

## B e g r ü n d u n g

zum einfachen Bebauungsplan für die Verbindungsstraße zwischen der Staatsstraße 2105 über Mühlwiesen zur Bundesstraße 306 (Gemeindestraße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 und Art. 46 Bayer. Straßen- und Wegegesetz -BayStrWG-)

### Inhaltsübersicht:

1. Einleitung
2. Entscheidung für die Bauleitplanung
3. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes
  - 3.1 Verkehrsgutachten
  - 3.2 Klassifizierung
  - 3.3 Verkehrsprognose
  - 3.4 Alternativen
  - 3.5 Planungsrechtfertigung
4. Auswirkungen der Planung
  - 4.1 Natur und Landschaft
  - 4.2 Lärm
  - 4.3 Verkehrsführungen (Kraftfahrzeuge/Fußgänger)
5. Raumordnung/ Landes- und Regionalplanung
6. Flächennutzungsplan
7. Überörtliches Verkehrskonzept
8. Kosten/Finanzierung

### 1. Einleitung

- 1.1 Vom Landkreis Traunstein war ursprünglich südlich von Haslach eine Kreisstraße (sog. Südspange) geplant. Der von der Regierung von Oberbayern erlassene Planfeststellungsbeschluss vom 22.2.1988 wurde vom Bayer. Verwaltungsgerichtshof mit Urteil vom 23.10.1990 aufgehoben, da es sich nach der Verkehrsbedeutung um keine Kreisstraße handelt und somit der falsche Planungsträger tätig geworden ist.

Der Bayer. Verwaltungsgerichtshof neigt in dem genannten Urteil zu der Auffassung, daß es sich um eine Gemeindeverbindungsstraße handelt (zu den diesbezüglichen weiteren Planungsüberlegungen sh. Ziffer 3.2).

- 1.2 Nach der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses war es das erklärte Ziel des Stadtrates, möglichst rasch eine Anbindung des Gewerbegebietes Mühlwiesen an die Staatsstraße 2105 zu schaffen, um die Bereiche Kirchplatz und Mühlgasse zu entlasten.
- 1.3 Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wies das Straßenbauamt als Träger öffentlicher Belange darauf hin, daß eine Straße, die lediglich von der Staatsstraße 2105 bis Mühlwiesen führt, nicht dem überörtlichen Verkehrskonzept entspricht

und der überwiegende Verkehr in diesem Fall nach wie vor das Stadtgebiet durchqueren müsse. Es hat daher den Bau der gesamten Verbindung zwischen der B 306 und der St 2105 empfohlen.

Der Stadtrat beschloß daraufhin, die Umgehungsstraße für den Ortsteil Haslach (Verbindung von der B 306 zur St 2105) im Rahmen der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes darzustellen.

## 2. Entscheidung für die Bauleitplanung

### 2.1 Zulässigkeit

2.1.1 Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ist bei Gemeindeverbindungsstraßen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen, handelt.

2.1.2 Die Planfeststellung entfällt nach Art. 36 Abs. 3 Nr. 2 BayStrWG, soweit für das von der Baumaßnahme berührte Gebiet ein Bebauungsplan i.S. des Baugesetzbuches besteht, der den Anforderungen nach Art. 23 Abs. 3 BayStrWG entspricht.

2.1.3 Nach herrschender Meinung sind auch isolierte Straßenplanungen (das sind Planungen, die sich nur auf den Straßenkörper beschränken und die angrenzenden Grundstücke nicht miteinbeziehen) von der Rechtsprechung allgemein anerkannt.  
Das Bundesverwaltungsgericht hat in jüngster Zeit mehrmals entschieden, daß sich Bebauungspläne auch auf einzelne der in § 9 Abs. 1 Ziffern 1 - 26 Baugesetzbuch genannten Regelungsmöglichkeiten beschränken können.

