

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>1</b>
1. Vorbemerkungen	2
2. Bürgerbeteiligung	2
3. Randbedingungen	2
4. Vergleich der Varianten	3
5. Beschreibung der Varianten	5
a. Variante 1:	5
b. Variante 1a:	6
c. Variante 2a:	6
d. Variante 2b:	7
e. Variante 2c:	8
f. Variante 2d:	9
g. Variante 3:	10
h. Variante 4:	10
i. Variante 5:	11
j. Variante 5a:	12
6. Abschichtung:	13
7. Verbleibende Varianten:	14

## 1. Vorbemerkungen

Der 6. Ausbauplan für Staatsstraßen trat 2001 in Kraft und hat eine Laufzeit von 10 Jahren, daher ist mit einer Fortschreibung 2010 zu rechnen. Geeignete Projekte sollen deshalb im Konsens mit den betroffenen Städten und Gemeinden erarbeitet und für die Fortschreibung angemeldet werden.

Diese Projekte sowie alle anderen nicht im Bau oder Planfeststellung befindlichen Projekte werden dann einer bayernweit einheitlichen Nutzen/Kosten-Analyse unterzogen, bei der die Auswirkungen einer Maßnahme in Form monetärer Größen den aufzuwendenden Investitionen gegenübergestellt werden. Das Nutzen/Kosten-Verhältnis dient als einheitlicher Bewertungsmaßstab zur Beurteilung von Bauwürdigkeit und Dringlichkeit.

Ziel dieser Voruntersuchung ist es, eine Vorzugsvariante für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplans zu finden.

## 2. Bürgerbeteiligung

Gemeinde und Bürgerschaft wurden aufgefordert, ihre Meinungen und Wünsche bezüglich der Anmeldung von Projekten für die Fortschreibung des Ausbauplanes einzubringen.

Offensichtlicher Handlungsbedarf besteht beim Straßenzug der St2080 mit seiner langen und verwinkelten Ortsdurchfahrt sowie 2 viel zu engen Bahnquerungen in Weiching, weniger im Zuge der St2358 (Tuntenhausen – Ostermünchen), deren behindernde Engstelle derzeit in einem Eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren behandelt wird. Hier besteht kein Änderungsbedarf seitens der beteiligten Bau- lastträger.

In dieser Voruntersuchung werden die eingebrachten Varianten einer Sichtung unterzogen. Die vorgeschlagenen Linien wurden in ihren wesentlichen Merkmalen im Lage- und Höhenplan nach einschlägigen Regeln der Technik konstruiert sowie die möglichen Verknüpfungen angedacht.

## 3. Randbedingungen

Zur Anfertigung der Voruntersuchung wurden die aktuellen Digitalen Flurkarten, Luftbilder und Höhenpunkte des 10m Rasters der Bayerischen Landesvermessung genutzt.

Die Fachinformationen über Biotopkartierung, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, FFH Gebiete und Wasserschutzgebiete der Landesämter wurden berücksichtigt.

**Regelquerschnitt:** Für den Regelquerschnitt (RQ) wurde eine einbahnig zweistreifige Straße angenommen, die anbaufrei dem Verkehrsbedürfnis entspricht. Dabei handelt es sich um den sog. RQ 10,5 nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q). Dieser Querschnitt weist eine befestigte Breite von 7,50m auf, neben der Fahrbahn befindet sich ein Bankett, daneben die Böschung mit einer Mindestbreite von 3m. Im Falle Einschnitt wird eine 2m breite Mulde zur Straßenentwässerung vorgesehen.

