabschnitte sowie der Bau von Umgehungsstraßen.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan ist die Region Südostoberbayern im Vergleich zu anderen Regionen weit voraus. Dies ermöglicht es auch, bei den anstehenden Fortschreibungsgesprächen von Anfang an kompetent und abgestimmt mitreden zu können und unsere Belange und Bedürfnisse einfließen zu lassen.

## **5. Dialogverfahren / Dynamische Vorgehensweise**

Die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans ist dynamisch angelegt.

Alle gemeldeten Projekte und Maßnahmen sind in die Bearbeitung eingeflossen.

Auf der Grundlage der Beschlüsse der Verbandsgremien wurden nach Sondierungsgesprächen und vorbereitenden Arbeiten mit den Staatlichen Bauämtern Rosenheim und Traunstein alle Mitglieder des Planungsausschusses und die Landratsämter angeschrieben, alle aus ihrer Sicht notwendigen Bundes- und Staatsstraßenprojekte aufzulisten bzw. weitere Maßnahmen und Anregungen zu nennen (vgl. Karte 1 bzw. Liste 1 im Anhang).

Einige der genannten Maßnahmen sind mittlerweile bereits fertig gestellt oder befinden sich derzeit in der Umsetzung. Diese Projekte wurden auf der Karte 2 bzw. in der Liste 2 dargestellt.

Damit der Verkehrsentwicklungsplan zielführend und effektiv ist, aber auch eine regionale Ausgewogenheit erhält, hielten wir es in Absprache mit den Staatlichen Bauämtern für zweckmäßig, von den verbliebenen Maßnahmen aus jedem Landkreis jeweils 5 prioritäre Projekte aufzunehmen. Die Nennung der Prioritäten erfolgte von den jeweiligen Landkreisen selbst (vgl. Karten 3 bzw. Liste 3 im Anhang).

Bei der Abwägung der Prioritäten spielten als Kriterien u.a. die Gesichtspunkte „Erschließungsfunktion / Bedeutung im Netzzusammenhang“, Beseitigung von Engstellen“, „Entlastung der Menschen (Ortsumfahrungen)“ oder „Verkehrsschwerpunkte“ eine Rolle.

Diejenigen Maßnahmen, die derzeit nicht in der Prioritätenliste / Prioritätenkarte aufgeführt sind, sind nicht aus dem Verkehrsentwicklungsplan gefallen, sondern können bei Bedarf neu beraten werden (dynamisches Verfahren).

Die Bundesautobahnen A 8 und A 94 sind als wichtigste Lebensadern der Region von vorne herein in das Konzept eingeflossen.

Die **A 8** ist die wichtigste überregionale West-Ost-Verbindung in Südbayern und nördlich der Alpen. Über sie wird ab Rosenheim vor allem der Verkehr in Richtung Salzburg und Oberösterreich und darüber hinaus nach Südosteuropa abgewickelt. Die A 8 hat aber auch regional für die Erschließung der Tourismusregionen beidseits der Autobahn größte Bedeutung.

Die A 8 befindet sich zwischen Rosenheim und der Landesgrenze noch weitgehend im „Vorkriegszustand“. Sie entspricht in keinsten Weise mehr den Anforderungen, die heute an eine moderne, leistungsfähige und sichere Autobahn gestellt werden. Der Ausbau ist nicht zuletzt auch wegen des maroden baulichen Zustands der Strecke unumgänglich.

Die **A 94** ist für den Wirtschaftsraum im Norden der Region eine dringend erforderliche Anbindung an den Großraum München, sowie an den Flughafen München und an das übrige übergeordnete Fernstraßennetz.

Der gesamte Wirtschaftsraum im Norden der Region 18 ist für sein weiteres Fortbestehen auf die schnelle Verwirklichung der A 94 und einer leistungsfähigen Anbindung an die A 99 und die weiterführenden Autobahnen in den Nürnberger, Augsburger und Garmischer Raum angewiesen.

Sowohl für die Industriebetriebe, die auf Grund der völlig unzureichenden Verkehrsanbindung über die überlastete B 12 erhebliche Transportverzögerungen und Unwägbarkeiten sowohl beim Antransport ihrer Rohstoffe als auch beim Abtransport der Produkte in Kauf nehmen müssen, als auch für die unzähligen Pendler aus dem Großraum Mühldorf – Altötting ist ein rascher Ausbau der A 94 unabdingbar.

Die priorisierten Maßnahmen werden in den folgenden Projektblättern vorgestellt.

## **6. Prioritäten**

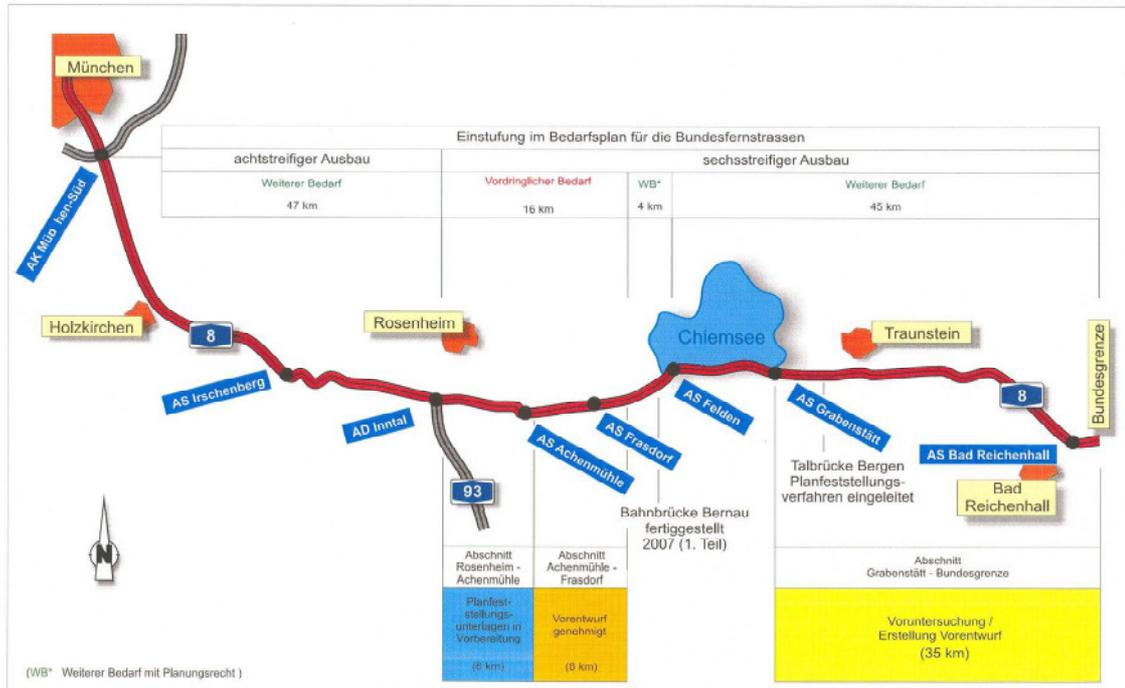
**(vgl. hierzu auch die Karten bzw. Listen 1 – 3 im Anhang)**

## 6.1 Autobahnen Prioritäten

### A 8 Ost Ausbau Rosenheim - Landesgrenze

#### Bundesautobahn A 8 München - Rosenheim - Salzburg

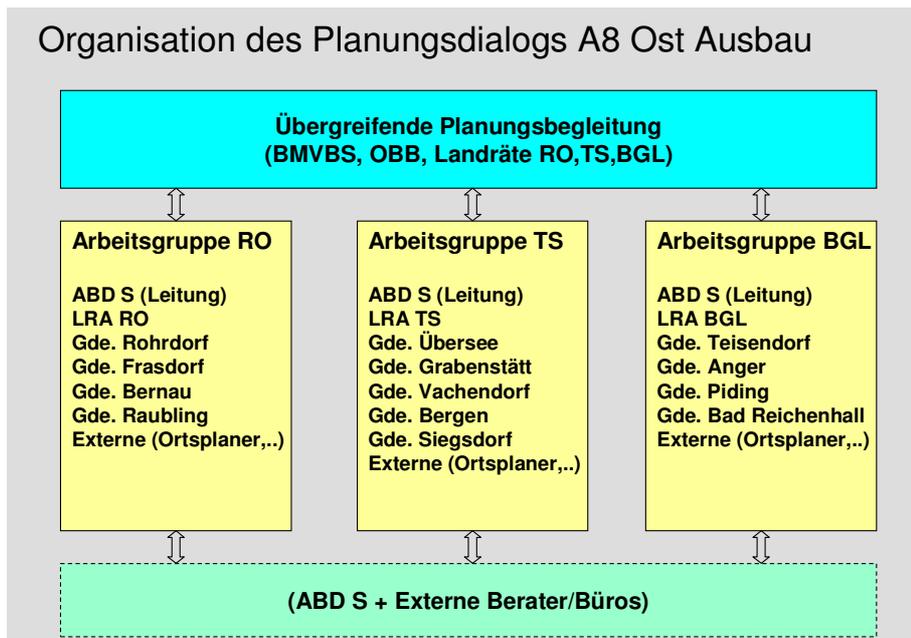
Autobahndirektion Südbayern



Autobahndirektion Südbayern



#### Organisation des Planungsdialogs A8 Ost Ausbau



1. Sitzung der Arbeitsgruppe Traunstein am 14.07.2009

4

Quelle: Autobahndirektion Südbayern

## 6.1 Autobahnen Prioritäten

### Bundesautobahn A 94 München – Mühldorf – Pocking



Autobahndirektion Südbayern  
Informationen zu aktuellen Planungen

#### Bundesautobahn A 94 München - Mühldorf - Pocking

Lage  
im Netz

Die insgesamt rd. 150 km lange und rd. 1 Mrd. Euro teure A 94 soll die historische, zweistreifige, seit langem überlastete, unfallträchtige B 12 vom Fernverkehr entlasten. Sie verbindet die Bundesautobahnen A 99 bei München und A 3 bei Passau und gewährleistet die Anbindung der Inn-Salzach-Region an die Landeshauptstadt München und das überregionale Autobahnnetz.

Autobahndirektion Südbayern



#### Bundesautobahn A 94 München – Pocking ( A 3 )

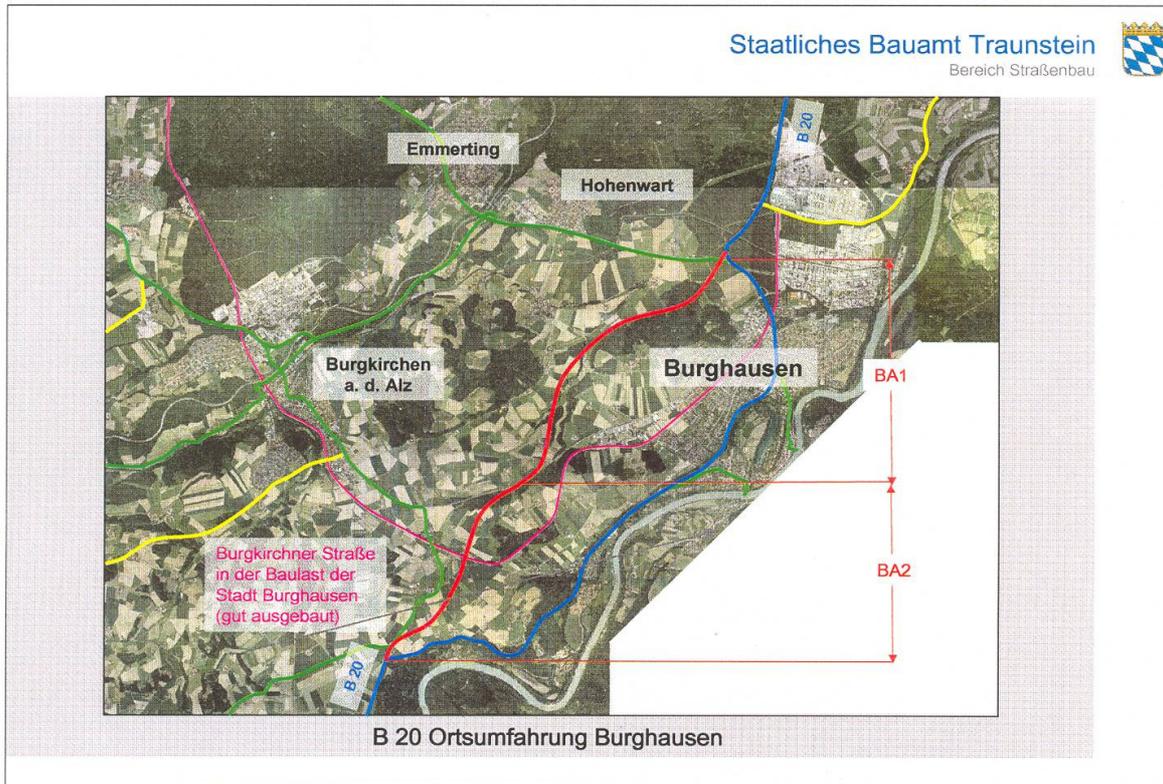


Quelle: Autobahndirektion Südbayern

## 6.2 Prioritäten Landkreis Altötting

### Maßnahme 1

### B 20 Ortsumfahrung Burghausen

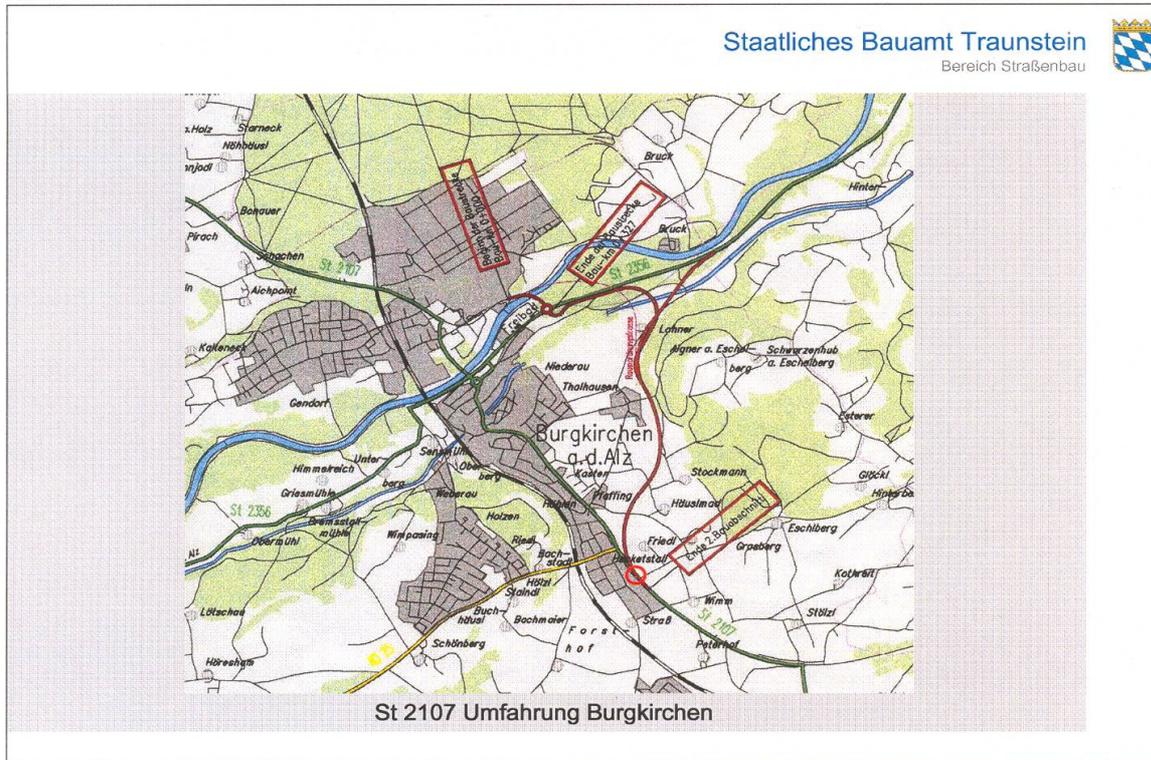


Projekt	B 20 Ortsumfahrung Burghausen
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Burghausen durch eine Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 9,0 km
DTV	6.000 Kfz/24h (2015) bei 12 % Lkw-Anteil
Kosten	10,5 Mio. €
Einstufung	Weiterer Bedarf (Nutzen-Kosten-Faktor 4,4)
Aktueller Stand	<p>Die Verkehrsprobleme in Burghausen sind wesentlich durch den überdurchschnittlich hohen Ziel- und Quellverkehr von und zur Stadt Burghausen bzw. von und zu den Industriebetrieben verursacht. Die relativ niedrige Prognosebelastung von rd. 6.000 Kfz/24h für eine Ortsumfahrung ist nach Auffassung des Staatlichen Bauamtes einer der Hauptgründe, warum die OU Burghausen im Zuge der B 20 vom Bund trotz des relativ hohen NK Faktors nur in den weiteren Bedarf ohne Planungsrecht eingestuft worden ist. Das Staatliche Bauamt Traunstein kann bei diesen Randbedingungen nicht als Baulasträger auftreten oder weitere Planungen betreiben. Das bei der Fortschreibung des Bedarfplans neu anzumeldende Gesamtprojekt ließe sich in zwei haushaltsrechtlich und baulich überschaubare Abschnitte untergliedern. BA 1: Bau einer Verbindung zwischen der B 20 nördlich Burghausen und der städtischen Burgkirchner Straße (sog. Lengtal-Trasse) BA 2: Umfahrung Pirach mit Beseitigung eines schienengleichen Bahnübergangs (bisher im Zuge der St 2107).</p> <p>Der Landkreis Altötting hat sich bereit erklärt für den ersten Bauabschnitt die Baulast zu übernehmen und somit eine zeitnahe Realisierung zu gewährleisten. Der Landkreis AÖ hat in Abstimmung mit dem StBA Traunstein das Raumordnungsverfahren (ROV) für die OU Burghausen beantragt.</p> <p>Bei einer Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans soll versucht werden, diese Maßnahme wieder in den Vordringlichen Bedarf einzustufen.</p>
Nächster Schritt	Abschluss des Raumordnungsverfahrens