2.2 Nachdem das Verfahren für die sog. Südspange annähernd 10 Jahre in Anspruch genommen hat, sich die Verkehrsverhältnisse aber sowohl in der Innenstadt als auch in den Bereichen Mühlgasse und Kirchplatz in Haslach drastisch verschärft haben, ist die Stadt im Interesse der betroffenen Bürger auf eine möglichst rasche Verwirklichung der Straße angewiesen. Das Bebauungsplanverfahren bietet hier eindeutige zeitliche Vorteile und gewährleistet darüber hinaus aufgrund der Rechtsnormqualität frühzeitige Planungssicherheit.

Der Bebauungsplan ist somit für die städtebauliche Entwicklung im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich.

## 3. Ziele und Zweck des Bebauungsplanes

3.1 Der drastisch steigende Verkehr in der Innenstadt und die zunehmende Benutzung der Gemeindeverbindungsstraße Mühlwiesen (über die Haslacher Holzbrücke zum Kirchplatz im Ortsteil Haslach)

- einerseits als "Erschließungsstraße" für das sich ausweitende Gewerbegebiet Seiboldsdorf/Mühlwiesen
- und andererseits "als Schleichweg", um die überlastete Innenstadt zu umgehen,

haben die Stadt veranlaßt, das Büro Schaechterle mit einem Verkehrsgutachten zu beauftragen. Hier war u.a. zu untersuchen,

- ob die vorgenannten Feststellungen der Stadt zutreffen
- und welche Lösungsmöglichkeiten sich anbieten.

Das Verkehrsgutachten kam nach Abschluß der sich über zwei Jahre erstreckenden Untersuchung im März 1986 zu folgendem Ergebnis:

"Eine wesentliche Netzergänzung mit der Verkehrsbedeutung als Entlastungsstraße für die Innenstadt sowie gleichzeitig als Erschließungsstraße der vorhandenen und geplanten Gewerbegebiete stellt die am Südrand der Stadt geplante Südspange als Verbindung zwischen den in Nordsüd-Richtung verlaufenden klassifizierten Straßen dar.

Die fehlende Südspange führt zu Mehrbelastungen im Stadtzentrum bzw. auf den Durchfahrtsstraßen durch den Stadtkern. So erhöht sich u.a. gegenüber Planungsfall 1 (= Südspange) die Verkehrsbelastung der Salinenstraße in Höhe der B 306 von 13.900 auf 15.800 Kfz, in Höhe der Maximilianstraße von 16.200 auf 18.600 Kfz sowie in der Äußeren Rosenheimer Straße von 18.000 auf 19.200 Kfz."

3.2 Das Verkehrsgutachten enthält auch zur Klassifizierung bzw. zur Verkehrsbedeutung eindeutige Aussagen:

- Über die Südspange wird der Übergang von den Stadtquartieren nordöstlich der Innenstadt bzw. aus den Siedlungsgebieten entlang der St 2105 Waging und B 304 Freilassing in Richtung St 2105 Traundorf-Haslach oder in Richtung St 2095 Axdorf-Vachendorf hergestellt, ohne die Innenstadt durchfahren zu müssen.
- Ebenso wird der Übergang aus dem westlichen Stadtgebiet in Richtung Seiboldsdorf -B 306- Autobahn bzw. Siegsdorf-Inzell ermöglicht.
- Mit der Südspange ist eine direkte Anbindung der vorhandenen und geplanten Gewerbegebiete in Seiboldsdorf-Haslach an die klassifizierten Straßen B 306 bzw. St 2105 möglich."

Da es sich hier überwiegend um Ziel- und Quellverkehr handelt, ist die Klassifizierung als Gemeindestraße gegeben.

### 3.3 Verkehrsprognose

3.3.1 Das Verkehrsgutachten ist, ausgehend von den Zählungen und Erhebungen im Jahre 1984, den Mitte der 80er Jahre vorhandenen Verkehrsprognosen und einem Planungshorizont bis zum Planjahr 1995/2000 von einer Verkehrsbelastung auf der "Südspange" von

5.000 bis 6.000 Kfz/24 Std.

ausgegangen.