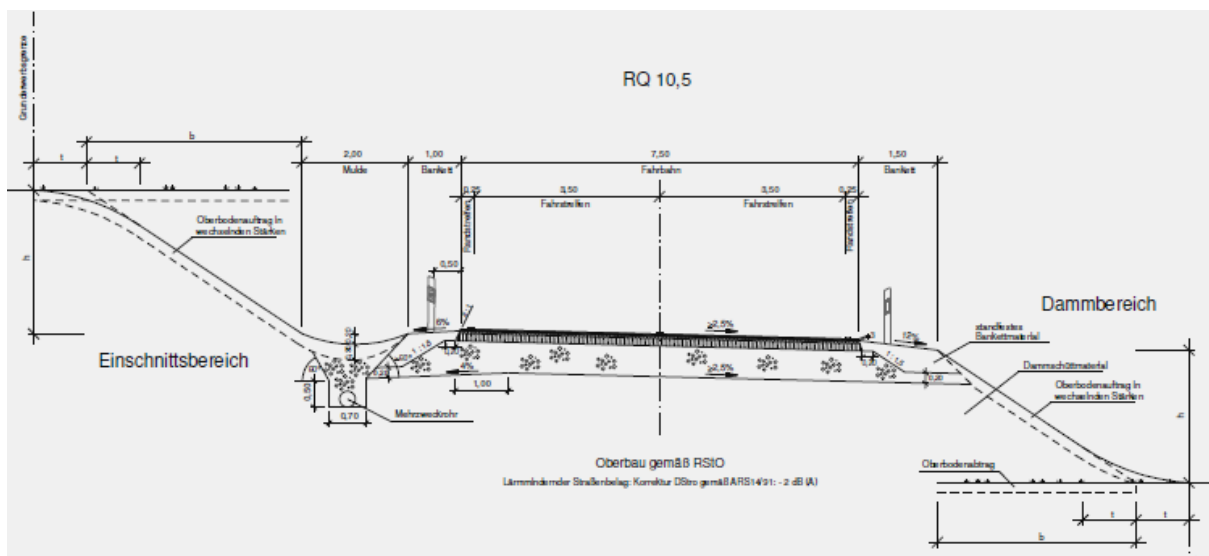


Abbildung 1: Elemente des Regelquerschnittes

#### 4. Vergleich der Varianten

Im nachfolgenden Vergleich der Varianten werden die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale herausgestellt, wobei die angegebenen Zahlen als Näherungswerte zu verstehen sind und in der Detailplanung verifiziert werden müssen. Der Vergleich basiert auf folgenden Kriterien:

**Beschreibung:** Kurzbeschreibung der Variante mit wesentlichen Merkmalen wie Straßenlänge, erforderliche Kreuzungsbauwerke mit Straßen, Wegen und Gewässern (werden in Klammern durchnummeriert), erforderlichen Bahnkreuzungen, die erfahrungsgemäß mit erheblich höherem Aufwand verbunden sind als die vorgenannten Kreuzungsbauwerke und Verknüpfungen mit dem qualifizierten Straßennetz. Auf Besonderheiten, die in der Trassierung offenkundig wurden, wird hier verwiesen.

In der Konstruktion wurde berücksichtigt, dass die Straße als anbaufreie regionale Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion der Kategorie All nach RAS-N entspricht, d.h. dass bestimmte Grenzwerte (Entwurfsgeschwindigkeit, Kurvenradien, Längsneigung, Kuppen- und Wannenausrundung) einzuhalten sind.

**Kosten:** In der Kostenschätzung wurden einheitliche Pauschalen verwendet, wie sie unserer Erfahrung nach angemessen sind.

Der Straßenbau wurde mit 1,5 Mio. € je km Länge angesetzt. Damit ist aus Erfahrung der Hauptteil der Kosten abgedeckt.

Die Ingenieurbauwerke bis zu einer lichten Weite von 20 m sind mit 250.000,-€ je Stück angesetzt.

Kreuzungsbauwerke mit der Bahn wurden pauschal mit je 1,0 Mio. € je Stück berücksichtigt.

Die Kostenschätzung betrifft ausschließlich die Baukosten, nicht die Grunderwerbskosten. Die Grunderwerbskosten sind gerade für Varianten innerhalb der Ortsdurchfahrt, welche auch mit Gebäudeabbrüchen verbunden wären, ohne tiefergehende Erhebungen, sehr schwer einschätzbar. Für die Varianten mit überwiegender Beanspruchung von landwirtschaftlichen Grundstücken kann der Grunderwerb in erster Näherung mit ca. 10% der geschätzten Baukosten angenommen werden.

**Vorteile / Nachteile:** Zur Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Varianten haben wir sie unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet und beurteilt:

- Verkehrliche Wirkung,
- Qualitative Abschätzung der Immission
- Eingriffe in Schutzgebiete
- Einwirkung auf kartierte Biotope
- Kosten.

## 5. Beschreibung der Varianten

### a. Variante 1:

Beschreibung: Die Variante wurde einerseits von Anwohnern der Kampenwandstraße und andererseits vom Verein „Verkehrsberuhigte Gemeinde Tuntenhausen e. V.“ als weiträumige Westumfahrung vorgeschlagen.

