



**Per Einwurfboten**

Herr Bürgermeister Konrad Schupfner  
Damen und Herren des Stadtrats  
Stadtplatz 1  
84529 Tittmoning

Tittmoning, den 06.04.2020

**Vorab per Mail**

**Zweite Stellungnahme zum Bebauungsplan 2.15 für das Gebiet Kay-Mitte**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schupfner,  
sehr geehrte Damen und Herrn des Stadtrats,

wir, Anwohner an der B-20 im Stadtbereich, die sich zur Interessengemeinschaft Stadtfahrung Tittmoning zusammengeschlossen haben, nehmen als mittelbar persönlich Betroffene erneut Stellung im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung der Öffentlichkeit.

Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 23.12.2019 dargelegt, sehen wir Entlastung der historischen Altstadt Tittmoning vom Durchgangsverkehr durch Überleitung auf die LKW-Umfahrung ST2105/TS16 als Gebot der Vernunft und auch als Gebot der Stunde an und haben hierzu die Petition vom 30.01.2020 ([www.stadtfahrung-tittmoning.de](http://www.stadtfahrung-tittmoning.de)) übergeben, deren Behandlung im Stadtrat noch aussteht.

Nach wie vor befürchten wir durch die Ausweisung des Baugebiets Kay-Mitte unmittelbar an der ST2105 das Schaffen von Fakten, die genau diese Entlastung der historischen Stadt vom Durchgangsverkehr verhindern oder jedenfalls erheblich gefährden.

Das dem oben genannten Verfahren zu Grunde liegende immissionsschutzrechtliche Gutachten Hock & Partner vom 17.02.2020 weist darauf hin, dass bei Planungen von schutzbedürftigen Nutzungen, wie hier, die Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „als sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau“ „eingehalten oder besser unterschritten werden“ sollen, mithin hier bei einem allgemeinen Wohngebiet (WA) 55dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Die Zugrundelegung von den um 4 dB(A) erhöhten Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV, mithin hier 59dB(A) und 49dB(A) nachts ist allenfalls als Abwägungsspielraum unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Im Ergebnis kommt das vorgenannte Gutachten dazu, dass bei den jetzt zu Grunde gelegten Verkehrszahlen:

- Tagsüber auf Höhe der Obergeschosse vor den der ST 2105 zugewandten Ostfassaden der Wohngebäude auf den Parzellen 11, 12, 14, 16, 19, 20 und 24 der Beurteilungspegel von bis zu 62dB(A) zu erwarten ist, womit nicht nur der Orientierungswert um **bis zu 7 dB(A) verletzt** wird, sondern auch der höhere Immissionsgrenzwert um bis zu 3 dB(A) überschritten. Relevante Orientierungswertüberschreitungen finden sich zudem an den Nord- und Südfassaden der Wohngebäude dieser benannten Parzellen, sowie auf den Parzellen 21-22 und 23.
- Während der Nachtzeit auf den Parzellen 11,12, 14, 16, 19, 20 und 24 der anzustrebende Orientierungswert um bis zu **9 dB(A) verletzt** wird und auch der im Zuge der Abwägung zu beachtende Immissionsgrenzwert um 5 dB(A) überschritten wird. Deutliche Orientierungs- bzw. Immissionsgrenzwertüberschreitungen treten auch auf den Parzellen 1, 10 und 21-23 auf.

Die IG hält nicht nur diese Grenzwertüberschreitungen für bedenklich, sie hält vor allem die dafür zu Grunde gelegte Verkehrsmengenzahl für bedenklich.

Zwar ist auf S. 16 des immissionsschutzrechtlichen Gutachtens Hoock und Partner ein Auszug aus der Verkehrsmengenkarte 2015 für den Landkreis Traunstein abgedruckt, aus dem auch die Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2035 für die TS 7 im relevanten Bereich entnommen wird. Für die ST 2105 weist die Verkehrsmengenkarte im relevanten Bereich unter der Zählstellen Nr. 79429431 ein tägliches Verkehrsaufkommen von **5876** Fahrzeugen täglich, davon 904 LKW auf, wohlgemerkt im Jahr **2015**

Diese offiziellen Zahlen werden dann aber nicht als Grundlage für die folgenden Immissionsberechnungen genommen, sondern eine Verkehrsuntersuchung von der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH, die im Rahmen der Planungen eines höhenfreien Anschlusses „für den Prognose-Planfall 2035 darin eine tägliche Verkehrsstärke von **6687** KFZ/24h angegeben“ hätte.

Interessant ist dabei, dass dieses letztgenannte Gutachten „den Verfassern“ des immissionsschutzrechtlichen Gutachtens Hoock & Partner „nicht vorliegt“. Interessant ist auch, dass auf die Bitte der IG nach Übermittlung der entsprechenden Auszüge des Gutachtens Schlothauer & Wauer, aus denen ersichtlich wäre, wie diese Prognosezahl ermittelt wurde, weder von Seiten der Stadt noch von Seiten des Straßenbauamts entsprochen wurde.

**Demgemäß würde sich der Verkehr auf der ST2105 von 2015 bis 2035 (also in 20 Jahren) um lediglich 811 Fahrzeuge erhöhen** und zwar völlig ungeachtet, dass sich gerade die letzten 5 Jahre der Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, nicht zuletzt durch die Fertigstellung der A94, bereits massiv erhöht hat und völlig ungeachtet, dass die salzburgische und oberösterreichische Landesregierung die LKW Sperre auf der B156 und B147 beschlossen haben, womit der gesamte LKW-N-S-Verkehr aus dem salzburgischen/oberösterreichischem Raum auf der B-20 fahren muss.