## 6.2 Prioritäten Landkreis Altötting

### Maßnahme 2

### St 2107 Umfahrung Burgkirchen (BA I + BA II)

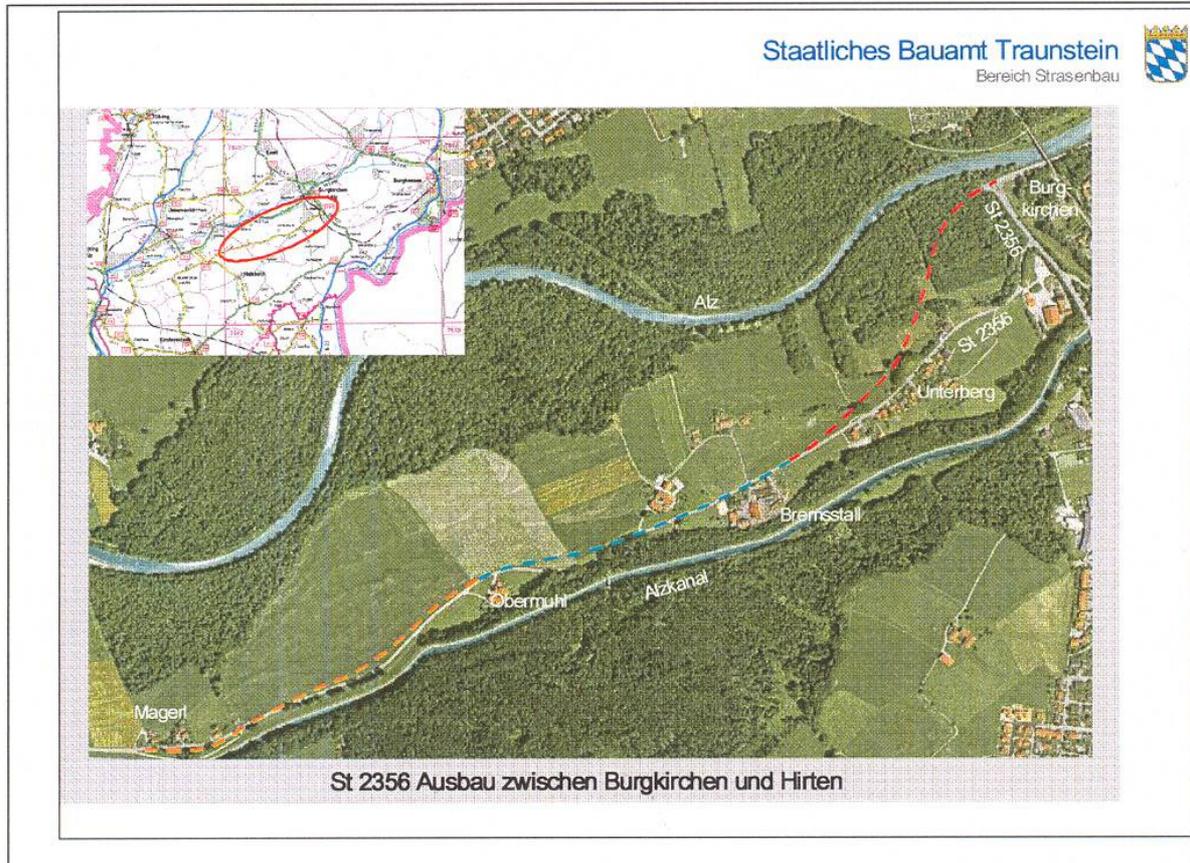


Projekt	St 2107 Umfahrung Burgkirchen (BA I + BA II)
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Burgkirchen
Baulänge	BA I 0,3 km      BA II 3,0 km
DTV	St 2107 – 13.903 Kfz/24h (südlich) St 2107 – 13.551 Kfz/24h (nördlich)
Kosten	BA I/ Teil 3 4,1 Mio. €      BA II 8,5 Mio. €
Einstufung	BA I/ Teil 3 1. Dringlichkeit Überhang / BA II ohne Einstufung
Aktueller Stand	Im Bauabschnitt I nördlich der geplanten Kreuzung mit der Staatsstraße 2356 sind die Teile 1 und 2 bereits fertig gestellt. Das Brückenbauwerk über die Alz im Zuge des BA I Teil 3 ist bereits Ende 2004 errichtet worden. Die Gesamtfertigstellung ist bis Frühjahr 2007 vorgesehen. Der BA II (südlich der Staatsstraße 2356) ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in keiner Dringlichkeit eingeplant. Für den 6. Ausbauplan der Staatsstraßen wurden vom Bauamt für die Umfahrung Burgkirchen, BA II Bruttogesamtkosten in Höhe von 20 Mio. € gemeldet. Diese Kosten basierten auf der damals vorliegenden Planung (raumgeordnete Trasse von 1989 mit Tunnellösung und rund 260 m Überbrückung des Auwaldbereiches). Nach Ablauf des Meldetermins konnte die Trasse nach Abstimmungsgesprächen mit der OBB und der unteren Naturschutzbehörde modifiziert werden und eine kostengünstigere Linie ohne Tunnel entwickelt werden. Diese Trasse wurde 2002 landesplanerisch in einem ergänzenden Raumordnungsverfahren abgestimmt. Die Kosten für diese Linie wurden auf 8,5 Mio. € geschätzt. Die Realisierung der Gesamtumfahrung Burgkirchen ist in absehbarer Zeit nur in kommunaler Baulast als Kreisstraße möglich. Der Landkreis Altötting und die Gemeinde Burgkirchen haben Beschlüsse gefasst, wonach beide jeweils 50% der Kosten übernehmen. Eine Förderung nach GVFG steht in Aussicht. Derzeit werden vom Landkreis die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Das Planfeststellungsverfahren soll 2009 eingeleitet werden. Die Maßnahme wird bei der Fortschreibung des Ausbauplans für die Staatsstraßen angemeldet.
Nächster Schritt	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

## 6.2 Prioritäten Landkreis Altötting

### Maßnahme 3

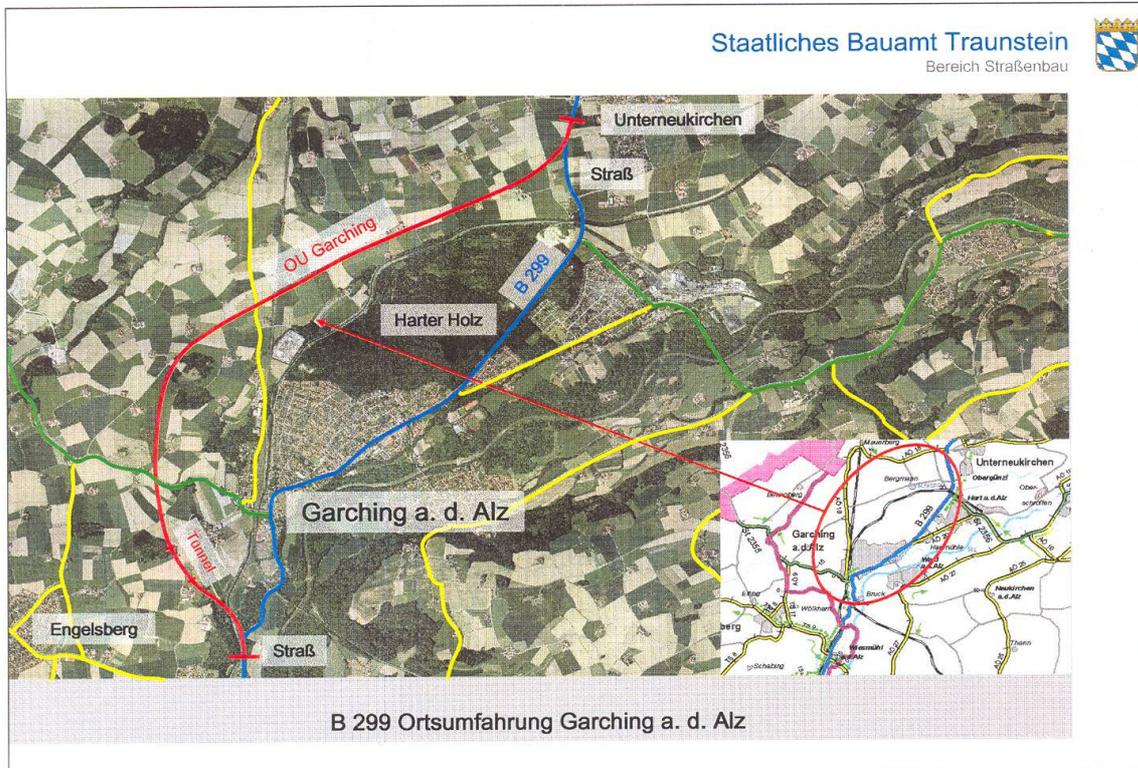
### St 2356 Ausbau zwischen Burgkirchen und Hirten (Burgkirchen - Magerl)



## 6.2 Prioritäten Landkreis Altötting

### Maßnahme 4

### B 299 Ortsumfahrung Garching a. d. Alz und Ausbau zwischen Straß und Bruck mit Lückenschluss Geh- und Radweg

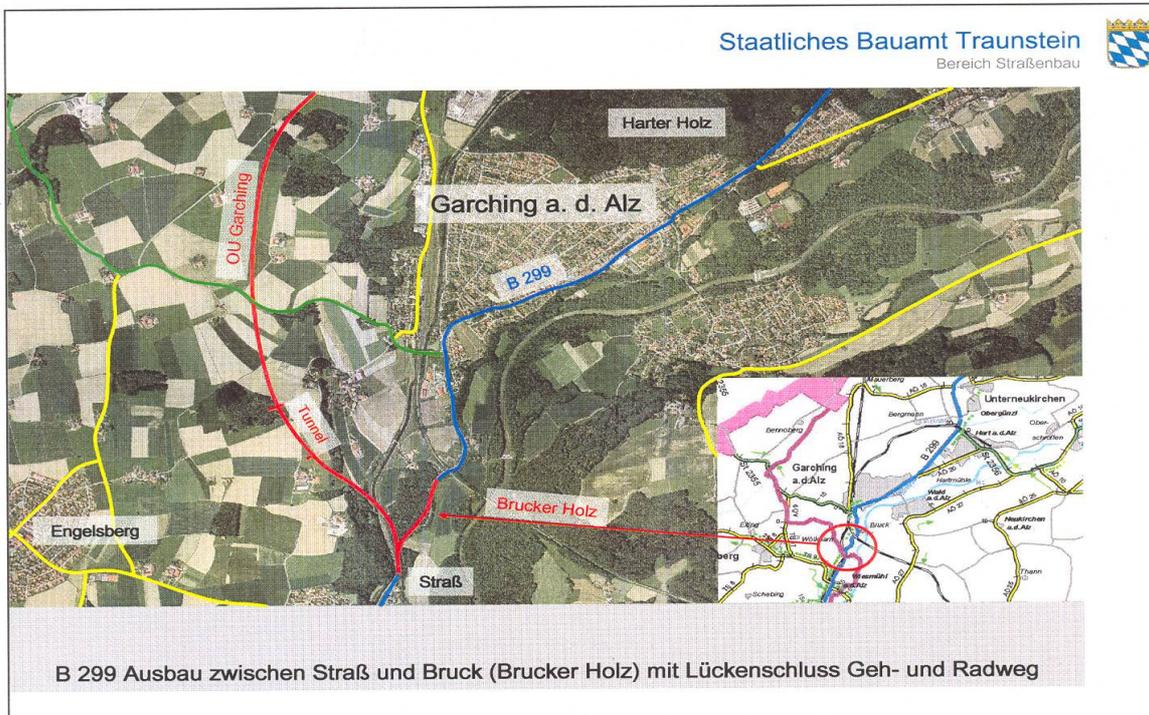


Projekt	B 299 Ortsumfahrung Garching a. d. Alz
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Garching a. d. Alz durch eine Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 10,2 km
DTV	9.000 Kfz/24h
Kosten	Bau 29,945 Mio. € GE 1,924 Mio. €
Einstufung	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Nutzen-Kosten-Faktor 4,2 für die Gesamtstrecke)
Aktueller Stand	Die Trassenvarianten des Raumordnungsverfahrens für die Ortsumfahrung Garching a. d. Alz wurde einvernehmlich mit allen Beteiligten (Landräte, Bürgermeister und Vertreter der Bürgerinitiativen) festgelegt. Die Umfahrung Garching a. d. Alz wurde 2002 raumgeordnet und 2004 linienbestimmt. Erster Schritt wird die Vergabe einer Umweltverträglichkeitsstudie sein. Als Ziel sollte die Vorlage des Vorentwurfes bis zum Jahr 2011 und die Schaffung von Baurecht bis zum Jahr 2013 angestrebt werden. Ziel muss es sein, die Ortsumfahrung- Garching an der Alz in die höchste Dringlichkeitsstufe zu bekommen.
Nächster Schritt	Voruntersuchungen und Vergabe der Umweltverträglichkeitsstudie