- Sie beginnt an der bestehenden St2080 südlich Ostermünchen in Höhe des bestehenden Gewerbegebietes (der e.V. schlägt einen Beginn noch weiter südlich in Höhe Aubenhausen vor),
- die alte St2080 wird mit einer Einmündung verknüpft.
- Die V1 quert die Bahnlinie München Rosenheim, dabei wird die Straße nach Aubenhausen ebenfalls planfrei (Brücke 1) gekreuzt.
- Die GVS Berg – Brettschleipfen (Brücke 2) sowie die GVS Stetten - Tuntenhausen (Brücke 3) werden mit Brücken überführt.
- Die V1 kreuzt die St2358 östlich Hörmating, die St2358 wird mittels Kreisverkehr verknüpft.
- Die V1 umfährt Weiching westlich, die GVS Weiching - Hörmating und Weiching - Tuntenhausen werden mit Brücken (4 und 5) überführt.
- Die Moosach wird mit einem Brückenbauwerk (6) gekreuzt.
- Die V1 quert die Bahnlinie erneut nördlich Weiching
- und endet im Bestand der St2080 nördlich Ostermünchen.

Kosten: Die V1 erfordert somit voraussichtlich 6 Brückenbauwerke und 2 neue Bahnkreuzungen (die bestehende Bahnkreuzung bei Weiching muss erneuert werden). Sie ist mit insgesamt 4,7 km Länge und Baukosten von ca. 10,55 Mio. € überdurchschnittlich teuer, was auf die hohe Anzahl von insgesamt 8 Ingenieurbauwerken zurückzuführen ist.

#### Vorteile:

- Bezüglich des Lärmschutzes ist sie wegen ihrer weiten Abrückung von Ostermünchen eher positiv zu sehen, wobei die neue Situation in Weiching näherer Betrachtung bedarf.
- Bezüglich des verkehrlichen Nutzens ist davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr auf der St2080 und der nach Norden (Richtung Ebersberg / A94) oder Süden (Richtung Rosenheim / A8) gerichtete Durchgangsverkehr der St2358 durch die V1 aus der Ortschaft herausgehalten werden kann.
- Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete oder FFH Gebiete werden nicht berührt.

#### Nachteile:

- Die V1 durchschneidet 3 bahnparallele Biotope sowie 2 weitere kartierte Biotope westlich Weiching.
- Sie wirkt sich nicht auf den Durchgangsverkehr der Kreisstraßen Ro50 und Ro45 aus, dieser Verkehr durchfährt den Ort jedoch auf wesentlich längerer Strecke als bisher.

- Die V1 durchfährt fast auf gesamter Länge landwirtschaftlichen Nutzgrund. Mit der Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Betrieben muss gerechnet werden.
- Das festgesetzte Wasserschutzgebiet Tuntenhausen westlich Weiching wird durchschnitten.

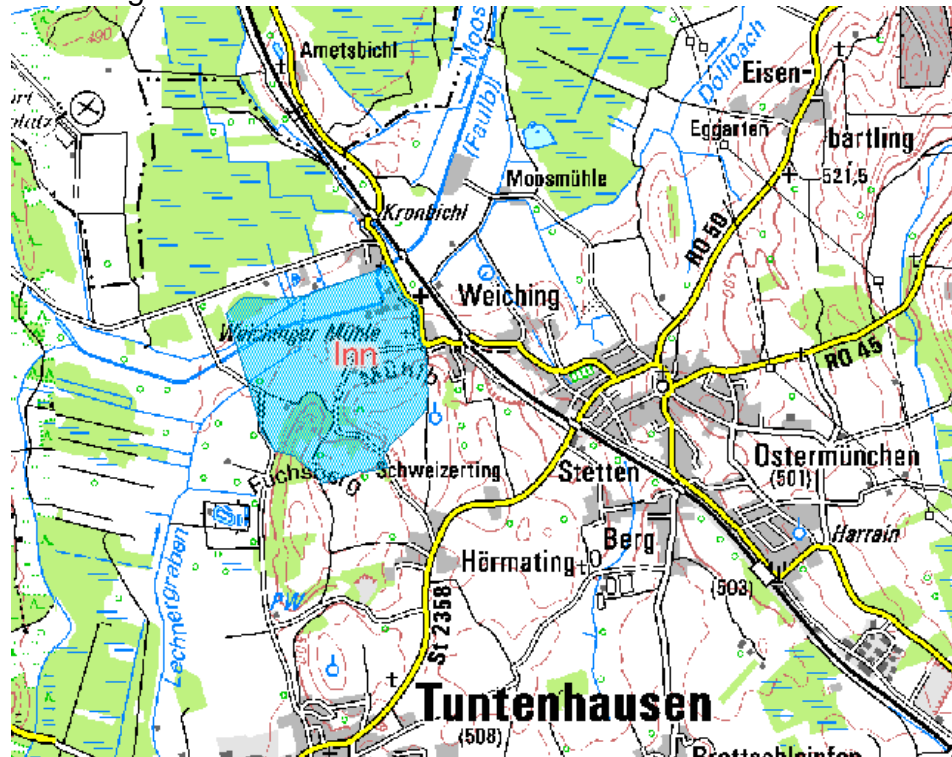


Abbildung 2: Lage des Wasserschutzgebietes

**b. Variante 1a:**

Beschreibung: Die Variante 1a unterscheidet sich von der Variante 1 nur dadurch, dass zusätzlich der Verkehr der Ro45 durch eine östliche Spange direkt auf die neue Umgehung geführt wird.