Diese Erhöhung widerspricht den Angaben im Gutachten Hoock & Partner, wonach für den Prognosezeitpunkt im Jahr 2035 ein Verkehrszuwachs von 24% zu Grunde zu legen sei gemäß der „Verkehrsprognose 2025“ als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern, hiernach wären gemäß dem Verkehrsmengenatlas im Jahr 2035 7286 Fahrzeuge zu erwarten. Auch dieser Verkehrszuwachsansatz von 24% 2015-2035 muss in Frage gestellt werden, da gerade die benannte „Verkehrsprognose 2025“ davon ausgeht, dass der Transit-Güterverkehr Ausland-Ausland über Bayern im Prognosezeitraum 2007 bis 2025 überproportional um fast 100% ansteigt.

Von einer potentiellen Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch eine Einleitung des B-20 Durchgangsverkehrs aus der historischen Stadt auf die ST2105/TS16 ist weder bei der Prognose bis zum Jahr 2035 noch dem Immissionsgutachten oder der Begründung der Stadt die Rede.

Um das Wohnbaugelände unmittelbar neben der ST 2105 „zulässig zu machen“, sehen die Planungen einen 4m (!) hohen Lärmschutzwall vor und Festsetzungen von lärmgedämmten Zwangsbelüftungssystemen für die dem Schlafen dienenden Räume in den Obergeschoßen und das Verbot von Balkonen an den der ST 2105 zugewandten Fassaden. Und trotz all dieser „Klimmzüge“ und trotz der jedenfalls „sehr fraglicher“ Zahlen des zu Grunde gelegten Verkehrsaufkommens, kommt das Immissionsgutachten zu dem Ergebnis, dass auf einer Vielzahl von Parzellen des geplanten Wohngebiets, insbesondere in den Obergeschoßen und insbesondere zur Nachtzeit sowohl die Orientierungswerte als auch die Immissionsgrenzwerte z.T. „deutlich überschritten“ sind .

Selbstverständlich wird sich jeder Bewerber, grundsätzlich wenn er einmal im neuen Baugelände gebaut hat, gegen jede Art von Verkehrssteigerung zur Wehr setzen. Dazu stehen ihm grundsätzlich sowohl öffentlich-rechtliche Möglichkeiten offen (wie z.B. gemäß § 42 BImSchG Entschädigungsansprüche bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte) als auch zivil-rechtliche Möglichkeiten (wie z. B. Mängelgewährleistungsrechte gegen die Stadt gemäß § 434ff BGB wegen Abweichen der Soll- von der Istbeschaffenheit hinsichtlich der prognostizierten Verkehrszahlen und der damit verbundenen Belastungen). Auch teilen wir nicht die Meinung von Frau Dipl. Ing. Judith Aigner von Hock & Partner dass die Zunahme des Verkehrs von der Nachbarschaft grundsätzlich solange hinzunehmen sei, wie keine Gefahr einer Gesundheitsgefährdung besteht, da dies lediglich gilt, wenn die Zunahme nicht auf eine wesentliche Änderung eines Verkehrswegs zurückzuführen ist, was wohl gemäß § 1 II Nr. 2 16. BImSchV bei einer Zunahme des Verkehrslärms von mindestens 3 Dezibel durch Änderung der Verkehrsführung der Fall sein dürfte.

Die Interessengemeinschaft möchte nochmals klarstellen, dass sie nicht grundsätzlich gegen das Bebauungsplanvorhaben Kay-Mitte ist. Wenn sich aber der Stadtrat, trotz obig nachmals dargelegter Bedenken, dazu entschließt, eine Wohnbebauung an dieser Stelle in unmittelbarer Nähe zur ST2105 anstatt an anderer Stelle zu errichten, dann sollte der Stadtrat aber nach Meinung der Interessengemeinschaft sicherstellen, dass sich die Stadt hierdurch nicht selbst die Möglichkeit verbaut, künftig eine tatsächliche Stadtumfahrung zu realisieren.

Deshalb beantragen wir erneut, dass unter Punkt D der textlichen Festsetzungen z.B. als Punkt 2a nach der Duldungspflicht der potentiellen Erwerber betreffend landwirtschaftliche Emissionen auch eine Duldungspflicht betreffend straßenbedingte Emissionen eingefügt wird, z.B.:

„Die von der angrenzenden Straße ST2105 bzw. dem dortigen Verkehr ausgehenden Emissionen, insbesondere Geruch, Lärm, Staub und Erschütterungen, auch wenn sie über das übliche Maß hinausgehen, sind zu dulden. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nicht ausgeschlossen ist, dass sich die Verkehrsbelastung künftig erhöhen könnte

- durch allgemeine Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Schwerlastverkehrs
- durch eine etwaige Änderung der Beschilderung bzw. durch etwaige bauliche Maßnahmen durch die der gesamte Durchgangsverkehr der B-20 auf die LKW-Umfahrung ST2105 bzw. TS16 an den Verkehrsknotenpunkten Brücknergelände bzw. Seewirt zur Entlastung des Stadtbereichs geführt wird oder
- durch etwaige Aufstufung der ST2105 von einer Staats- zu einer Bundesstraße.“

damit einerseits die Bewerber positive Kenntnis in Punkto potentieller Verkehrsbeeinträchtigung als grundstücksimmanente Belastung haben und andererseits sich die Stadt für die Zukunft alle Planungsoptionen offenhält, unabhängig davon, ob oder wie sie letztlich eine Stadtumfahrung realisiert.

Mit freundlichen Grüßen

Rosa-Maria Multerer  
iV. **IG Stadtumfahrung Tittmoning**