## 6.2 Prioritäten Landkreis Altötting

### Maßnahme 4

### B 299 Ortsumfahrung Garching a. d. Alz und Ausbau zwischen Straß und Bruck mit Lückenschluss Geh- und Radweg

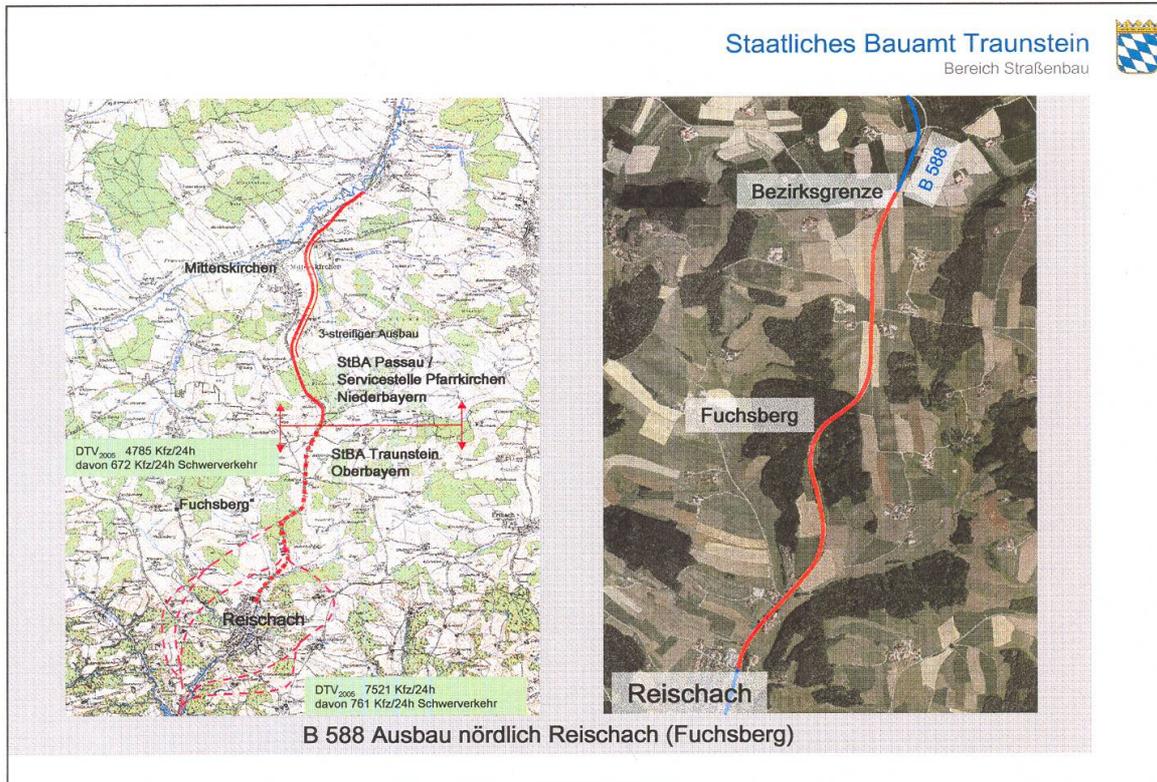


Projekt	B 299 Ausbau zwischen Straß und Bruck (Brucker Holz) mit Lückenschluss Geh- und Radweg
Zielsetzung	Verbesserung der Linienführung, Erhöhung der Verkehrssicherheit
Baulänge	ca. 1,0 km
DTV	6.915 Kfz/24h (SV 748 Kfz/24h)
Kosten	1,2 Mio. €
Einstufung	hoch (Bestandteil der Aktion „Sicher und fair im Straßenverkehr“)
Aktueller Stand	Der Abschnitt der Bundesstraße 299 südlich von Garching ist seit mehreren Jahren als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen. Bedingt durch den kurvigen Verlauf, der nicht ausreichenden Fahrbahnbreiten und insbesondere durch das Fehlen eines Geh- und Radweges, ist die Situation für die Verkehrsteilnehmer unzureichend. Grundsätzlich ist die Umsetzung des bestandsorientierten Ausbaus sowie die Realisierung des Lückenschlusses der Radwegeverbindung zwischen Wiesmühl a. d. Alz und Bruck als schwierig zu bewerten. Insbesondere die Trassenführung ist aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse durch den Werkskanal, der Bahnlinie Traunstein – Garching und einer vorhandenen Gasleitung westlich der Bundesstraße sowie des ostseitig gelegenen Mühlbaches nur durch erhöhten bautechnischen Aufwand umzusetzen. Die Ausbaumaßnahme tangiert in diesem Bereich die geplante Ortsumgehung von Garching an der Alz. Ein Investor plant darüber hinaus einen Erlebnispark mit dem Thema „alternative Energien“ sowie weitere Freizeit- und Lehrereinrichtungen beidseits der B 299 südlich von Garching an der Alz. Der Park soll an die B 299 angebunden werden. Der Investor rechnet an Spizentagen mit 5.000 bis 6.000 Besuchern, was einem Kfz-Aufkommen von gut 2.000 Pkw entspricht. Grunderwerb ist zur Zeit nicht möglich (überhöhte Preisoption im Zusammenhang mit dem Erlebnispark). Derzeit wird geprüft ob die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig und zielführend ist.
Nächster Schritt	Abstimmung mit Investor des Themenparks bezüglich verkehrliche Erschließung; Festlegung Linienführung OU Garching

## 6.2 Prioritäten Landkreis Altötting

### Maßnahme 5

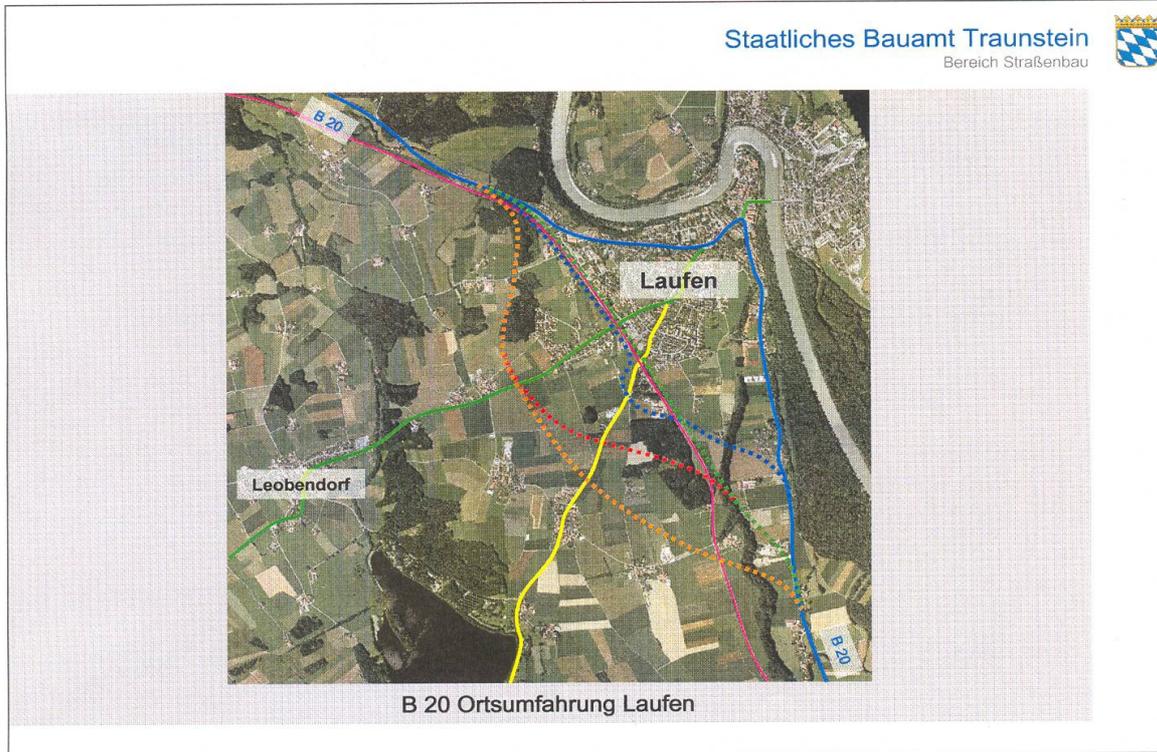
### B 588 Ausbau nördlich Reischach (Fuchsberg)



Projekt	B 588 Ausbau nördlich Reischach (Fuchsberg)
Zielsetzung	Fertigstellung Vorentwurf
Baulänge	ca.3,2 km
DTV	B 588 – nördlich Reischach 8.137 Kfz/24h (SV 663) Kfz/24h, südlich Reischach 7.521 (SV 761) Kfz/24h
Kosten	Bau 5,8 Mio. € GE 0,6 Mio. €
Einstufung	hoch (Bestandteil der Aktion „Sichere Landstraßen in Oberbayern“)
Aktueller Stand	Die Bundesstrasse 588 Eggenfelden – Altötting entwickelt sich zunehmend zur Zubringerstrecke von Niederbayern zur A 94. Die Bundesstrasse weist insbesondere nördlich von Reischach in Teilabschnitten eine unstetige Linienführung auf und ist durch eine zu schmale Fahrbahn und einer zu schwachen Befestigung gekennzeichnet. Ein Geh- und Radweg ist nicht vorhanden. Weiter ist die Strecke im Bereich des Fuchsberges seit Jahren eine Unfallhäufungsstrecke! Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation soll die Bundesstrasse weitgehend bestandsorientiert ausgebaut werden. Im Bereich der Steigungsstrecken des Fuchsberges ist die Errichtung einer dritten Spur geplant und eine von Reischach aus durchgehende Geh- und Radwegverbindung soll geschaffen werden. Der Ausbau im benachbarten Mitterskirchen ist bereits abgeschlossen. Dies führt u. a. zu einem erheblichen Qualitätsunterschied hinsichtlich des Ausbauszustandes im Zuge der B 588. Die Erstellung des Vorentwurfs ist abgeschlossen und wurde der Regierung von Oberbayern zur Genehmigung vorgelegt. Aufgrund der Ausbaulänge und der Vielzahl an berührten Belangen ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wahrscheinlich.
Nächster Schritt	Genehmigung des Vorentwurfes durch Regierung von Oberbayern

## 6.3 Prioritäten Landkreis Berchtesgadener Land

### Maßnahme 1 B 20 Ortsumfahrung Laufen

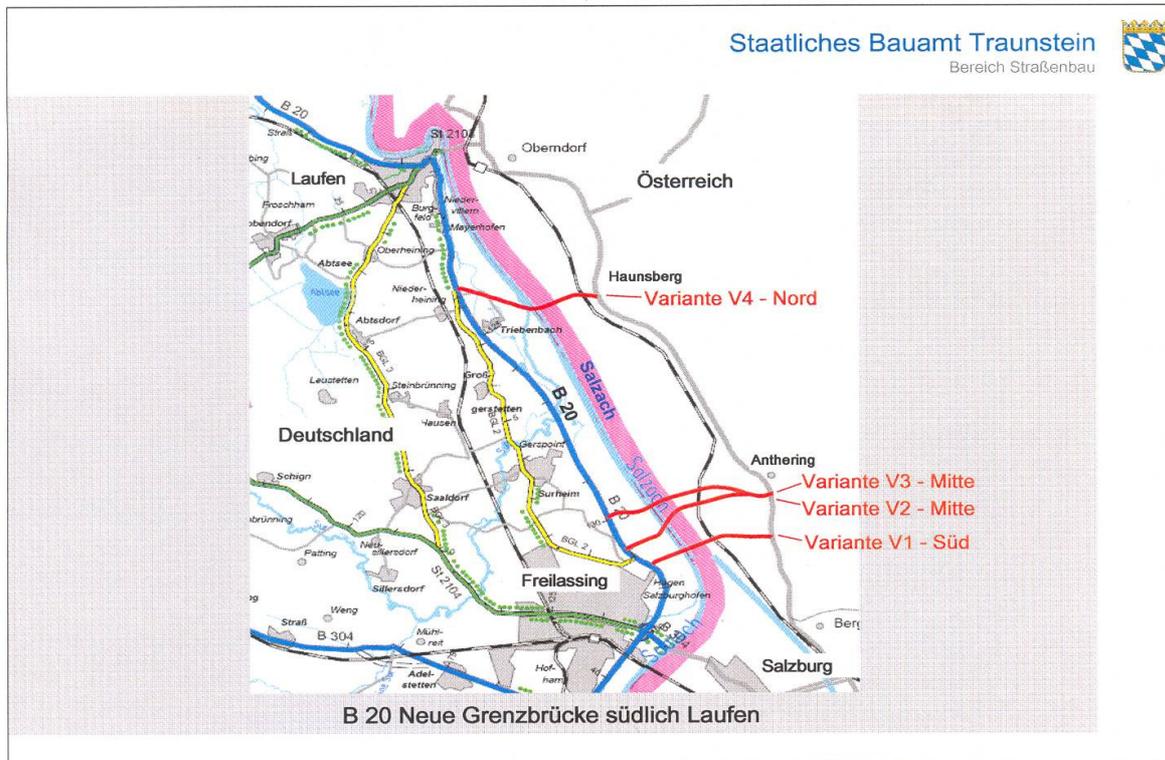


Projekt	B 20 Ortsumfahrung Laufen
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Laufen durch Bau einer Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 4,0 km
DTV	12.500 Kfz/24h auf der bestehenden Ortsdurchfahrt B 20
Kosten	Bau 14,684 Mio. € GE 1,88 Mio. €
Einstufung	Vordringlicher Bedarf (Nutzen-Kosten-Verhältnis: 7,1)
Aktueller Stand	<p>Alle untersuchten Trassen sind in der Bevölkerung heftig umstritten und haben überzeugte Gegner, die sich in unterschiedlichen Bürgerinitiativen zusammengeschlossen haben. Die beiden bahnp parallelen Trassen (grün und blau) werden als „zweite Ortsdurchfahrt“ mit Zerschneidungseffekt für die Stadtentwicklung gesehen. Bei den „Freilandtrassen“ (orange und rot) wird insbesondere der Flächenverbrauch kritisiert. Die von Teilen der Bevölkerung immer wieder geforderte Tunnellage ist weder aus topographischen noch aus Lärmschutzgründen erforderlich sowie aus Kostengründen nicht darstellbar.</p> <p>Die ursprüngliche Grundlage der Ortsumfahrung Laufen war eine Trassenbündelung mit der DB Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing. Eine gemeinsame Baumaßnahme mit der DB AG scheidet allerdings aus, da der zweigleisige Ausbau nur im „Weiteren Bedarf“ enthalten ist.</p> <p>Für die OU Laufen ist kein ROV erforderlich. Alternativ führte das StBA Traunstein ein Linienfindungsverfahren durch. Sämtliche Unterlagen lagen bei der Stadt Laufen und dem StBA Traunstein aus und wurden zusätzlich auf der Homepage des StBA Traunstein veröffentlicht. Alle relevanten Aspekte der untersuchten Trassen wurden im Linienfindungsverfahren miteinander verglichen und den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorgelegt. In der Gesamtabwägung ergab sich hierbei eine Entscheidung für die ortsferne Linie 4 (orange). Diese Entscheidung stimmt auch mit dem deutlichen Mehrheitsbeschluss des Stadtrates von Laufen überein.</p>
Nächster Schritt	Erstellung der Vorentwurfsunterlagen bis Ende 2010

## 6.3 Prioritäten Landkreis Berchtesgadener Land

### Maßnahme 2

### B 20 Neue Grenzbrücke südlich Laufen

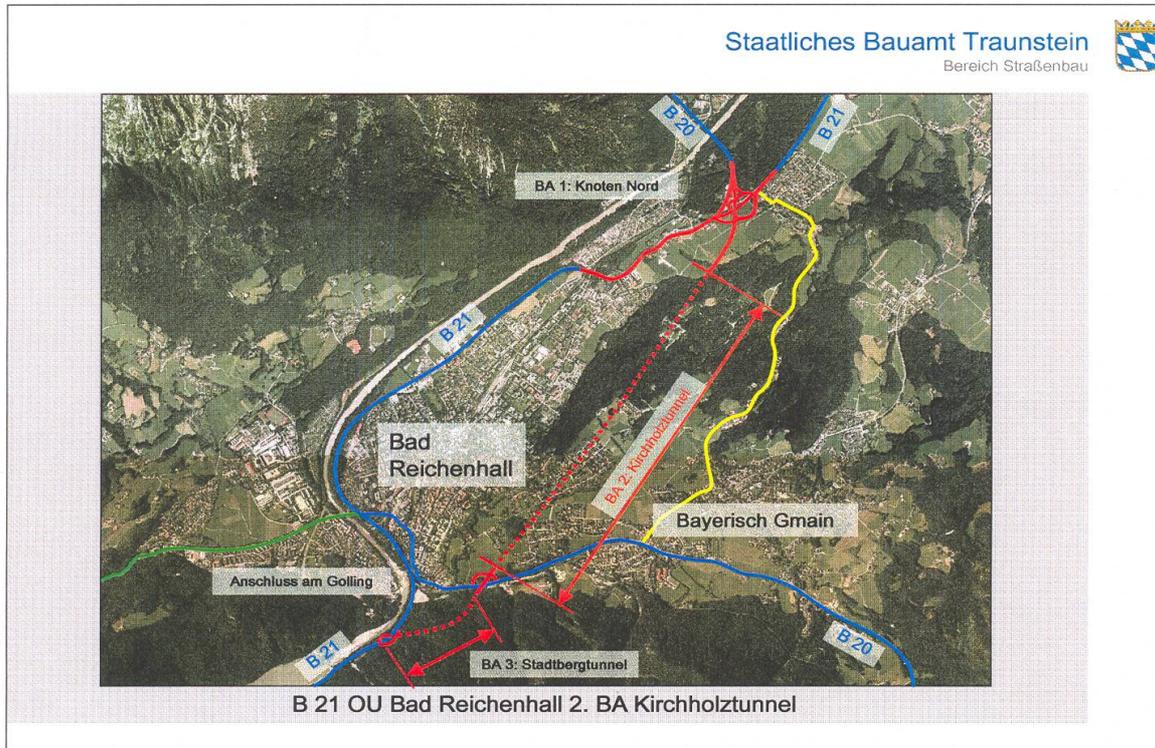


Projekt	B 20 Neue Grenzbrücke südlich Laufen
Zielsetzung	Schaffung einer neuen salzachquerenden Straßenverbindung in einem Korridor zwischen Laufen (D) / Oberndorf (A) und Freilassing (D) / Salzburg (A);
Baulänge	ca. 1,5 km
DTV	zwischen 5.900 Kfz/24h und 10.400 Kfz/24h (je nach Lage der Brücke)
Kosten	8,7 Mio. €
Einstufung	Weiterer Bedarf mit hohem ökologischen Risiko (Nutzen-Kosten-Faktor 1,6)
Aktueller Stand	<p>Das Projekt befindet sich im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht mit besonderem ökologischen Risiko. Wegen des fehlenden Planungsrechts für das StBA TS beschloss die EuRegio am 09. Juni 2005 in einer gemeinsamen Resolution die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Untersuchung einer Salzachquerung zwischen Laufen/Oberndorf und Salzburg/Freilassing mit Untersuchungen zur Verkehrswirksamkeit, zu den Kosten und zu den ökologischen Auswirkungen. Ökologisch sind die drei Varianten nördlich von Salzburg verträglicher als die Variante südlich von Laufen. Die Kosten sind mit +/- 20 Mio. € bei allen vier Varianten etwa gleich. Allerdings ist der Kostenanteil Deutschlands bei der Variante südlich von Laufen weit geringer als bei den verbleibenden drei Varianten nördlich von Salzburg, da hier die kürzeste Aufständigung im Auwald stattfindet. Die Entlastungswirkung der Ortsdurchfahrt von Laufen ist umso größer, je näher die Brücke bei Laufen liegt. Eine Brücke in der Nähe von Salzburg entlastet die Westautobahn und belastet die Bundesstraße B 20 bis zum Anschluss an die Autobahn A 8 bei Piding.</p> <p>Fazit: Auf deutscher Seite findet sich kein Baulastträger für einen Standort bei Freilassing/Salzburg, zumal dort vor wenigen Jahren die Rupertusbrücke bei Freilassing neu erbaut wurde (Entfernung ca. 2 Kilometer). Der Freistaat Bayern hat primär ein Interesse, die Ortsdurchfahrt von Laufen und somit die historische Brücke nach Oberndorf zu entlasten. Bevorzugt wird daher ein Brückenstandort südlich von Laufen und nicht bei Freilassing. Diese Position wird auch von den österreichischen Umlandgemeinden von Salzburg mitgetragen.</p>
Nächster Schritt	deutsch-österreichische Abstimmung über Realisierungsmöglichkeiten