Kosten: Wegen der zusätzlichen Spange 12,05 Mio. €

Vorteile: Wie V1 jedoch zusätzlich bessere Führung der Ro45

Nachteile: Wie V1 ohne Nachteil der Ro45

**c. Variante 2a:**

Beschreibung: Die Variante wurde einerseits von Anwohnern der Kampenwandstraße und andererseits vom Verein „Verkehrsberuhigte Gemeinde Tuntenhausen e. V.“ als weiträumige Ostumfahrung vorgeschlagen.

- Sie beginnt südöstlich Ostermüchens im Bestand der St2080 in Höhe des bestehenden Gewerbegebietes,
- die alte St2080 wird mit einer Einmündung verknüpft.
- Sie schwenkt nach Norden und kreuzt 2 ÖFW, von denen wenigstens einer durch Kreuzungsbauwerk (Brücke 1) in seiner Funktion erhalten werden muss.

- Sie schwenkt nach Norden und kreuzt planfrei (Brücke 2) die Ro45 in einer Lichtung zwischen 2 Waldstücken zwischen Ostermünchen und Lampferding,
- schwenkt nach Westen und kreuzt die Ro50; die Ro50 wird verknüpft, wegen der Lage kommt ein Kreisverkehr kaum in Betracht, es wird ein teilplanfreier Anschluss (3) unterstellt.
- Die V2a kreuzt 2 Wege zu Moosmühle, von denen wenigstens einer durch Kreuzungsbauwerk (4) in seiner Funktion erhalten werden muss;
- Überquert die Moosach (5) und endet im Bestand der St2080 nördlich Weiching.

Kosten: Die V2a erfordert somit voraussichtlich 5 Brückenbauwerke. Sie ist insgesamt 4,4 km lang und erfordert Baukosten von ca. 7,85 Mio. €.

Vorteile:

- Bezüglich des Lärmschutzes ist sie wegen ihrer weiten Abrückung von Ostermünchen eher positiv zu sehen, wobei die neue Situation in Moosmühle näherer Betrachtung bedarf.
- Der weiträumig orientierte Verkehr der Kreisstraße Ro50 kann aus der Ortschaft verlegt werden, der Durchgangsverkehr der St2080 wird aus der Ortschaft verlegt.
- Wasserschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete oder FFH Gebiete werden nicht berührt.

Nachteile:

- Die V2a durchschneidet 1 kartiertes Biotop östlich Ostermünchen, ein weiteres bei Moosmühle wird randlich tangiert.
- Ein Anschluss der Ro45 in der engen Lichtung erscheint wegen voraussichtlich schwerwiegender Eingriffe in die beiden Wälder mit kartierten Biotopen kaum möglich.
- Die Querung der steilen Hangkante westlich der Ro50 erfordert einen tiefen Einschnitt bis zu 9m unter GOK.
- Die V2a durchfährt fast auf gesamter Länge landwirtschaftlichen Nutzgrund.
- Keine Auswirkungen auf den Verkehr der St2358.

**d. Variante 2b:**

Beschreibung: Die Variante 2b wurde von mehreren Bürgern als Ortsumfahrung vorgeschlagen, auch der Verein „Verkehrsberuhigte Gemeinde Tuntenhausen e. V.“ setzt sich damit auseinander.

- Sie beginnt südöstlich Ostermüchens im Bestand der St2080 in Höhe des bestehenden Gewerbegebietes,
- die alte St2080 wird mit einer Einmündung verknüpft.
- Sie kreuzt die Ro45 westlich des Waldes zwischen Ostermünchen und Lampferding, die Ro45 wird verknüpft, wegen der Lage kommt ein Kreisverkehr kaum in Betracht. Wir haben einen teilplanfreien Anschluss (Brücke 1) unterstellt.