3.3.2 In der Zwischenzeit hat sich landes- und bundesweit gezeigt, daß diese Verkehrsprognosen durch die tatsächlich eingetretene Verkehrsentwicklung im allgemeinen bereits heute erreicht und zum Teil wesentlich übertroffen wurden.

Darüber hinaus liegt der Motorisierungsgrad im Landkreis Traunstein deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

Das Büro Schaechterle hat deshalb die Verkehrsdaten im Dezember 1991 nach den neuesten Erkenntnissen aktualisiert und den Prognosezeitraum bis zum Planjahr 2005 mit folgendem Ergebnis fortgeschrieben:

- In Folge der eingetretenen Verkehrsentwicklung haben sich die Verkehrsprobleme auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen noch weiter verschärft. Um so nachdrücklicher wird die Forderung nach der geplanten Südspange, die zu einer Verkehrsentlastung beitragen wird.
- Die durchgehende Straßenverbindung von der St 2105 zur B 306 wird danach künftige Verkehrsbelastungen von

rd. 7.000 bis 8.400 Kfz/24 Std.

erhalten.

3.3.3 Die Verkehrsentlastung in der Innenstadt (sh. Ziffer 3.1, letzter Absatz) steigt in dem Verhältnis, wie die ursprünglichen Prognosezahlen (vgl. Ziffer 3.3.1) zu den fortgeschriebenen Prognosezahlen (vgl. Ziffer 3.3.2) stehen.

### 3.4 Alternativplanungen

3.4.1 Bei der Auswahl der Trasse wurden auch Alternativen überprüft:

- Eine Straßenführung würde sich grundsätzlich auch südlich von Seiboldsdorf anbieten. Diese wäre aber hinsichtlich einer etwaigen Beeinträchtigung von Wohnbebauung sowie von Natur und Landschaft nicht anders zu beurteilen, wie die geplante Trasse. Darüber hinaus ist als allgemeine Erfahrung zu unterstellen, daß eine Entlastungsstraße in dem geplanten Sinne nur angenommen wird, wenn sie ortsnah errichtet wird, zumal für eine

weiträumige (überörtliche) Umgehung weiter im Süden die BAB 8 zur Verfügung steht.

- Einem noch weiteren Abrücken nach Süden (unter Schonung der Wohnbebauung) stehen die Gemeindegrenzen entgegen. Auch würden die im vorhergehenden Spiegelstrich genannten Gesichtspunkte (Ortsnähe, Akzeptanz, überörtliche Umgehung) noch stärker zum Tragen kommen.

Ganz entscheidend kommt es aber bei beiden Varianten darauf an, daß sie nicht geeignet sind, das mitbestimmende Planungsziel, nämlich die Erschließung und Anbindung des Gewerbegebietes Seiboldsdorf/Mühlwiesen an das überörtliche Verkehrsnetz, zu erreichen.

Für dieses Gebiet müßte dann eine eigene Erschließung, mit weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft, erfolgen.

- 3.4.2 Im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens wurde für den östlichen Teil der Anbindung an die B 306 auch eine Trasse auf bestehenden Verkehrswegen (Mühlwiesen - Mühlgasse - Haslacher Holzbrücke) untersucht. Hier hat sich gezeigt, daß neben einer unzureichenden Verkehrsführung (zwei rechtwinklige Knicke bei einer Umgehungsstraße mit prognostizierten rd. 7.000 bis 8.000 Fahrzeugen) insbesondere die Lärmprobleme nicht in den Griff zu bekommen sind (bei mindestens zwei Wohngebäuden, an denen die Straße unmittelbar vorbeiführen würde, ergeben sich Lärmüberschreitungen - gemessen am Gewerbegebiet - von 5 dB(A) tags und 4 dB(A) nachts // wegen der Nähe der Gebäude zur Straße sind nach dem Lärmschutzgutachten aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich).