## 6.3 Prioritäten Landkreis Berchtesgadener Land

### Maßnahme 3

### B 21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall, 2. Bauabschnitt Kirchholztunnel und 3. Bauabschnitt Stadtbergtunnel

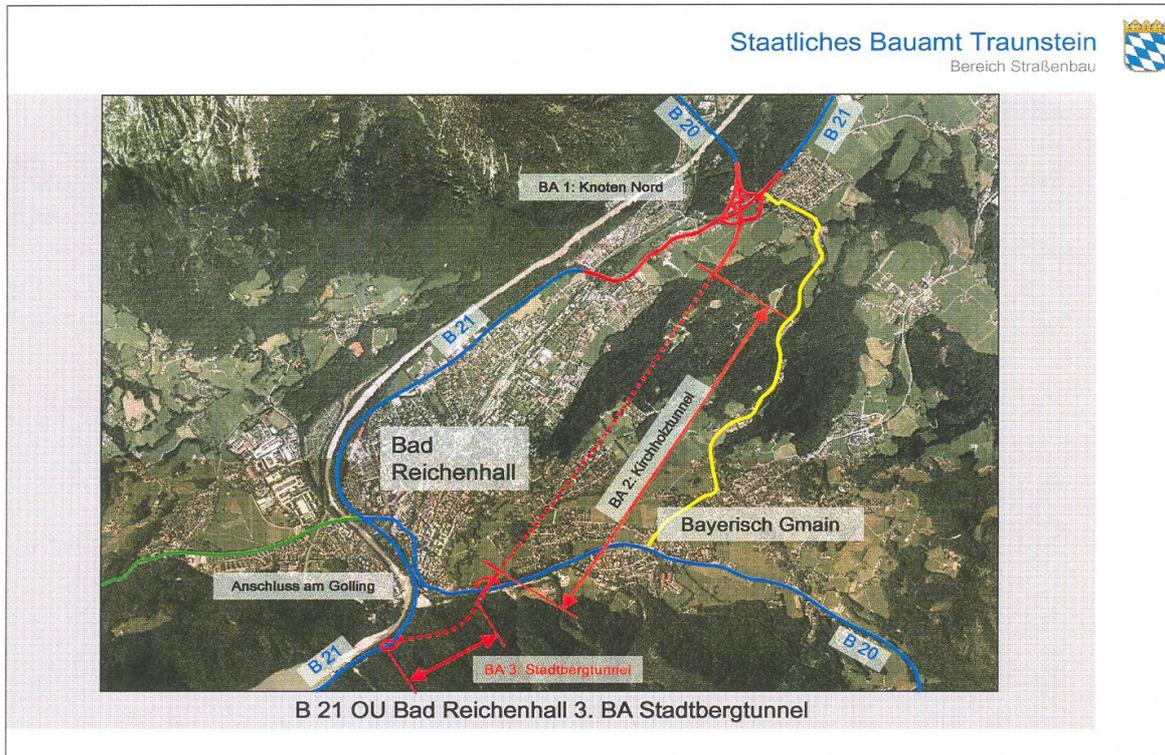


Projekt	B 21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall, 2. Bauabschnitt Kirchholztunnel
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Bad Reichenhall durch eine Ortsumgehung
Baulänge	ca. 4,9 km (Tunnellänge: 2950 m)
DTV	19.600 Kfz/24h
Kosten	80 Mio. €
Einstufung	Weiterer Bedarf (Nutzen-Kosten-Verhältnis 3,4 für die Gesamtstrecke)
Aktueller Stand	<p>Die Bauabschnitte 2 (Kirchholztunnel) und 3 (Stadtbergtunnel) sind in einem Vorentwurf zusammengefasst. Der Vorentwurf ist mit Kosten von 106 Mio. € genehmigt. Das Planfeststellungsverfahren für beide Bauabschnitte wurde 2000 eingeleitet, die Erörterungstermine fanden 2001 statt. Wegen der inzwischen deutlich verschärften Anforderungen an die Tunnelsicherheit muss das Fluchtwege- und das Lüftungskonzept neu konzipiert werden. Die Tektur wurden 2004 in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet. Wegen der Rückstufung in den Weiteren Bedarf wird das Planfeststellungsverfahren ohne verbindlichen Zeitplan weiterverfolgt.</p> <p>Die Entscheidung, wo die Winterolympiade 2018 stattfindet, wird im Juli 2011 im südafrikanischen Durban getroffen. Unter der Voraussetzung, dass unmittelbar nach einer positiven Entscheidung für München das Startsignal und die Finanzierungszusage erfolgt, ist folgender Zeitplan denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2011: Aktualisierung der Planung</li> <li>2012: Tektur Vorentwurf, gleichzeitig Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen</li> <li>2013: Planfeststellungsverfahren</li> <li>2014: Ausschreibung und Baubeginn</li> <li>2015 - 2017: Bauphase</li> <li>2018: Inbetriebnahmetermin Januar 2018</li> </ul>
Nächster Schritt	Bestreben, die Maßnahme in der Dringlichkeit des Bundesverkehrswegeplans weiter nach vorne zu bringen

## 6.3 Prioritäten Landkreis Berchtesgadener Land

### Maßnahme 3

### B 21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall, 2. Bauabschnitt Kirchholztunnel und 3. Bauabschnitt Stadtbergtunnel

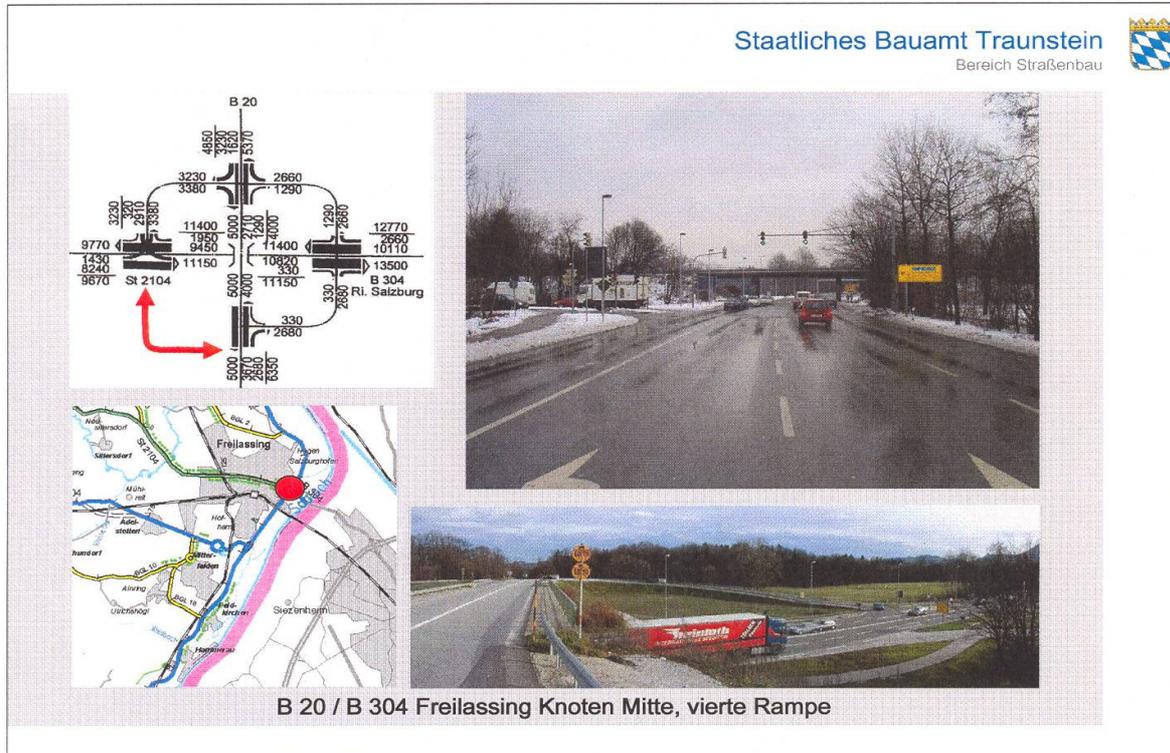


Projekt	B 21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall, 3. Bauabschnitt Stadtbergtunnel
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt Bad Reichenhall durch eine Umfahrung
Baulänge	ca. 1,2 km (Tunnellänge: 745 m)
DTV	19.600 Kfz/24h
Kosten	26 Mio. €
Einstufung	Weiterer Bedarf (Nutzen-Kosten-Verhältnis 3,4 für die Gesamtstrecke)
Aktueller Stand	<p>Die Bauabschnitte 2 (Kirchholztunnel) und 3 (Stadtbergtunnel) sind in einem Vorentwurf zusammengefasst. Der Vorentwurf ist mit Kosten von 106 Mio. € genehmigt. Das Planfeststellungsverfahren für beide Bauabschnitte wurde 2000 eingeleitet, die Erörterungstermine fanden 2001 statt. Wegen der inzwischen deutlich verschärften Anforderungen an die Tunnelsicherheit muss das Fluchtwege- und das Lüftungskonzept neu konzipiert werden. Die Tektur wurden 2004 in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet. Wegen der Rückstufung in den Weiteren Bedarf wird das Planfeststellungsverfahren ohne verbindlichen Zeitplan weiterverfolgt.</p> <p>Die Entscheidung, wo die Winterolympiade 2018 stattfindet, wird im Juli 2011 im südafrikanischen Durban getroffen. Unter der Voraussetzung, dass unmittelbar nach einer positiven Entscheidung für München das Startsignal und die Finanzierungszusage erfolgt, ist folgender Zeitplan denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2011: Aktualisierung der Planung</li> <li>2012: Tektur Vorentwurf, gleichzeitig Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen</li> <li>2013: Planfeststellungsverfahren</li> <li>2014: Ausschreibung und Baubeginn</li> <li>2015 - 2017: Bauphase</li> <li>2018: Inbetriebnahmetermin Januar 2018</li> </ul>
Nächster Schritt	Bestreben, die Maßnahme in der Dringlichkeit des Bundesverkehrswegeplans weiter nach vorne zu bringen

## 6.3 Prioritäten Landkreis Berchtesgadener Land

### Maßnahme 4

### B 20 / B 304 Freilassing Knoten Mitte, 4. Rampe

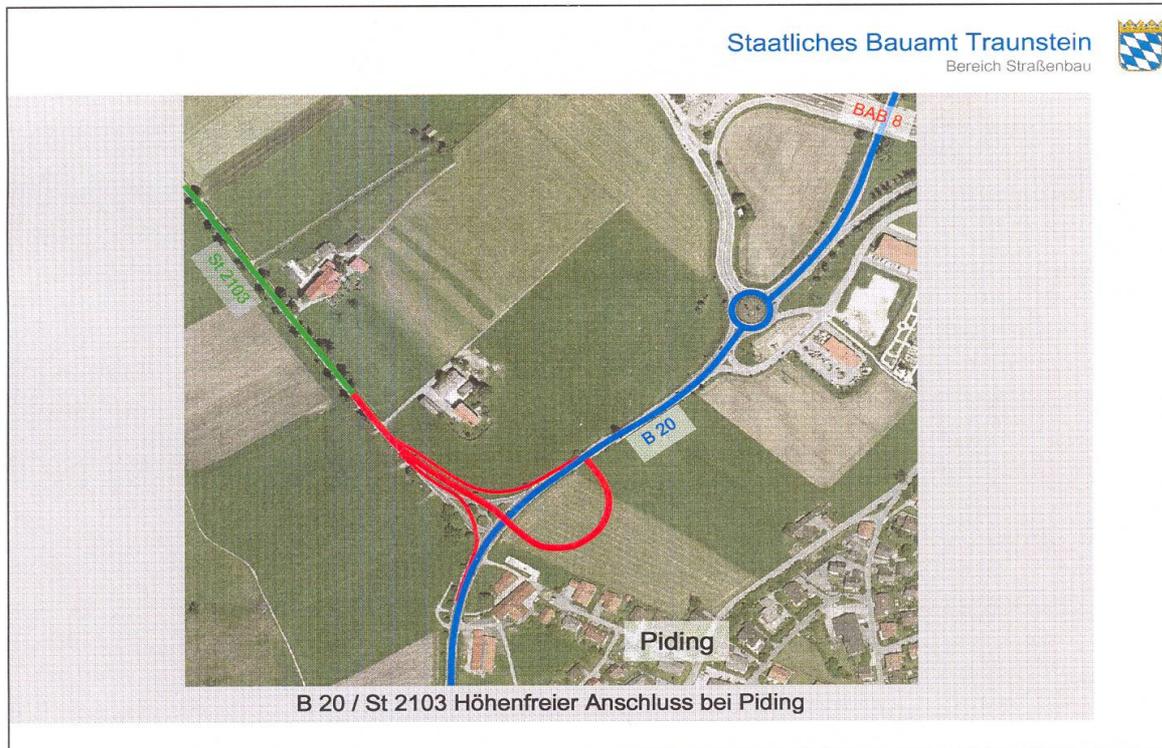


Projekt	B 20 / B 304 Knoten Mitte, vierte Rampe
Zielsetzung	Erhöhung der Leistungsfähigkeit eines hoch belasteten Knotens
Baulänge	ca. 0,250 km
DTV	B20 12.236 Kfz/24h, B 304 26.180 Kfz/24h, St2104 18.864 Kfz/24h
Kosten	0,5 Mio. €
Einstufung	-
Aktueller Stand	<p>Die Realisierung des fehlenden 4. Auffahrtsastes an diesem hoch belasteten, ampelgeregelten Knoten wurde bisher durch Grunderwerbsprobleme verzögert. Zwischenzeitlich wurde überlegt, diesen Knoten zu einer großen ovalen Ringfahrbahn umzubauen, um Forderungen nach Erschließung eines möglichen Gewerbeparks erfüllen zu können. Grundvoraussetzung für diesen Ring (Dm rd. 180 m) wäre ein Gesamtkonzept für die städtebauliche Nutzung der Flächen in den vier Quadranten. Allerdings besteht ein hohes ökologisches Risiko für eine Gewerbeansiedlung nach Osten Richtung Saalach.</p> <p>Seit Inbetriebnahme des Globus-SB-Warenhauses im November 2006 kommt es wegen des fehlenden 4. Auffahrtsastes im Bereich der AS Mitte zu verstärkten Konflikten, da die von Salzburg nach Süden auf die B 20 auffahrenden Verkehrsteilnehmer keine genügend lange Ausfahrspur in Anspruch nehmen können. Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann die vorhandene Einfädelspur von der B 20 in die B 304 Richtung Freilassing nicht genutzt werden. Weiter entstehen für die verbliebene LSA nach wie vor nach dem Bau des 3. Auffahrtsastes Unterhalts- und Betriebskosten (Wartung, Strom, Reparaturen) in der Höhe von ca. 4.100 €/Jahr.</p>
Nächster Schritt	Grunderwerb zur Zeit nicht möglich, möglicherweise Planfeststellung