- Schwenkt nach Westen und kreuzt die Ro50; die Ro50 wird verknüpft, wegen der Lage kommt ein Kreisverkehr kaum in Betracht. Wir haben einen teilplanfreien Anschluss (2) unterstellt.
- Die V2b kreuzt 2 Wege zu Moosmühle, von denen wenigstens einer durch Kreuzungsbauwerk (3) in seiner Funktion erhalten werden muss;
- Überquert die Moosach (4) und endet im Bestand der St2080 nördlich Weiching.

Kosten: Die V2b erfordert somit voraussichtlich 4 Brückenbauwerke. Sie ist insgesamt 3,6 km lang und erfordert Baukosten von ca. 6,40 Mio. €. Es wäre denkbar, die Kosten weiter zu senken, indem die Anschlüsse der Kreisstraßen als Versatz konzipiert werden, Näheres bleibt einer vertieften Untersuchung vorbehalten.

Vorteile:

- Bezüglich des Lärmschutzes ist sie wegen ihrer Abrückung von Ostermünchen eher positiv zu sehen, wobei die neue Situation in Moosmühle und bei Einzelgehöften am Ostrand Ostermüchens näherer Betrachtung bedarf.
- Der weiträumig orientierte Verkehr der Kreisstraßen sowie der Durchgangsverkehr der St2080 kann aus der Ortschaft verlegt werden.
- Wasserschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete oder FFH Gebiete werden nicht berührt.
- Kartierte Biotope werden nicht berührt.

Nachteile:

- Keine Auswirkungen auf den Verkehr der St2358.
- Die V2b durchfährt fast auf gesamter Länge landwirtschaftlichen Nutzgrund. Wegen ihrer geringeren Länge ist die Beeinträchtigung der Landwirtschaft eher geringer als bei V2a.

**e. Variante 2c:**

Beschreibung: Die Variante 2c wurde von einem Bürger als immissionstechnisch optimierte Ostumfahrung vorgeschlagen. Sie ist im Verlauf identisch mit der V2b, jedoch sieht sie im Bereich der Kreuzung mit der Ro45 zum Lärmschutz einen ca. 500m langen Tunnel vor.

Kosten: Die V2c erfordert somit voraussichtlich 3 Brückenbauwerke und einen in offener Bauweise herzustellenden Tunnel von 500m Länge. Sie ist mit insgesamt 3,6 km Länge und Baukosten von ca. 16,20 Mio. € stark überdurchschnittlich teuer.

Vorteile:

- Bezüglich des Lärmschutzes ist sie wegen der Tunnellage positiv zu sehen, wobei die neue Situation in Moosmühle und bei Einzelgehöften am Ostrand Ostermüchens näherer Betrachtung bedarf.

- Der weiträumig orientierte Verkehr der Ro50 und der Durchgangsverkehr der St2080 kann aus der Ortschaft verlegt werden.
- Wasserschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete oder FFH Gebiete werden nicht berührt.
- Kartierte Biotopie werden nicht berührt.

Nachteile:

- Keine Auswirkungen auf den Verkehr der St2358.
- Keine Verknüpfung mit Ro45 möglich.
- Die V2c durchfährt fast auf gesamter Länge landwirtschaftlichen Nutzgrund.
- Kosten nicht begründbar.

**f. Variante 2d:**

Beschreibung: Die Variante 2d wurde von einem Bürger als verkehrlich optimierte Ostumfahrung vorgeschlagen. Sie ist im Verlauf identisch mit der V2b (4 Brücken), jedoch sieht sie zusätzlich eine Verlegung der St2358 vor. Die St2358 soll demnach nördlich Tuntenhausen nach Osten schwenken. Dabei werden die 2 GVS Stetten - Tuntenhausen (Brücke 5) bzw. Berg – Brettschleipfen (6) höhenfrei gekreuzt. Zwischen Ostermünchen und Gewerbegebiet wird die Bahnlinie und die GVS nach Aubenhausen (7) gekreuzt und an die verlegte St2080 angeschlossen. Die alte St2358 wird durch eine Einmündung mit der neuen Situation verknüpft.

Kosten: Die V2d erfordert somit voraussichtlich 7 Brückenbauwerke und ein neues Kreuzungsbauwerk mit der Bahnlinie. Sie ist mit insgesamt 5,8 km Länge und Baukosten von ca. 11,45 Mio. € überdurchschnittlich teuer. Das ist bedingt durch eine hohe Anzahl von Ingenieurbauwerken.

Vorteile:

- Bezüglich des Lärmschutzes ist sie wie die V2b zu sehen, die zusätzliche Verlegung der St2358 bringt ebenfalls eine Verringerung der innerörtlichen Lärmsituation.
- Der weiträumig orientierte Verkehr der Ro50, Ro45 und St2358 sowie der Durchgangsverkehr der St2080 kann aus der Ortschaft verlegt werden.
- Wasserschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete oder FFH Gebiete werden nicht berührt.