### 3.5 Planungsrechtfertigung

Wie sich aus der Zusammenschau, insbesondere aus den Ziffern 3.1 mit 3.4 ergibt, ist die Planung und Durchführung der Maßnahme aufgrund der tatsächlich vorhandenen und prognostizierten Verkehrszahlen

- zur wesentlichen Entlastung der Innenstadt von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr,
- zur Beruhigung des Verkehrsaufkommens in den Wohnbereichen Mühlgasse und Kirchplatz in Haslach
- und zur ordnungsgemäßen Erschließung und Anbindung des Gewerbegebietes Seiboldsdorf/Mühlwiesen

zwingend erforderlich.

Das Vorhaben entspricht sowohl den Zielen des Baugesetzbuches als auch denen des Fachplanungsgesetzes (BayStrWG) und ist aus den genannten Gründen zum Wohl der Allgemeinheit objektiv erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten.

#### 4. Auswirkungen der Planung

##### 4.1 Natur und Landschaft

Die vorgesehene Maßnahme bringt unstreitig Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich.

- Bei der Planung wurde auf die Zielbestimmungen des Baugesetzbuches, wonach mit Grund und Boden schonend umgegangen werden soll, in der Weise Rücksicht genommen, als nur in unabweisbarem Umfang Grund und Boden in Anspruch genommen wird.

Darüber hinaus führt die geplante Trasse - im Gegensatz zu den unter Ziffer 3.4.1 untersuchten Alternativen - zu mehr als einem Drittel durch das bereits bebaute Gewerbegebiet.

- Zu dem Vorhaben wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, der die Eingriffe und die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen detailliert darstellt.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt werden durch die geplanten Maßnahmen ausgeglichen, in einigen Teilbereichen kann sogar eine gewisse Verbesserung erreicht werden. Im einzelnen wird auf diesen Plan und den dortigen Erläuterungsbericht verwiesen.

##### 4.2 Lärm

Die gesamte Trasse wurde hinsichtlich seiner Lärmauswirkungen auf angrenzende Wohnbereiche untersucht. Dabei wurden die prognostizierten und aktualisierten Höchstdaten des Büros Schaechterle vom Dezember 1991 (8.400 Kfz/24 Std.) und ein Lkw-Anteil von 20 % tags und 10 % nachts zugrundegelegt.

- 4.2.1 An den Immissionsorten 1 und 2 (Waldhofsiedlung) werden die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Grenzwerte (55 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts) eingehalten. (Hinweis: Im Flächennutzungsplan - Änderungsverfahren soll die Waldhofsiedlung als Mischgebiet ausgewiesen werden.)
- 4.2.2 Am Immissionsort 3 (Südfassade des Berufsbildungszentrums) werden die Orientierungswerte für ein Gewerbegebiet um 3 dB (A) tags bzw. 2 dB (A) nachts überschritten. Da es sich hier um keine Wohnbebauung handelt, bestehen auch unter Berücksichtigung der in Ziff. 4.2.4, Buchst. b beschriebenen Prognosesicherheit keine Bedenken.
- 4.2.3 Beim Immissionsort 7 (Steiners-Erben, Fl.Nr. 531/1 östlich der B 306) werden nunmehr, durch den Wegfall der bei der "Kreisstraßenlösung Südspange" noch vorgesehenen Anbindung an die TS 29, die Orientierungswerte nicht überschritten.

4.2.4 Das schalltechnische Büro Steger & Piening GmbH stellt abschließend fest:

- a) Gegen die Realisierung der Südtangente bestehen aus schalltechnischer Sicht nach wie vor keine Bedenken.
- b) Nachdem der Lkw-Anteil sehr hoch gegriffen wurde (bei den Zählungen im Jahre 1989 wurde auf dem umliegenden Straßennetz max. ein Lkw-Anteil von 6 % festgestellt), steckt in den ermittelten Beurteilungspegeln noch eine Prognosesicherheit von 2 - 3 dB(A).