## 6.3 Prioritäten Landkreis Berchtesgadener Land

### Maßnahme 5

### B 20 / St 2103 Höhenfreier Anschluss bei Piding

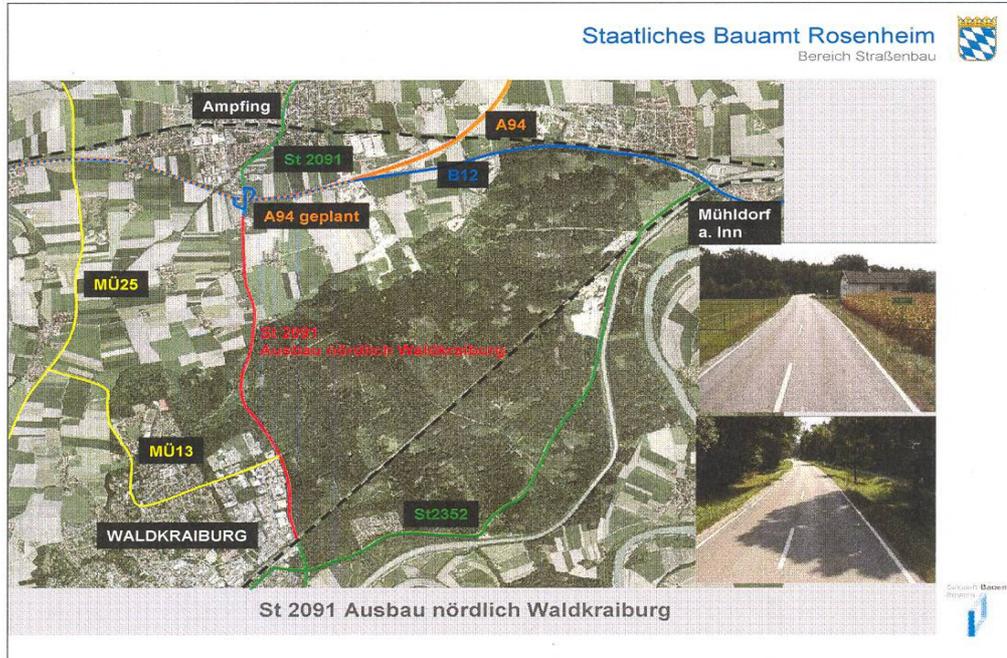


Projekt	B 20 / St 2103 Höhenfreier Anschluss bei Piding
Zielsetzung	Steigerung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes
Baulänge	ca. 0,5 km
DTV	B 20 - 21.252 Kfz/24h, St 2103 - 6.006 Kfz/24h
Kosten	1,5 Mio. € Anteil Bund 2/3, Anteil Freistaat 1/3
Einstufung	-
Aktueller Stand	<p>Der Umbau der Einmündung der St 2103 in die B 20 bei Piding zur höhenfreien Anschlussstelle ist als Beseitigung der Unfallhäufung Nr. 28 sowie zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 20 (26.465 Kfz/24h) notwendig. Seit Anfang der 90er Jahre wurde die Leistungsfähigkeit der B 20 durch Piding- Mauthausen von der A8 (Anschlussstelle Bad Reichenhall) zur B 21 kontinuierlich verbessert (höhenfreie Anschlüsse Salzstraße und Ahornstraße, Kreisverkehr Piding, Knoten Nord). In mehreren Gutachten wurde auch die Notwendigkeit eines höhenfreien Anschlusses der St 2103 an die B 20 nachgewiesen. Im Frühjahr 2005 gaben die Gemeinden Piding und Anger per Gemeinderatsbeschluss ihre Haltung (pro Kreisverkehr) gegen den höhenfreien Anschluss auf.</p> <p>Die St 2103 ist als Bedarfsumleitung zwischen den Autobahnanschlussstellen Bad Reichenhall und Neukirchen ausgewiesen. Die Leistungsfähigkeit der Einmündung der St 2103 in die B 20 wird regelmäßig überschritten.</p> <p>Die beiden Gemeinden weisen wiederholt auf die Notwendigkeit der Umsetzung hin, da in beiden Ortsteilen zunehmend Schleichverkehr mit entsprechenden Unfallfolgen zu verzeichnen sind. Die Erarbeitung des Vorentwurfs wurde gestoppt, da die Überlegungen zu einem FOC in unmittelbarer Nähe sowie der bevorstehende 6-streifige Ausbau der A 8 gravierende Auswirkungen auf die Gestaltung des Knotenpunktes haben.</p>
Nächster Schritt	-

## 6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf

### Maßnahme 1

### St 2091 Ausbau nördlich Waldkraiburg



Projekt	St 2091 Ausbau nördlich Waldkraiburg
Zielsetzung	Der Ausbau der St 2091 und damit die Verbesserung der Anbindung der zentralen Orte Kraiburg am Inn und Waldkraiburg an das großräumige Straßennetz (geplante A 94) setzt die Ziele des Landesentwicklungsprogramms um und dient der Stärkung der Wirtschaftskraft in dieser Region. <b>St Huber, MdL</b> forderte eindringlich. „Wenn das Baurecht da ist, kümmert er sich ums Geld“
Baulänge	ca. 3,7 km
DTV	9.470 Kfz/24h (2005) ---- etwa 13.500 Kfz/24h (Prognose 2025)
Kosten	rd. 2,5 Mio €
Einstufung	1. Dringlichkeit im 6. Ausbauplan für Staatsstraßen (RO290),
Aktueller Stand	Vorentwurf liegt der Regierung von Oberbayern seit 12/07 zur Genehmigung vor, das Sicherheitsaudit wurde Anfang 2008 nachgereicht. Mündliche Erlaubnis, mit dem Grunderwerb zu beginnen, wurde durch die ROB im Frühjahr 2009 erteilt. Derzeit werden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.
Nächster Schritt	Planfeststellungsunterlagen in 2010, Bau 2011 und 2012. Verkehrsfreigabe vor/mit A94 in 2012 vorgesehen.

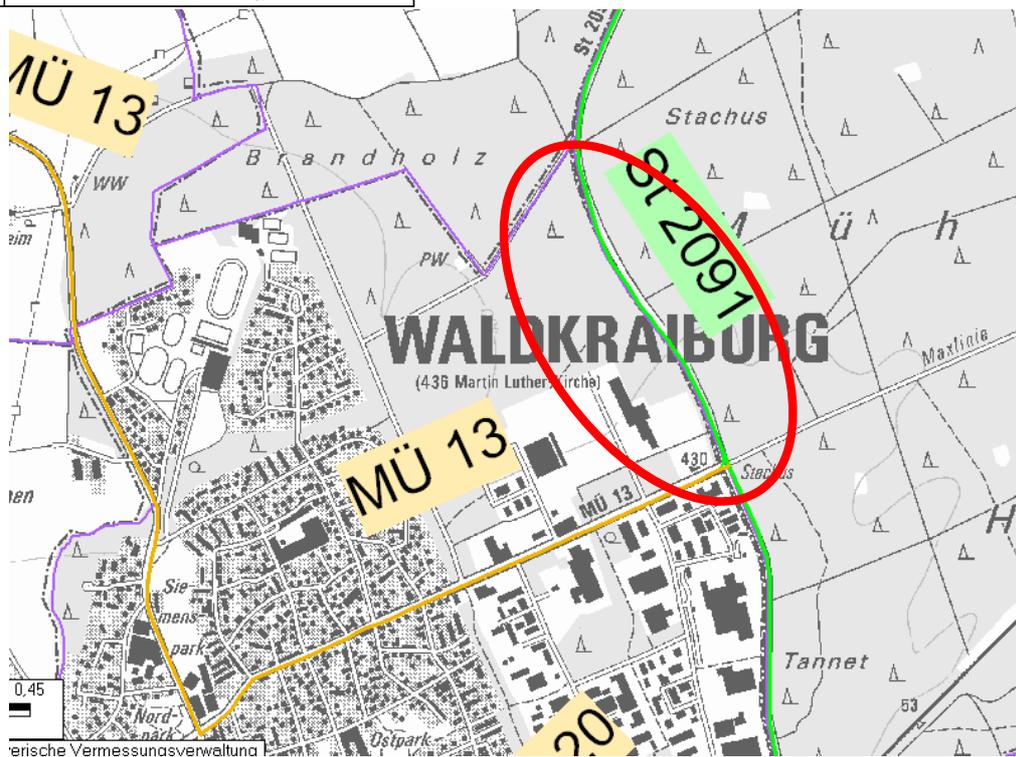
Stand: 01.11.2009

## 6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf

### Maßnahme 1

(St 2091 Ausbau nördlich Waldkraiburg) mit Ergänzung einer Rechtsabbiegespur in das Gewerbegebiet nördlich der Daimlerstraße, Waldkraiburg

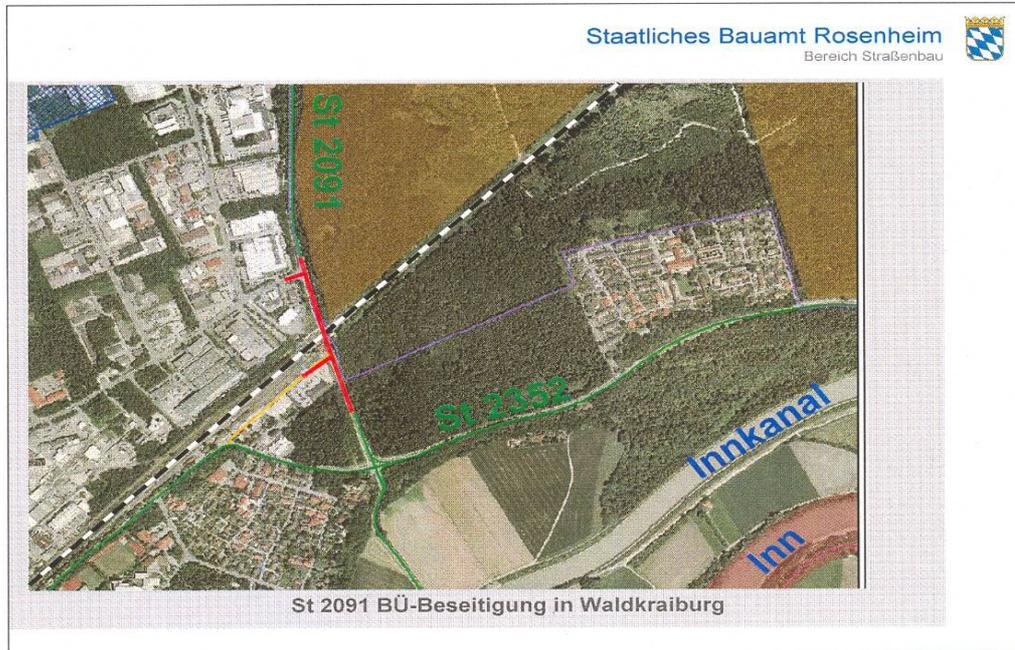
St 2091	Ausbau nördlich Waldkraiburg (Ergänzung einer Rechtsabbiegespur in das Gewerbegebiet nördlich der Daimlerstraße, Waldkraiburg)
---------	--



## 6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf

### Maßnahme 2

### St 2091 Bahnübergang Beseitigung in Waldkraiburg



Projekt	St 2091 BÜ-Beseitigung in Waldkraiburg
Zielsetzung	Die St2091 ist derzeit mit etwa 10.000, nach Bau der A94 mit bis zu 13.500 Fahrzeugen täglich belastet. Dies führt, da die Schranken wegen des angrenzenden Haltepunkts Waldkraiburg lange geschlossen bleiben, zu erheblichen Stauungen am Bahnübergang. Der Bahnübergang soll daher höhenfrei ausgebaut werden.
Baulänge	ca. 400 m
DTV	ca. 10.000 Kfz/24h
Kosten	4,5 Mio. Euro (für den Freistaat Bayern etwa 1,5 Mio. Euro)
Einstufung	Im Ausbauplan unter RO300 in Dringlichkeit 1 enthalten
Aktueller Stand	Einigung mit Stadt Waldkraiburg, dass eine Höhenfreimachung an bestehender Stelle machbar ist, aus bautechnischen Gründen eine Verlegung etwas nach Osten jedoch günstiger sein könnte. Unmittelbar angrenzend ist die „Pürtener Kreuzung“ mit der St2352. 2005 war die Verkehrsbelastung Richtung Mühldorf bei Rund 12000 Fz/24h. Ein teilplanfreier oder höhenfreier Umbau wird für die Ausbauplanfortschreibung daher angemeldet werden. Ebenso eine OU Pürten, die insbesondere von der Stadt Waldkraiburg gefordert wird.
Nächster Schritt	Die Maßnahme kann bis zur Fortschreibung des Ausbauplans nicht weiter verfolgt werden.

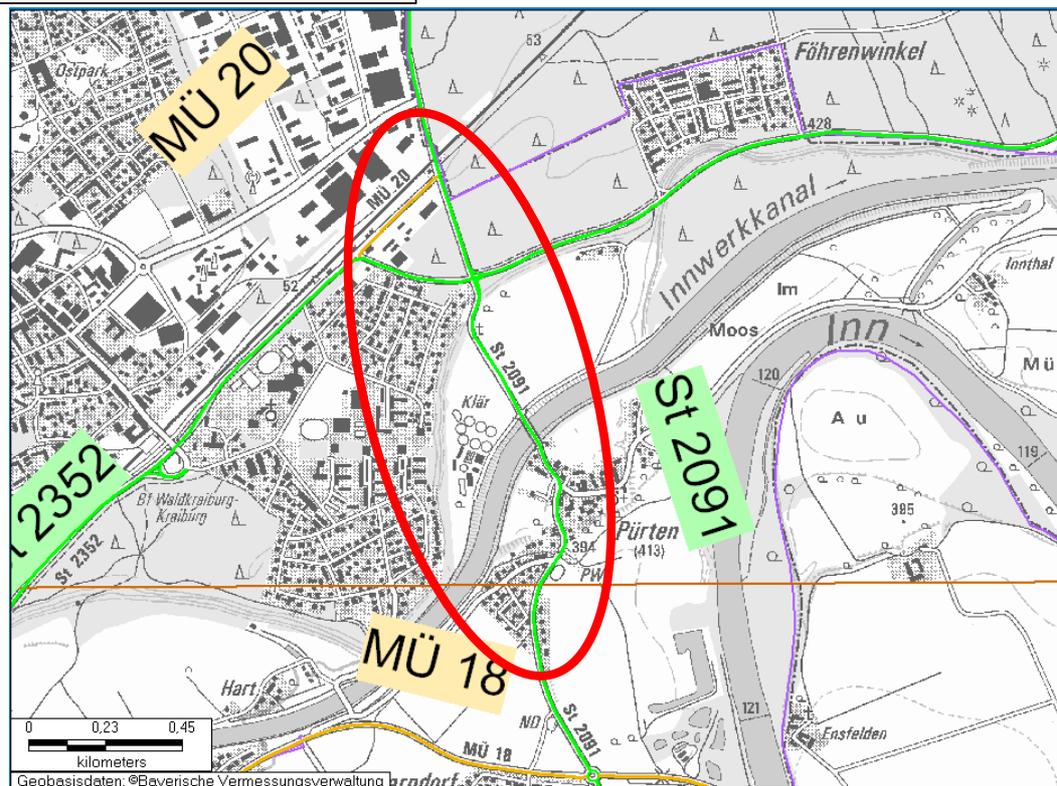
Stand: 10.11.2009

## 6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf

### Maßnahme 2

(St 2091 Bahnübergang Beseitigung in Waldkraiburg) mit Ausbau zwischen Pürten und Waldkraiburg (mit Entschärfung Pürtner Kreuzung und Ortsumfahrung Pürten)

St 2091	Bahnübergang Beseitigung in Waldkraiburg mit Ausbau zwischen Pürten und Waldkraiburg (mit Entschärfung Pürtner Kreuzung und Ortsumfahrung Pürten)
---------	---