Nachteile (zusätzlich zu den Nachteilen V2b):

- Die Verlegung der St2358 zerschneidet 2 bahnparallele Biotopie
- Kosten einer neuen Bahnkreuzung der St2358 neben der aktuell zu erneuernden Bahnkreuzung nicht wirtschaftlich.
- Die V2d durchfährt fast auf gesamter Länge landwirtschaftlichen Nutzgrund.

**g. Variante 3:**

Beschreibung: Die Variante 3 wurde von Landwirten vorgeschlagen, die eine Inanspruchnahme ihrer Betriebsflächen vermeiden wollen. Die V3 geht von der Annahme aus, dass der Verkehr der St2080 weitläufig auf die St2358 verlegt werden kann und dass die Lösung der Verkehrsprobleme in enger Anlehnung an die Bahnlinie zu erfolgen hat.

- Die V3 beginnt an der St2358 ca. 150m südwestlich der bestehenden Bahnkreuzung,
- Sie schwenkt nach Norden und quert die Bahn ca. 350m nordwestlich der bestehenden Bahnquerung,
- kreuzt die bestehende St2080 plangleich, eine Verknüpfung mit Kreisverkehr wäre an dieser Stelle möglich,
- verläuft bahnparallel über den ÖFW (Brücke 1) nach Moosmühle und die Moosach (2),
- und endet an der bestehenden St2080 nordwestlich Weiching.

Kosten: Die V3 erfordert somit ein neues Kreuzungsbauwerk mit der Bahn, 2 Brückenbauwerke und ist ca. 1,9 km lang. Die Baukosten betragen ca. 4,35 Mio. €.

Vorteile:

- Geringe Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen,
- Teilentlastung der Ortschaft vom Verkehr der St2358 (der Verkehr Richtung Rosenheim / Bahnhof etc. wird nicht verringert)

Nachteile:

- Keine Auswirkung auf Verkehr und verkehrsbedingte Immissionen von St2080, Ro45 und Ro50.
- Durchschneidung von 3 bahnparallelen Biotopen.
- Wirtschaftlich ist es kaum vertretbar, eine neue Eisenbahnkreuzung für die St2358 unmittelbar neben einer gerade eben neu erstellten zu planen.

**h. Variante 4:**

Beschreibung: Die Variante 4 beruht auf einem Vorschlag der Anwohner der Moosmühle, die keine Umgehung wollen und fordern, einen Bereich von ca. 10km Durchmesser um Moosmühle von allen Baumaßnahmen freizuhalten. Als letzten Ausweg, falls eine Umgehung dennoch geplant werden müsse, wird die V4 vorgeschlagen.

- Die V4 beginnt in der Ortsdurchfahrt Ostermüchens kurz vor dem Bahnhof,
- Der Bahnhof wird unterquert (ob das aufgrund der Steigung der bestehenden St2080 möglich ist, erscheint sehr fraglich), ein Anschluss der bestehenden St2080 an die V4 ist jedenfalls wegen der Höhenlage der Unterführung nicht möglich (Brücke 1);
- Die V4 umfährt Berg und Stetten (Brücken 2 und 3 zur Querung der jeweiligen GVS) und schwenkt auf Höhe der St2358 wieder auf die andere Seite der Bahn.

- Wegen der erforderlichen Mindeststradien der Trassierung wird es östlich der Bahn erforderlich mehrere Gebäude abzubauen.
- Dann fährt die V4 bahnparallel bis sie in Höhe Weiching erneut die Bahnlinie kreuzt.
- Danach fährt sie wieder bahnparallel und quert die Moosach (4) bis zur letzten Querung der Bahn nördlich Weiching und
- endet im Bestand der St2080

Kosten: Die V4 erfordert 4 neue Kreuzungsbauwerke mit der Bahn wobei die Unterquerung des Bahnhofes ein technisch recht schwieriges Unterfangen darstellen dürfte, 4 Brückenbauwerke zur Querung von GVS südl. Berg und bahnbegleitenden Straßen sowie der Moosach. Sie ist ca. 3,3 km lang. Die Baukosten betragen ca. 12 Mio. €, wobei Kosten für das Kreuzungsbauwerk Bahnhof nur sehr ungenau angegeben werden können.