Im einzelnen wird auf die Gutachten Nr. 0059/1 und 0059/2 verwiesen.

#### 4.3 Verkehrsführungen

Durch die Neuplanung ergeben sich folgende wesentliche Änderungen in den bisherigen Verkehrsführungen:

##### 4.3.1 Bahnübergang Seiboldsdorf

Der bisher befahrbare Bahnübergang Seiboldsdorf muß aufgrund der Forderungen der Deutschen Bundesbahn entfallen, da durch den neuen Bahnübergang im Zuge der Neuplanung zwei Übergänge zu nahe aufeinander folgen würden.

Der Ortsteil Seiboldsdorf ist künftig nur noch einseitig an die St 2105 angebunden. Aufgrund der kurzen Wege und der gut ausgebauten Ortsstraße ist dies bedenkenlos hinzunehmen.

Um auf die B 306 zu gelangen, muß die neue Trasse benutzt werden. Dies ist für Kraftfahrzeuge ebenfalls kein Problem.

Für Fußgänger und Radfahrer wird ein neuer Übergang (rd. 130 m südlich) geschaffen.

Der nur noch einseitigen Anbindung stehen zumindest gleichgewichtig auch positive Seiten gegenüber: Seiboldsdorf wird vom Durchgangsverkehr - der zwar keine überragende Rolle spielt, jedoch den zusätzlichen Verkehr, den insoweit die einseitige Anbindung mit sich bringt, deutlich übersteigt - entlastet.

##### 4.3.2 Abbruch der Haslacher Holzbrücke

- Der Kraftfahrzeugverkehr kann problemlos über die neue Anbindung an die B 306 laufen.
- Der im Zuge der Mühlgasse vorhandene Bahnübergang wird ersatzlos aufgehoben (auch keine Schlauchdurchführung für Fußgänger).
- Die Bewirtschaftung der dortigen Grundstücke kann durch Anschluß an die neue Trasse und durch straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigungen erfolgen.

- Die Fußgänger aus dem Ortsteil Daxerau können den Fußweg östlich der Traun benutzen und gelangen über die neue Traunbrücke in den Ortsteil Haslach.

5. Raumordnung/Landes- und Regionalplanung

Die geplante Straße ist mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung bzw. Regionalplanung vereinbar (§ 1 Abs. 4 Baugesetzbuch); entgegenstehende Ziele sind nicht erkennbar und wurden auch von den Trägern öffentlicher Belange nicht benannt.

6. Flächennutzungsplanung

Der Flächennutzungsplan der Stadt Traunstein wird im Parallelverfahren (§ 8 Abs. 3 BauGB) geändert.

7. Überörtliches Verkehrskonzept

Die Maßnahme entspricht dem gemeinsam vom Straßenbauamt, vom Landkreis und von der Stadt in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten; dieses Gutachten ist von den Fachstellen allgemein anerkannt.

Darüber hinaus hat das Straßenbauamt im Rahmen des Bauleitplanverfahrens festgestellt, daß die Straße dann dem überörtlichen Verkehrskonzept entspricht, wenn auch eine Anbindung an die B 306 erfolgt.


8. Kosten/Finanzierung

8.1 Die gesamte Maßnahme (einschl. der Brückenbauwerke) wird auf rd. 6,5 Mio. DM geschätzt.

8.2 Die Finanzierung ist gesichert. Planungs- und erste Bau-mittel sind im Haushaltsplan 1992 eingesetzt; die Finanzplanung sieht die endgültige Abwicklung für die Jahre 1993/1994 vor.

Zuschüsse aus dem Verkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz (Härtetfond) sind bzw. werden beantragt.

Traunstein, 30.07.1992

  
Stahl  
Oberbürgermeister