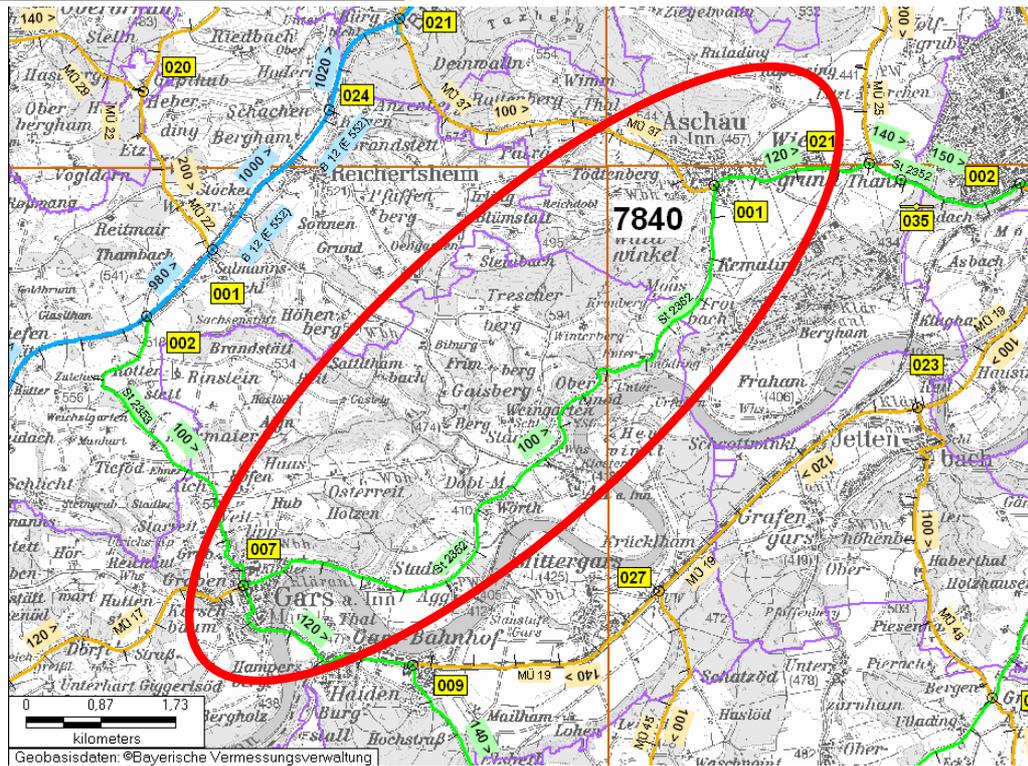


## 6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf

### Maßnahme 3

### St 2352 Ausbau der gesamten Strecke zwischen Aschau und Gars

St 2352	Ausbau der gesamten Strecke zwischen Aschau und Gars
---------	--

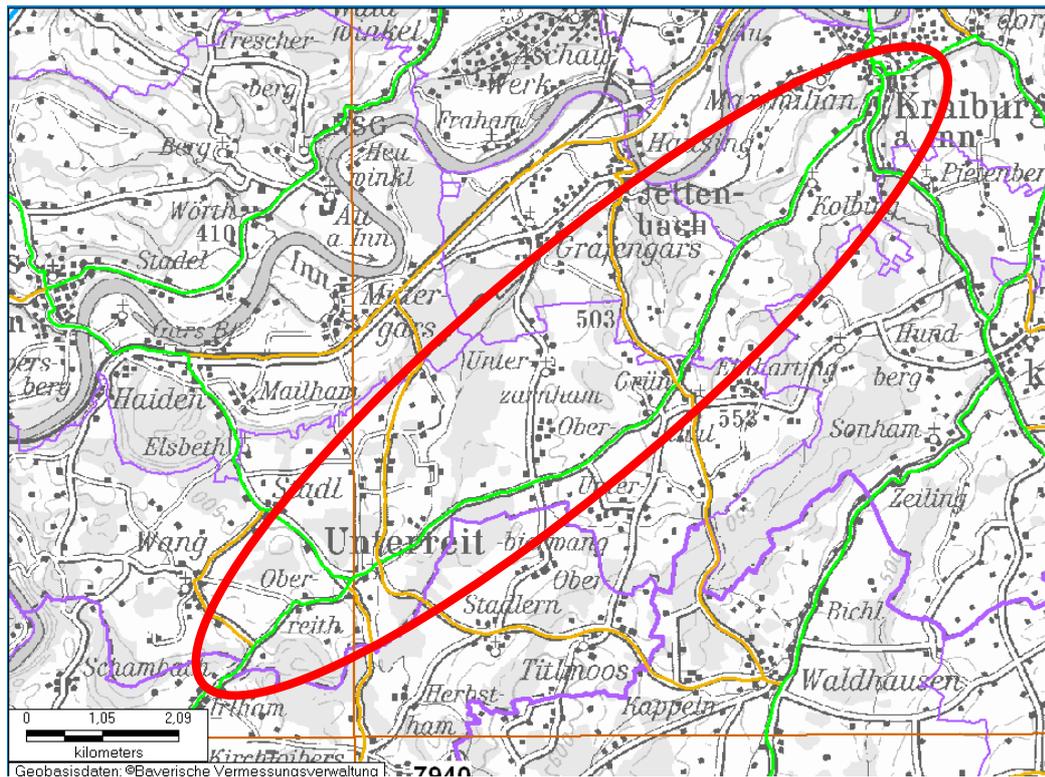


## 6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf

### Maßnahme 4

### St 2092 Ausbau zwischen Kraiburg bis Landkreisgrenze

St 2092	Ausbau zwischen Kraiburg bis Landkreisgrenze
---------	--



## 6.4 Prioritäten Landkreis Mühldorf

### Maßnahme 5

### St 2352 Beseitigung der Engstelle an der Bahnunterführung zwischen Waldkraiburg und Mühldorf

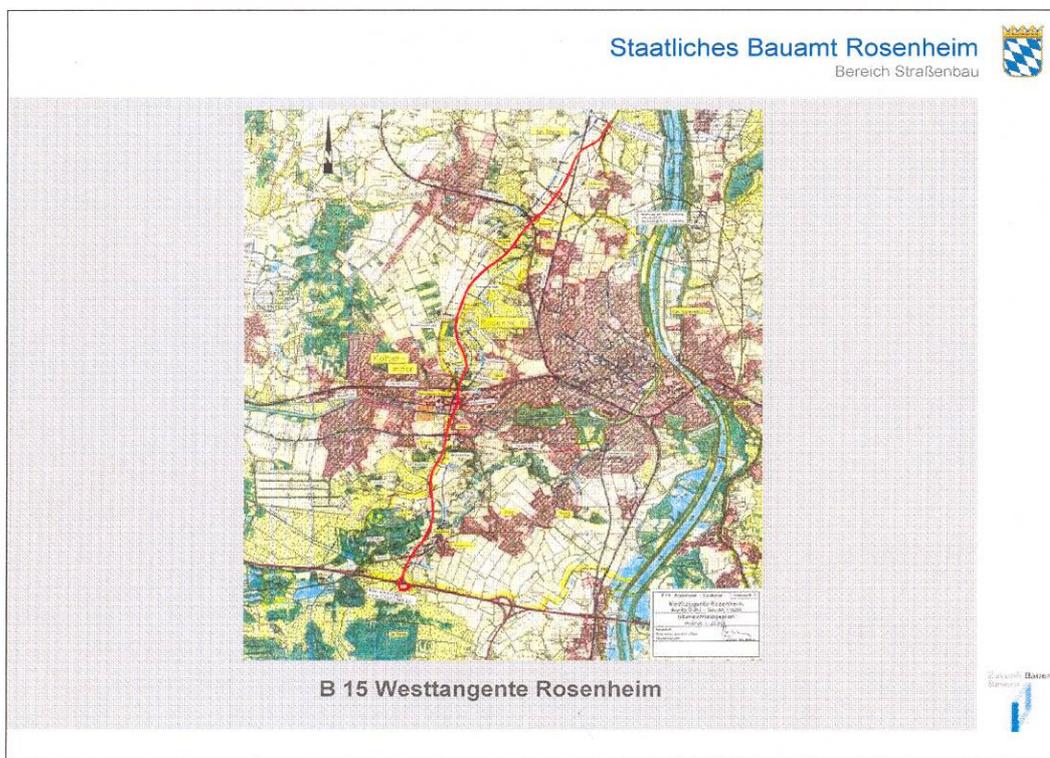
St 2352	Beseitigung der Engstelle an der Bahnunterführung zwischen Waldkraiburg und Mühldorf
---------	--



## 6.5 Prioritäten Landkreis / Stadt Rosenheim

### Maßnahme 1

### B 15 Westtangente Rosenheim



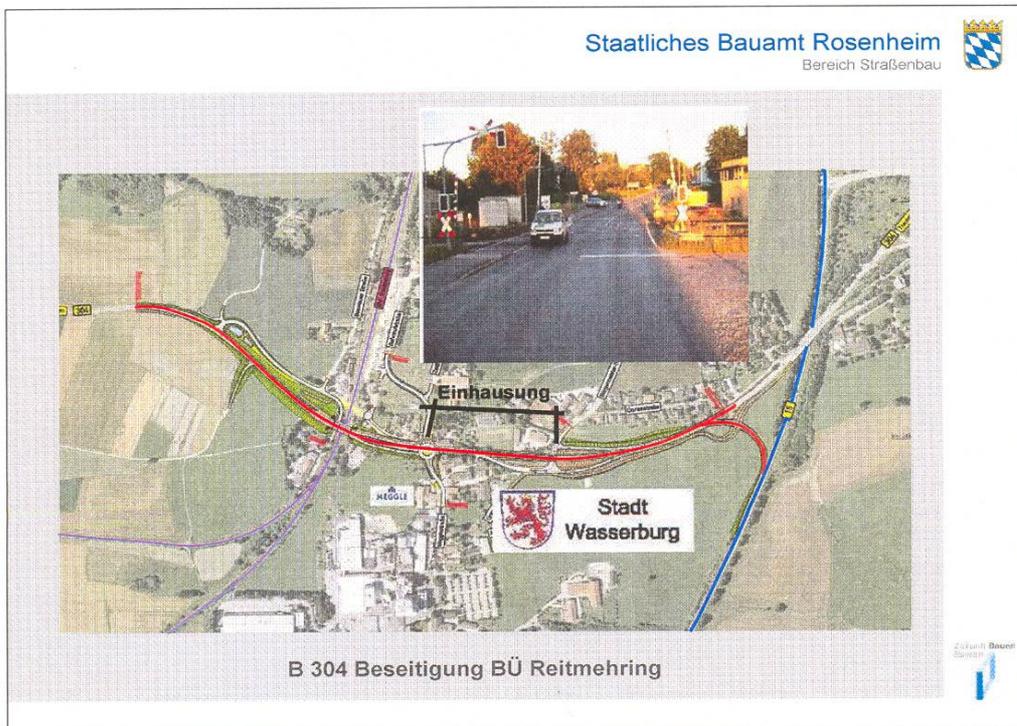
Projekt	B 15 Westtangente Rosenheim
Zielsetzung	Die bisherige Ortsdurchfahrt von Rosenheim im Zuge der B 15 ist gekennzeichnet durch Staus und Behinderungen sowie erhebliche Lärm- und Abgasbelastungen für die Anwohner. Die dringend notwendige Entlastung der Innenstadt Rosenheims bringt die westliche Umgehung direkt von der BAB A8 bis zum Anschluss an die bestehende B 15 nördlich Rosenheim.
Baulänge	11,250 km
DTV	Max. 23.000 Kfz/24h
Kosten	61,3 Mio. € (im IRP)
Einstufung	Vordringlicher Bedarf
Aktueller Stand	Planfeststellungsbeschluss vom 16.9.2005 Mit Urteil vom 30.09.2009 hat der BayVGH sämtlich noch verbliebene Klagen abgewiesen; Revision ist nicht zugelassen
Nächster Schritt	Mittelbereitstellung, Ausführungsplanung, Bauabschnittsplanung, Bauablaufplanung, Abstimmung mit Dritten, Bauwerksplanung

Stand: 01.11.2009

## 6.5 Prioritäten Landkreis / Stadt Rosenheim

### Maßnahme 2

### B 304 Beseitigung BÜ Reitmehring



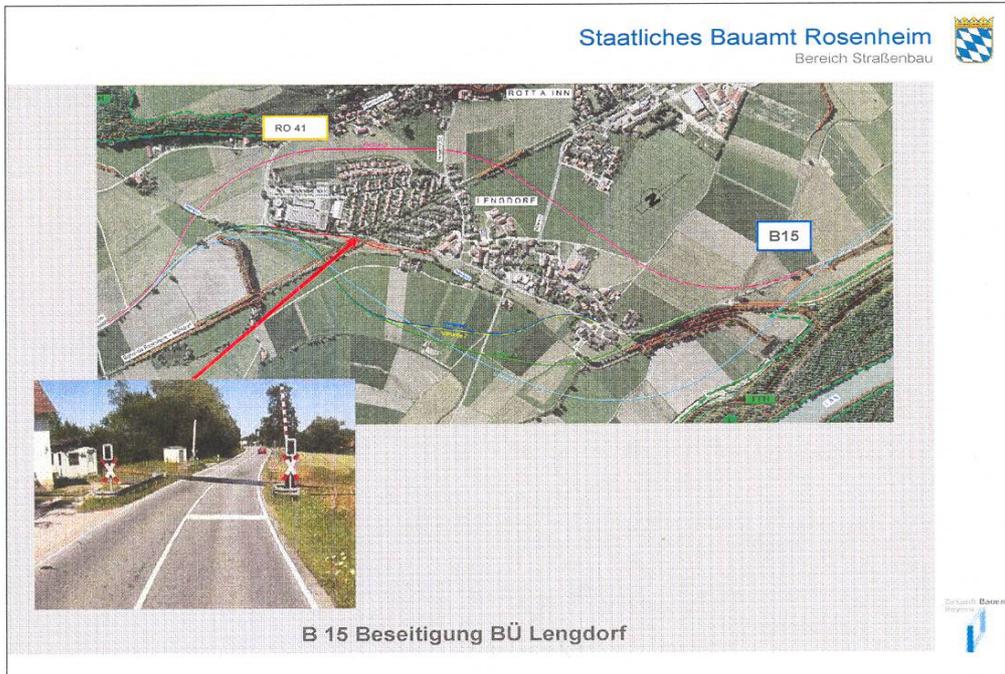
Projekt	B 304 Beseitigung BÜ Reitmehring
Zielsetzung	In Reitmehring (Ortsteil von Wasserburg) kreuzen die Bahnlinie Mühldorf – Rosenheim und Wasserburg – Grafing die Bundesstraße höhengleich. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof sind die Schranken häufig lange geschlossen. Durch die Maßnahme wird der Bahnübergang beseitigt und durch die Tunnel-, Tieflage der Ortsteil Reitmehring vom Verkehr entlastet. BRH hinterfragt Tunnel kritisch, von BMVBS nach Ortstermin aber zugesagt.
Baulänge	1,5 km
DTV	16.650 Kfz/24h
Kosten	18,1 Mio. € Davon 12,8 Mio. Bund als Straßenbaulasträger
Einstufung	Finanzierung zum Teil aus Mitteln zur Beseitigung der Bahnübergänge vorgesehen
Aktueller Stand	Der Vorentwurf wurde der Regierung von Oberbayern zur Genehmigung vorgelegt und wird bearbeitet. Aufgrund von seit der Vorlegung geänderten Rahmenbedingungen, ist voraussichtlich eine Überarbeitung erforderlich.
Nächster Schritt	Vorentwurf den aktuellen Gegebenheiten anpassen

Stand: 01.11.2009

## 6.5 Prioritäten Landkreis / Stadt Rosenheim

### Maßnahme 3

### B 15 Beseitigung BÜ Lengdorf



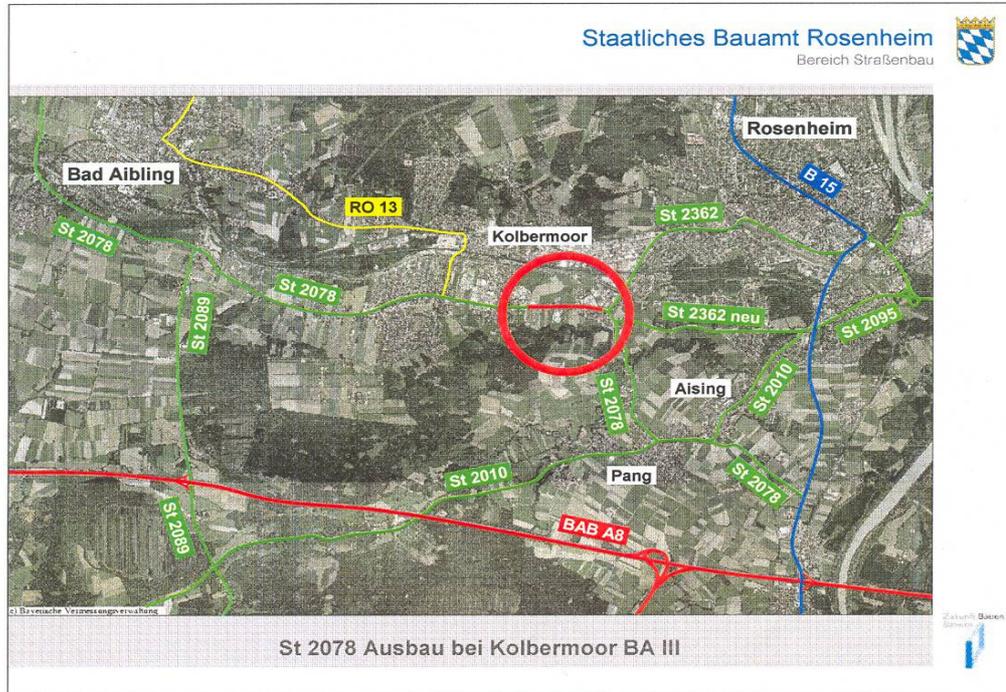
Projekt	B 15 Beseitigung BÜ Lengdorf
Zielsetzung	Die Bundesstraße 15 kreuzt in Lengdorf höhengleich die Bahnlinie Wasserburg – Rosenheim. Aufgrund der Schrankenschließzeiten kommt es zu Stauungen auf der Bundesstraße. BRH hat 2007 kritische Anmerkungen zu weiträumigen Varianten geäußert.
Baulänge	Varianten zwischen 0,25 km und 2,8 km
DTV	11.554 Kfz/24h
Kosten	Bis zu 7,8 Mio. € Gesamtkosten
Einstufung	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten; MdB Raab, MdB Graf und der Bürgermeister haben die Zusage der OBB, dass nach Abschluss Vorentwurfsplanung „B 15 Ausbau nördl. Lengdorf“ diese Maßnahme zügig beplant wird. Finanzierung aus Mitteln zur Bahnübergangsbeseitigung.
Aktueller Stand	Variantenuntersuchung am 24.03.09 dem Bürgermeister vorgestellt Machbarkeitsstudie am 04.05.09 in Bürgerversammlung in Rott vorgestellt Veranstaltung mit Gemeinde Rott, MdB Graf/Raab, LR Niederhell am 23.07.09
Nächster Schritt	Die von der Gemeinde geforderte weiträumige Umgehung ist derzeit im Bedarfsplan nicht enthalten. Daher sind weitere Planung derzeit nicht möglich.