Vorteile:

- Teilentlastung der OD vom Verkehr der St2358 (vgl. V3) und der St2080 ab Bahnhof.
- Der vermeintliche Vorteil, dass die Umgebung der Moosmühle nicht durch eine Trasse beeinträchtigt würde, ist für die Planung nicht einschlägig.

Nachteile:

- Sehr hohe Kosten ohne zwingende Begründung,
- An- und Durchschneidung von 8 kartierten bahnparallelen Biotopen,
- Abbruch mehrerer Gebäude nötig.
- Ab der 2. Bahnkreuzung verläuft die V4 in der Ortschaft.

**i. Variante 5:**

Beschreibung: Die Variante 5 wurde vom Verein „Verkehrsberuhigte Gemeinde Tunttenhausen e. V.“ vorgeschlagen unter dem Namen „Lange Südwest“. Auch ein Bürger der Gemeinde hat diese Variante mit geringen Abweichungen am Bauende vorgeschlagen; nachdem die Variante des Vereins am Bauende ziemlich genau der V1 entspricht, haben wir in der Untersuchung der V5 am Bauende die Variante des Gemeindebürgers untersucht, zumal die Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes durch diese Variante deutlich geringer ist.

- Sie beginnt im Bestand der St2080 südlich Ostermünchen in Höhe Aubenhausen, die alte St2080 wird mittels Einmündung verknüpft.
- Sie schwenkt nach Westen und quert die GVS Ostermünchen - Aubenhausen (Brücke 1) sowie die Bahnlinie.
- Die V5 fährt bahnparallel und schwenkt südlich Berg nach Osten;

- Sie kreuzt die GVS Berg – Brettschleipfen (2) und die GVS Stetten – Tuntenhausen (3) und
- erreicht die St2358 nördlich Hörmating.
- Die Verknüpfung mit der St2358 kann als Kreisverkehr angenommen werden.
- Die V5 schwenkt dann nach Norden, verknüpft mit der alten St2080 plangleich und
- quert die Bahnlinie in der Nähe der südlichen bestehenden Bahnquerung in Weiching.
- Sie schwenkt bahnparallel,
- quert den Weg zur Moosmühle (4) und die Moosach (5)
- und endet im Bestand der St2080 nördlich Weiching.

Kosten: Die V5 erfordert somit 2 neue Kreuzungsbauwerke mit der Bahn, 5 Brückenbauwerke und ist ca. 5,2 km lang. Die Baukosten betragen ca. 11,05 Mio. €

Vorteile:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und Emissionen der St2080 und der St2358

Nachteile:

- Keine Auswirkung auf den Verkehr der Ro45 und Ro50 (vgl. V1).
- Die V5 durchfährt fast auf gesamter Länge landwirtschaftlichen Nutzgrund.
- Hohe Kosten durch Baulänge und Anzahl der Ingenieurbauwerke.
- Randliche Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes.
- Die V5 durchschneidet 4 kartierte Biotope.

**j. Variante 5a:**

Beschreibung: Die Variante 5a entspricht der Variante 5 mit dem Zusatz, dass die Ro45 ähnlich wie bei Variante 1a durch eine östliche Spange direkt an die St2080 verknüpft wird.

Kosten: Die V5a liegt bei den Kosten wie die V5 mit dem Zusatz der Spange also bei 12.55 Mio. €

Vorteile:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr der St2080, St2358 und der Ro45

Nachteile:

- Keine Auswirkung auf den Verkehr der Ro50.
- Die V5a durchfährt fast auf gesamter Länge landwirtschaftlichen Nutzgrund.

- Hohe Kosten durch Baulänge und Anzahl der Ingenieurbauwerke.
- Randliche Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes.

## 6. Abschichtung:

Nachfolgend werden die Varianten, für die eine Anmeldung im Ausbauplan offensichtlich wenig Erfolg versprechend ist begründet abgeschichtet.

**Variante 1:** Die Baulänge und die hohen Kosten sprechen gegen die V1. Wichtiger als die Kosten ist jedoch die Tatsache, dass die V1 das Wasserschutzgebiet der Gemeinde Tuntenhausen durchquert. Zwar ist es nicht grundsätzlich unmöglich, Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten zu bauen, jedoch verlangt die geltende Richtlinie (RiStWaG) einen sehr hohen baulichen Aufwand für erforderliche Schutzvorkehrungen für das Trinkwasser. Schwerer als technische Probleme beim Bau wiegt aber, dass Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten nur dann ins Auge gefasst werden dürfen, wenn es keine vernünftige Alternative gibt.

**Variante 1a:** Wie V1. Zusätzlich: Eine Rückverlagerung der Kreisstraße ist nicht im Ausbauplan für Staatsstraßen zu berücksichtigen, sie ist jedenfalls durch die Variante 1 nicht bedingt. Falls sie sich als wünschenswert und vom zuständigen Baulastträger finanzierbar herausstellen würde, ist sie in späteren Planungsphasen zu berücksichtigen.

Da es durchaus vernünftige (i. S. des Wasserrechtes) Alternativen der Verlegung gibt, werden V1 und V1a wegen ihres wasserrechtlichen Konfliktpotenzials nicht für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplanes ins Auge gefasst.

**Variante 2c:** Für die Anmeldung im Ausbauplan sind extrem kostenintensive Ausführungsvarianten nicht zu prüfen. Erst in den nachfolgenden Planungsschritten wird die Frage der Erforderlichkeit einer Tunnelvariante zu prüfen sein, aus heutiger Sicht kann ein Tunnel nicht begründet werden. Die Variante 2c wird als unwirtschaftliche Ausführungsvariante nicht für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplanes ins Auge gefasst.

**Variante 2d:** Der verkehrsgerechte Ausbau der Bahnkreuzung der St2358 steht unmittelbar bevor, eine Verlegung der St2358 drängt sich deshalb nicht auf, der Bau einer weiteren Bahnquerung erscheint unwirtschaftlich. Die V2d wird nicht für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplanes ins Auge gefasst.

**Variante 3:** Vor dem Hintergrund, dass bereits ein Planfeststellungsverfahren für die Kreuzung der St2358 mit der Bahn eingeleitet wurde, erscheint es unwirtschaftlich, ein weiteres Kreuzungsbauwerk eng daneben ins Auge zu fassen. Zudem wird die V3 das Problem der Ortsdurchfahrt der St2080 Ostermüchens in keiner Weise lösen. Die V3 wird nicht für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplanes ins Auge gefasst.

**Variante 4:** Die Initiatoren haben vermutlich ihren Vorschlag nicht ernst gemeint, nur so ist erklärbar, dass ein Raum um Moosmühle zum Tabu erklärt wird und eine sehr abwegige Planung vorgeschla-

gen wird. Die V4 wird nicht für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplanes ins Auge gefasst.

**Variante 5a:** Eine Rückverlagerung der Kreisstraße ist nicht im Ausbauplan für Staatsstraßen zu berücksichtigen, sie ist jedenfalls durch die Variante 5 nicht bedingt. Falls sie sich als wünschenswert und vom zuständigen Baulastträger finanzierbar herausstellen würde, ist sie in späteren Planungsphasen zu berücksichtigen. Die Variante 5a wird daher nicht für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplanes ins Auge gefasst.

## 7. Verbleibende Varianten:

Nach Abschichtung verbleiben die Varianten V2a, V2b und V5, die für eine Anmeldung für die Fortschreibung des Ausbauplanes in Frage kommen.

An dieser Stelle sei nochmals daran erinnert, dass die Projekte nach Anmeldung einer Kosten– Nutzenanalyse unterworfen werden, deren Ergebnis maßgeblich für die Aufnahme sein wird.

Betrachtet man den **Nutzen** der Varianten, so kann unterstellt werden, dass bei ansonsten gleichem Entlastungspotenzial bei den Varianten V2a und V2b der Nachteil der St2358 ebenso zu Buche schlagen wird, wie bei der V5 der Nachteil bezüglich Ro45 und Ro50.

Unterstellt man für die verbleibenden Varianten also annähernd gleichen Nutzen, so fällt das erhöhte naturschutzrechtliche Konfliktpotenzial der V5 mit Durchschneidung von 4 kartierten Biotopen besonders ins Gewicht. Dazu kommt eine zumindest Anschneidung des festgesetzten Wasserschutzgebietes. Die V5 erscheint auch wegen ihrer Baulänge als wesentlich problematischer für die Landwirtschaft.

Bei den **Kosten** ist die V5 mit geschätzten Baukosten von 11 Mio. € deutlich teurer als die V2a mit ca. 7,85 Mio. € und die V2b mit ca. 6,4 Mio. €

In der Gesamtschau der verbleibenden Varianten erweist sich also die V2b als die Variante, die bei

- höchstem Nutzen,
- geringster Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung,
- geringster Baulänge,
- geringsten naturschutzfachlichem Konfliktpotenzial und
- geringsten Baukosten

den gestellten Anforderungen gerecht wird.

Es wird empfohlen, die Variante V2b zur Grundlage für die Anmeldung zur Fortschreibung des Ausbauplans zu wählen.

Rosenheim, den 24.11.2009

Staatliches Bauamt



O L K, Baudirektor