Stand: 01.11.2009

## 6.5 Prioritäten Landkreis / Stadt Rosenheim

### Maßnahme 4

### St 2078 Ausbau bei Kolbermoor



Projekt	St 2078 Ausbau bei Kolbermoor BA III
Zielsetzung	Die Staatsstraße 2078 ist im Ausbaubereich gekennzeichnet durch die teilweise unstetige, kurvige, unübersichtliche Trassierung und die Straßenbreite von i. M. 6,00 m ist für die vorhandene starke Verkehrsbelastung unzureichend. Mit dem Ausbau wird eine der Verkehrsbelastung und Bedeutung des Streckenabschnittes Bad Aibling - Kolbermoor - Rosenheim angemessene Fahrbahnbreite und Trassierung hergestellt. Beidseitig der Straße werden Feldwege parallel geführt, die auch als Geh- und Radwege genutzt werden. Die Trennung der Verkehrsarten erhöht die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer.
Baulänge	ca. 1.100 m
DTV	20.784 Kfz/24h
Kosten	1,5 Mio. Euro
Einstufung	Im Ausbauplan für die Staatsstraßen ist die Maßnahme unter Projektnummer RO140 in der 1. Dringlichkeit enthalten.
Aktueller Stand	Planfeststellungsbeschluss vom 15.02.1988. BA I und II fertig gestellt.
Nächster Schritt	Im Bauabschnitt III kreuzt die Westtangente Rosenheim der B 15 die St 2078. Die Kreuzung wird im Planfeststellungsverfahren der Westtangente Rosenheim behandelt. Die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss wurde abgewiesen. Der Bund Naturschutz erwägt eine Nichtzulassungsbeschwerde. Der BA III soll erst verwirklicht werden, wenn die Lage und Form der Kreuzung rechtlich gesichert ist.

Stand: 04.11.2009

## 6.5 Prioritäten Landkreis / Stadt Rosenheim

### Maßnahme 5

### St 2078 Ausbau östlich Pang

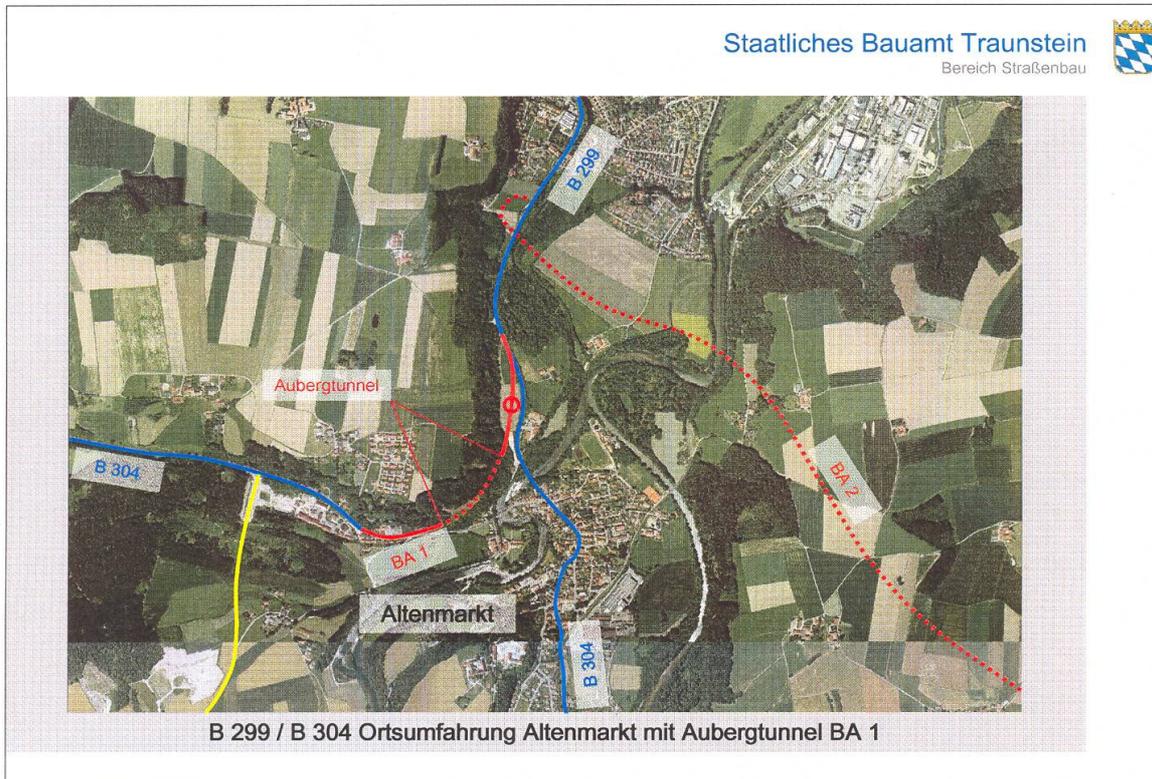


Projekt	St 2078 Ausbau östlich Pang
Zielsetzung	Die Staatsstraße 2078 ist im Ausbaubereich gekennzeichnet durch Unebenheiten, Flickstellen, Verdrückungen und die Straßenbreite von i. M. 5,75 m ist für die vorhandene Verkehrsbelastung unzureichend. Mit dem Ausbau wird eine der Verkehrsbelastung und Bedeutung des Straßenabschnittes angemessene Fahrbahnbreite und Trassierung hergestellt. Nördlich der Straße wird ein unselbstständiger Geh- und Radweg parallel geführt. Die Trennung der Verkehrsarten erhöht die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer. Die Stadt Rosenheim als Baulastträger im Stadtgebiet hat im Ortsteil Pang 2008 die Einmündung in die St 2010 zu einem Kreisverkehr umgebaut. Der Abschnitt vom Kreisverkehr bis zur bereits ausgebauten Einmündung in die B 15 soll sobald als möglich folgen.
Baulänge	ca. 950 m
DTV	12.700 Kfz/24h
Kosten	1,03 Mio. Euro
Einstufung	Im gültigen Ausbauplan für die Staatsstraßen ist die Maßnahme unter Projektnummer RO 150 in der 1. Dringlichkeit enthalten.
Aktueller Stand	Vorentwurf am 22.02.2007 genehmigt. Der Grunderwerb ist größtenteils an den Preisforderungen gescheitert. Planfeststellungsunterlagen werden bis Ende 2009 erarbeitet
Nächster Schritt	Einleitung der Planfeststellung

## 6.6 Prioritäten Landkreis Traunstein

### Maßnahme 1

### B 299 / B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubertunnel BA 1 und BA 2



Staatliches Bauamt Traunstein  
Bereich Straßenbau

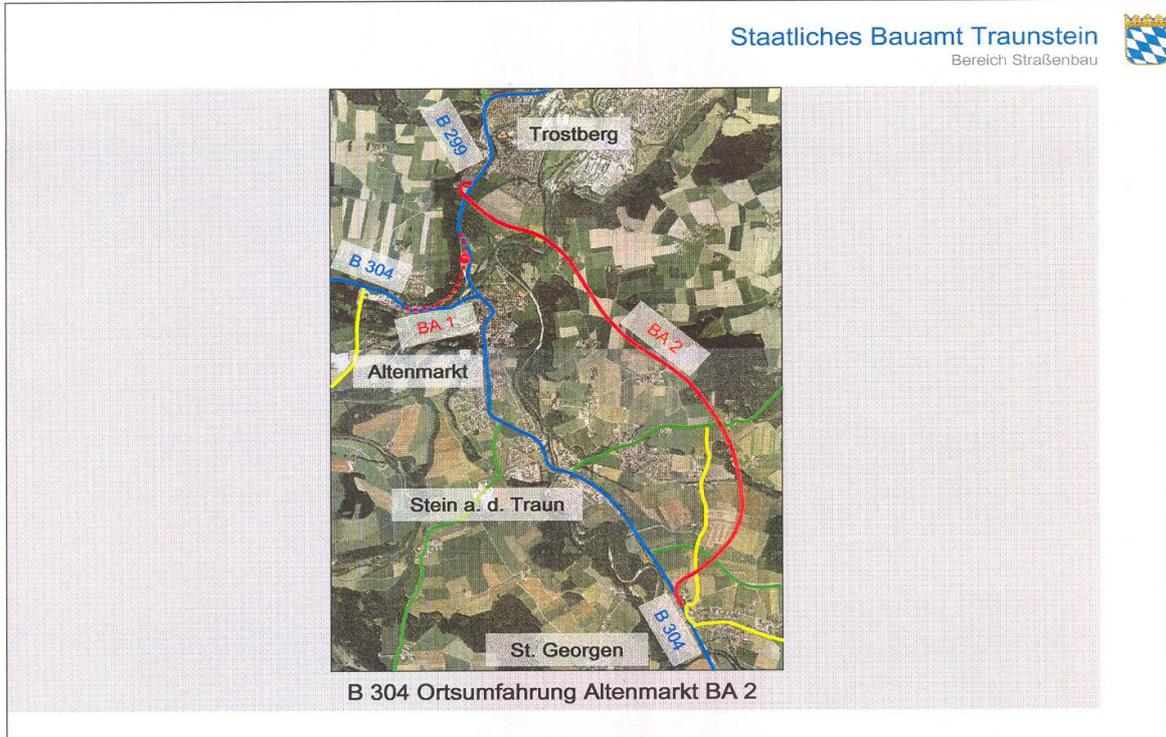


Projekt	B 299 / B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubertunnel BA 1
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt durch Bau einer Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 1,5 km (8,1 km für die Gesamtmaßnahme)
DTV	16.800 Kfz/24h (2005); 19.800 Kfz/24h (2020) in Altenmarkt ohne Umfahrung
Kosten	Bau 13,295 Mio. € GE 0,296 Mio. €
Einstufung	Vordringlicher Bedarf (Nutzen-Kosten-Faktor 4,2 für die Gesamtstrecke)
Aktueller Stand	<p>Die Umfahrung Altenmarkt ist ein Kernbestandteil des dringend notwendigen Ausbaus der Nord-Süd-Verbindung B 299/ B 304 zwischen der A 94 und der A8. Sie wurde in zwei für sich wirksame Bauabschnitte (BA) unterteilt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B 299 / B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubertunnel BA 1 ca. 1,5 km</li> <li>- B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 ca. 6,3 km</li> </ul> <p>Beide Bauabschnitte sind im Fünfjahresplan (2006-2010) für Verkehrsinvestitionen des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) enthalten. Der Vorentwurf für den Bauabschnitt 1 wurde im Dezember 2007 durch den BMVBS genehmigt. Das Planfeststellungsverfahren wurde durch die Regierung von Oberbayern am 02.04.2009 eingeleitet. Zur Zeit werden die Stellungnahmen zu den Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erarbeitet und der Erörterungstermin vorbereitet.</p>
Nächster Schritt	Planfeststellungsbeschluss 2010

## 6.6 Prioritäten Landkreis Traunstein

### Maßnahme 1

### B 299 / B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 und BA 2

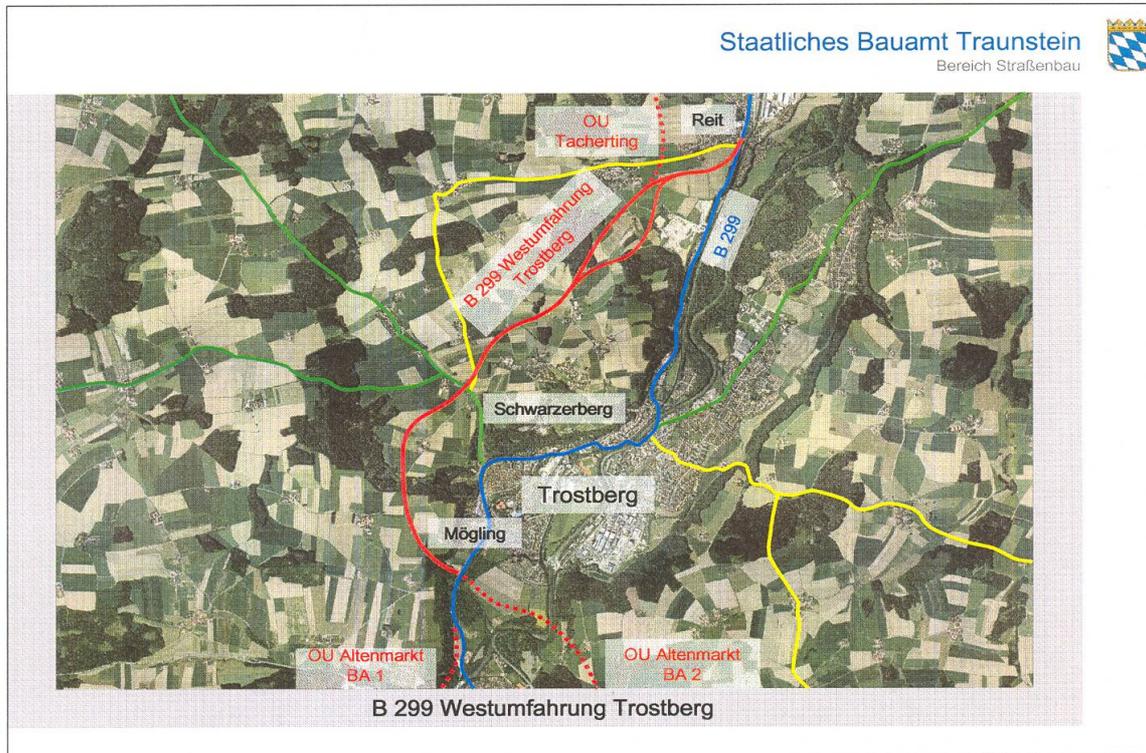


Projekt	B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt durch Bau einer Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 6,6 km (8,1 km für die Gesamtmaßnahme)
DTV	16.800 Kfz/24h (2005); 19.800 Kfz/24h (2020) in Altenmarkt ohne Umfahrung
Kosten	Bau 16,207 Mio. € GE 1,0 Mio. €
Einstufung	Vordringlicher Bedarf (Nutzen-Kosten-Faktor 4,2 für die Gesamtstrecke)
Aktueller Stand	<p>Die Umfahrung Altenmarkt ist ein Kernbestandteil des dringend notwendigen Ausbaus der Nord-Süd-Verbindung B 299/ B 304 zwischen der A 94 und der A8. Sie wurde in zwei für sich wirksame Bauabschnitte (BA) unterteilt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B 299 / B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 ca. 1,5 km</li> <li>- B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 ca. 6,3 km</li> </ul> <p>Der 2. BA erstreckt sich von Mögling bis St. Georgen. Beide Bauabschnitte sind im Fünfjahresplan (2006-2010) für Verkehrsinvestitionen des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) enthalten. Aufgrund der topografischen, örtlichen und städtebaulichen Zwangspunkte ist im Bereich St. Georgen nur ein bestandsorientierter Ausbau möglich. Die Stadt Traunreut hat immer wieder darauf hingewiesen, dass sie bei den planungsrechtlichen Verfahren nur einer Lösung zustimmen wird, wenn für St. Georgen eine Tieflage im Bereich der Bahnkreuzungen vorgesehen wird. Nachdem die gesetzlich einzuhaltenden Lärmschutzgrenzwerte in St. Georgen auch ohne Tieflage sichergestellt werden können, wird der Bau in Tieflage vom Bund nun als Beseitigung einer höhengleichen Eisenbahnkreuzung anerkannt. Das Staatliche Bauamt wird eine Reihe von Vorschlägen zur Lösung in St. Georgen erarbeiten, mit dem Bundesministerium abstimmen und der Stadt Traunreut vorstellen.</p>
Nächster Schritt	Fertigstellung der Vorentwurfsunterlagen Ende 2009

## 6.6 Prioritäten Landkreis Traunstein

### Maßnahme 2

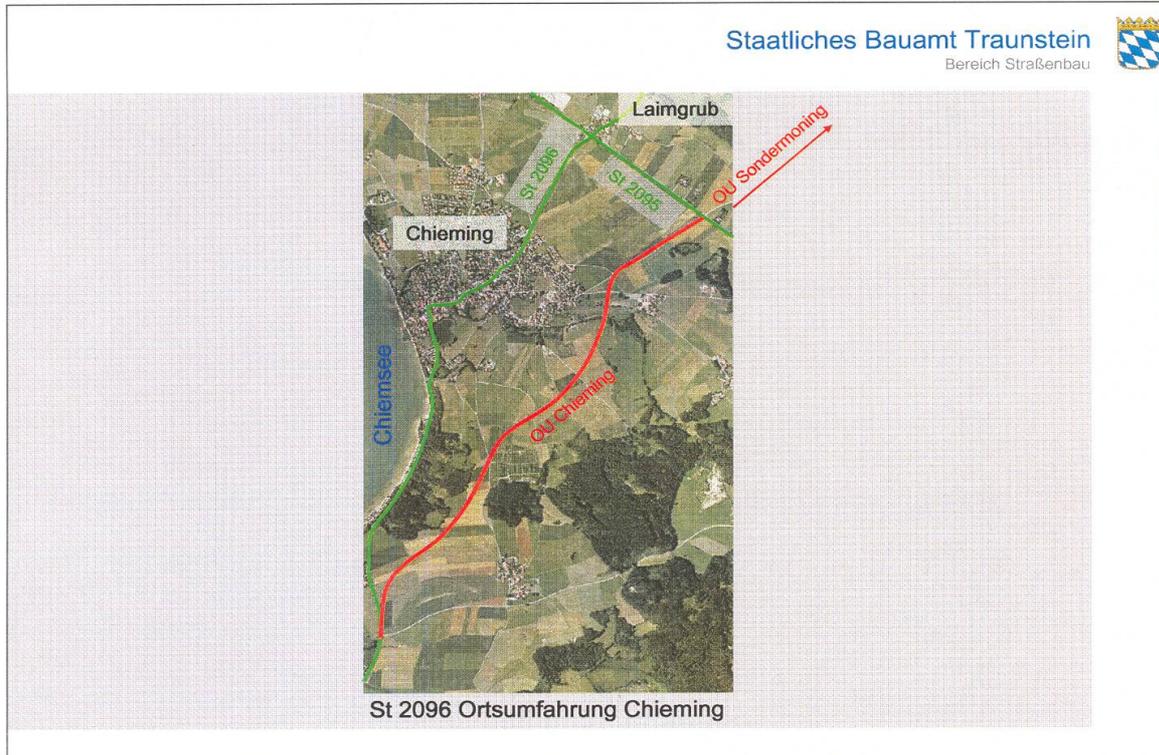
### B 299 Westumfahrung Trostberg



Projekt	B 299 Westumfahrung Trostberg
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt von Trostberg durch Bau einer Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 4,6 km
DTV	19.000 Kfz/24h auf der bestehenden Ortsdurchfahrt B 299
Kosten	Bau 7,826 Mio. € GE 1,1 Mio. €
Einstufung	Weiterer Bedarf
Aktueller Stand	<p>Die raumgeordnete und linienbestimmte Westumfahrung Trostberg im Zuge der B 299 war bisher planungsrechtlich im Bundesverkehrswegeplan im „Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht“ eingestuft. Wegen dieser nachrangigen Einstufung hatte sich der Landkreis bereit erklärt mit der Planung zu beginnen. Aufgrund der hohen Feinstaubbelastung in der Stadt Trostberg wurde dem StBA Traunstein vom Bundesministerium für Verkehr das Einverständnis zur Aufnahme der Planungen erteilt. Das StBA Traunstein hat zunächst die Vorentwurfsplanungen zwischen der St 2091 und Reit an ein Ingenieurbüro vergeben. Durch das Konjunkturprogramm können andere Maßnahmen, die bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans standen, beschleunigt verwirklicht werden. Das wiederum eröffnete auch für den Bau der derzeit noch nachrangig eingestuften Westumfahrung von Trostberg eine bessere zeitliche Perspektive. Deshalb wird nun der gesamte Streckenzug zwischen Mögling und Reit geplant.</p> <p>Durch die hohe Feinstaubbelastung der Stadt Trostberg gewinnt die Umfahrung zusätzlich an Bedeutung. Messungen in der Ortsdurchfahrt (Engstelle mit beidseitiger geschlossener Bebauung auf einer Länge von ca. 60 m) haben eine Überschreitung der Grenzwerte an mehr als den zulässigen 35 Tagen im Jahr ergeben. Durch die Westumfahrung Trostberg wird eine Reduktion des Verkehrs von ca. 22.600 Kfz auf ca. 16.700 Kfz (Prognosewerte 2025) erwartet und damit auch eine Verbesserung der Feinstaubsituation.</p>
Nächster Schritt	Erstellen des Vorentwurfes bis Sommer 2010, Höherstufung bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf

## 6.6 Prioritäten Landkreis Traunstein

### Maßnahme 3 St 2096 Ortsumfahrung Chieming



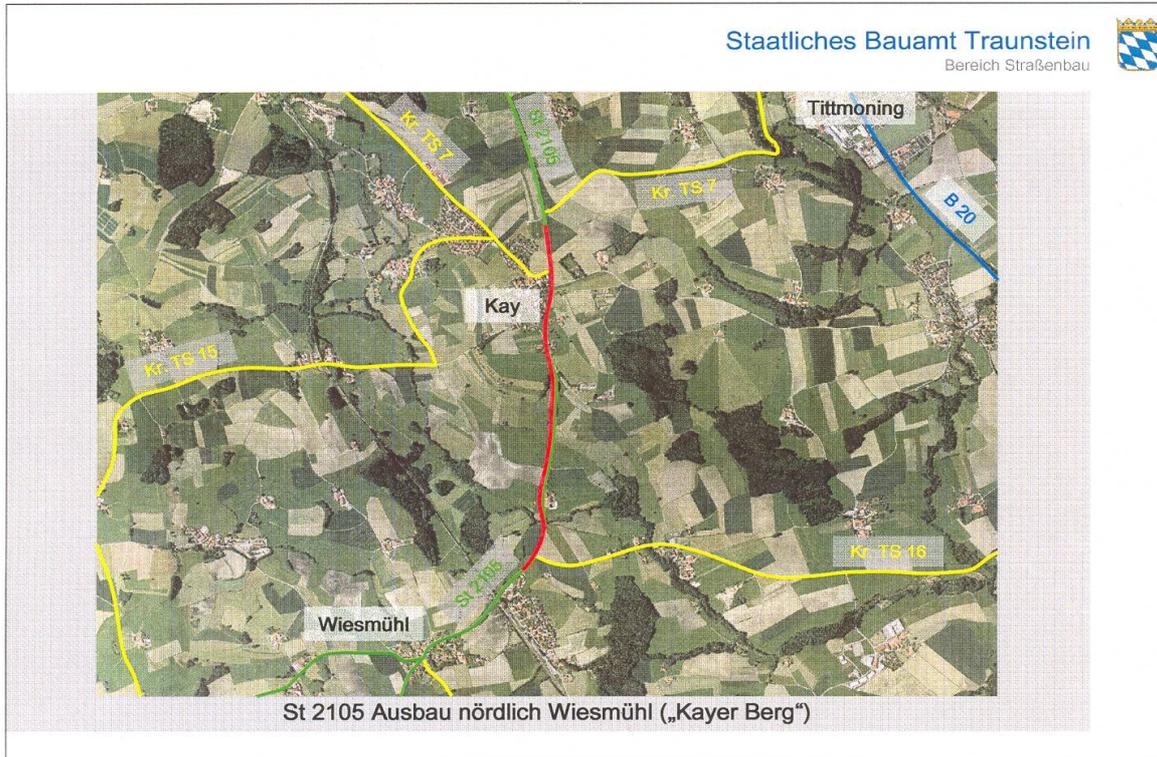
Projekt	St 2096 Ortsumfahrung Chieming
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt Chieming durch eine Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 3,9 km
DTV	7.400 Kfz/24h (7 % Schwerverkehrsanteil)
Kosten	7,6 Mio. €
Einstufung	2. Dringlichkeit
Aktueller Stand	<p>Die Ortsumfahrung (OU) Chieming und die OU Sondermoring wurden bei der letzten Fortschreibung des Ausbauplans für Staatsstraßen als Gesamtprojekt mit einer Länge von 6,65 km und Gesamtkosten von 12,9 Mio. € in die 2. Dringlichkeit eingestuft, daher ruhen derzeit die Planungen. Bei der Fortschreibung des Ausbauplanes (voraussichtlich 2011) wird die Maßnahme in zwei jeweils für sich verkehrswirksame Abschnitte geteilt:</p> <p>1. Abschnitt OU Chieming: Länge: 3,9 km, Kosten: 7,6 Mio.€                  2. Abschnitt OU Sondermoring: Länge: 2,75 km, Kosten: 5,3 Mio.€</p> <p>Die verkehrlichen Probleme in Chieming sind zum Einen die ca. 1,3 km lange, steile und kurvige Ortsdurchfahrt und zum Anderen der ca. 1,3 km lange Verlauf direkt am Chiemsee hinter den Campingplätzen und Segelanlagen.                  Ein Brückenbauwerk mit einer Länge von ca. 90 m über den Pfaffinger Graben ist erforderlich.</p> <p>Besondere ökologische Risiken sind derzeit nicht erkennbar.</p>
Nächster Schritt	Bewertung bei der Fortschreibung des Ausbauplans für Staatsstraßen.

Stand: 15.09.2009

## 6.6 Prioritäten Landkreis Traunstein

### Maßnahme 4

#### St 2105 Ausbau nördlich Wiesmühl („Kayer Berg“)

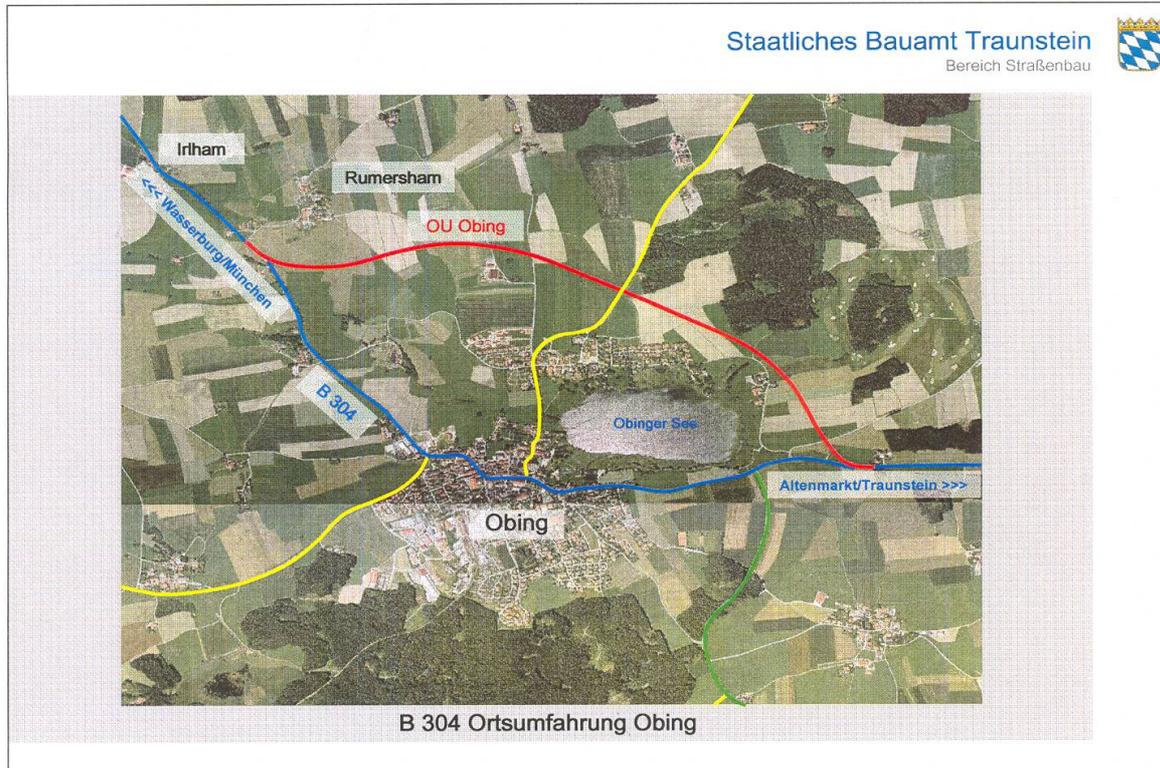


Projekt	St 2105 Ausbau nördlich Wiesmühl („Kayer Berg“)
Zielsetzung	Ausbau der ungenügenden LKW - Umfahrung von Tittmoning
Baulänge	ca. 1,5 km
DTV	5.895 Kfz/24h (dabei SV 740 Kfz/24h)
Kosten	1,2 Mio. €
Einstufung	1. Dringlichkeit (im Austausch mit Erlstättter Berg)
Aktueller Stand	<p>Die B 20 ist aus Richtung Laufen bis zum südlichen Stadttor von Tittmoning gut ausgebaut. Zwischen den beiden nur einspurig zu befahrenden Stadttoren führt sie über den historischen Stadtplatz in der Altstadt. Vom nördlichen Stadttor bis zur Abzweigung Einmündung B 20/St 2105 ist die B 20 nicht ausgebaut, sie hat dort nur 6,0 m Fahrbahnbreite und weist eine Steigungsstrecke mit über 12% auf.</p> <p>Aus diesen Gründen ist die B 20 im Bereich Tittmoning seit 1979 (verkehrsrechtliche Anordnung vom 05.12.1978) für den Durchgangsverkehr über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht gesperrt. Die Umleitung des gesamten Bundesstraßenschwerverkehrs erfolgt gemäß verkehrsrechtlicher Anordnung über die Kreisstraße TS 16 sowie die Staatsstraße 2105.</p> <p>Die Lkw - Umfahrung von Tittmoning entspricht weder in Breite noch Aufbau den Erfordernissen. Der SV-Anteil der Staatsstraße im Zuge dieser LKW-Umfahrung beträgt ca. 63 %, auf der anschließenden Kreisstraße TS 16 ca. 88 %. Der Ausbau des so genannten „Kayer Berges“ ist auf relativ schlecht tragfähigem Boden mit einer entsprechend aufwändigen Gründung zu realisieren. Der Landkreis Traunstein verfolgt das Ziel eines Ausbaues der Kr. TS 16 mit einem hohen Förderanteil in den nächsten Jahren. Der Grunderwerb für einen ersten Bauabschnitt von ca. 800 m konnte im April 2009 gesichert werden. Im September 2009 wurde die Vorschüttung dieses Teilabschnittes ausgeschrieben.</p>
Nächster Schritt	Baubeginn November 2009

## 6.6 Prioritäten Landkreis Traunstein

### Maßnahme 5

### B 304 Ortsumfahrung Obing



Projekt	B 304 Ortsumfahrung Obing
Zielsetzung	Entlastung der Ortsdurchfahrt Obing durch eine Ortsumfahrung
Baulänge	ca. 3,7 km
DTV	8.400 Kfz/24h
Kosten	6,1 Mio. €
Einstufung	Weiterer Bedarf
Aktueller Stand	<p>Im Zuge des Ausbaus der B 304 durch die Ortsumfahrungen Zorneding, Ebersberg und Traunstein ist mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs durch Obing zu rechnen, insbesondere vor dem Hintergrund der zeitweisen Überlastung der Bundesautobahn A 8. In Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Traunstein ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Obing bereits ein Trassenkorridor enthalten, der frei von anderen Planungen bleiben muss. Da es zu diesem Trassenkorridor keine Alternativen gibt, entfällt eine Variantendiskussion. Die gesamte Trasse liegt auf Obinger Gemeindegebiet, weshalb auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden kann.</p> <p>Im Jahr 2008 wurde die verkehrstechnische Planung der OU Obing im Rahmen einer Diplomarbeit auf dem Niveau eines Vorentwurfes ausgearbeitet.</p>
Nächster Schritt	Bestreben, die Maßnahme bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf hochzustufen