



13.08.2020

An Bürgermeister Andreas Bratzdrum  
sowie die Stadträte der Stadt Tittmoning  
Stadtplatz 1  
84529 Tittmoning

### **Dritte Stellungnahme zum Baugebiet Kay-Mitte**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Bratzdrum,  
sehr geehrte Damen und Herrn des Stadtrats von Tittmoning,

die IG Stadtumfahrung Tittmoning bedankt sich für das freundliche Gespräch mit Herrn Bürgermeister Bratzdrum vom 02.07.2020 und für die Übermittlung der Antwort der Stadtverwaltung auf unser Schreiben vom 06.04.2020 (**Anlage 1**), die uns (trotz zahlreicher schriftlicher und mündlicher Nachfragen unsererseits und eines entsprechenden Antrags seitens des vormaligen Stadtratsmitglieds Lex) leider erst mit Schreiben vom 20.07.2020 (!) (**Anlage 2**) übermittelt wurde und insbesondere nicht, bevor der Bau- und Umweltausschuss am 16.04.2020 darüber beschlossen hat.

Die IG Stadtumfahrung Tittmoning sieht sich gezwungen, zum dritten Mal Einwendungen gegen das geplante Baugebiet Kay- Mitte vorzubringen, da nunmehr feststeht, dass der Beurteilung der Zulässigkeit des Baugebiets Kay-Mitte in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht schlichtweg falsche Verkehrsmengenzahlen zu Grunde gelegt wurden.

Das immissionsschutzrechtliche Gutachten Hoock & Partner Sachverständigen PartG mbB verwendet für die Beurteilung der immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit allein „eine Verkehrsuntersuchung“ „von der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH“, die „für den Prognose-Planfall 2035“ nach Realisierung der geplanten Straßenbaumaßnahmen Anschlussrampen TS 2106 auf ST 2105 in Grassach, „die folgende Verkehrsbelastungen auf dem relevanten Straßenabschnitt der ST 2105 angeben“:

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) 6687 KFZ/24h, davon tags eine stündliche Verkehrsbelastung von 395 Kfz/h mit einem LKW Anteil von 18,2% und nachts 47 KFZ/h mit einem LKW Anteil von 28,9% (Auszüge Gutachten Hoock & Partner, **Anlage 3**).

Dieses Gutachten Schlothauer & Wauer samt Einzelheiten zur Ermittlung dieser vorgenannten Verkehrsmengenzahlen lag weder den Gutachtern Hook & Partner bei der Erstellung des Lärmgutachtens vor („Verkehrsuntersuchung liegt den Verfassern nicht vor“ S. 16 des Gutachtens Hook & Partner Anlage 3), noch wurde es der IG Stadtumfahrung trotz mehrfacher Nachfragen seitens des staatlichen Bauamts oder seitens der Stadt vorgelegt und es liegt, nach jüngster Auskunft des Herrn Bürgermeister Bratzdrum, auch der Stadt nicht vollständig vor. Die damit verbundenen offenen Fragen (Wo wurde gezählt (offensichtlich Höhe Grassach und nicht Kay)? Wann wurde gezählt? Was wurde an LKW/PKW gezählt? Wie wurde LKW/PKW hochgerechnet von 2019 auf 2035? Warum erhält die IG keine Einsicht? Wie kann diese Prognosezahl der Zulässigkeitsbeurteilung zu Grunde gelegt werden, wenn die zu Grunde liegenden Fakten weder dem Schallschutzgutachter, noch der das Gutachten beauftragenden Stadt vorliegen?) können letztlich offenbleiben, da diese zu Grunde gelegten Zahlen schlichtweg unrichtig sind.

Die IG Stadtumfahrung hat ihrerseits am Freitag 17.07.2020, mithin postcoronakrisenbeeinflusst und außerhalb der bayrischen Ferienzeit, an einem weitgehend bewölkten/regnerischen Tag, über den Zeitraum von 24 Stunden auf der Tittmoninger LKW-Umfahrung TS16/ ST2105 auf Höhe des geplanten Wohngebiets Kay/Mitte an der Kreuzung 2105/TS7 Kay selbst eine Verkehrszählung vorgenommen. Diese Zählung erfolgte durch konstante Zählung von je vier Personen über 24 Stunden, jeweils zwei Personen auf der östlichen und westlichen Straßenseite zählend, jeweils einmal mit Tickerzählung und einmal mit Strichlistenzählung, wobei als LKW gemäß der Zählweise im Verkehrsmengenatlas Fahrzeuge mit 3,5t und schwerer gezählt wurden. Im Einzelnen ergab sich folgende Verkehrsmenge:

Zählzeitraum	Östliche Straßenseite (Fahrtrichtung Burghausen) Ticker Fahrzeuge	Östliche Straßenseite (Fahrtrichtung Burghausen) Strichliste LKW PKW		Westliche Straßenseite (Fahrtrichtung Traunstein) Ticker Fahrzeuge	Westliche Straßenseite (Fahrtrichtung Traunstein) Strichliste LKW PKW	
		LKW	PKW		LKW	PKW
0-1h	12	1	11	24	6	18
1-2h	9	3	6	6	6	0
2-3h	7	5	2	10	8	2
3-4h	12	6	6	9	7	2
4-5h	20	14	7	47	19	29
5-6h	94	25	69	102	29	71
6-7h	177	38	136	216	67	146
7-8h	232	55	180	243	52	194
8-9h	198	59	141	191	48	142
9-10h	209	65	146	228	41	177
10-11h	282	83	199	232	65	158
11-12h	262	66	193	273	54	219
12-13h	302	60	242	297	58	230
13-14h	295	57	239	280	42	225
14-15h	268	37	229	326	52	260
15-16h	233	20	214	308	35	263
16-17h	255	22	234	314	43	267
17-18h	230	23	209	240	34	205
18-19h	187	23	162	194	19	170
19-20h	113	9	105	151	14	136
20-21h	76	8	68	101	7	93

<b>21-22h</b>	70	8	63	57	3	55
<b>22-23h</b>	35	2	34	48	6	42
<b>23-24h</b>	25	3	22	22	3	19
	SUM(ABOVE)	SUM(ABOVE)	SUM(ABOVE)	SUM(ABOVE)	SUM(ABOVE)	SUM(ABOVE)
		3609 (= 100,16% der Tickerzählung)			3841 (=98,01% der Tickerzählung)	
<b>Gesamt</b> pro Straßenseite im Mittel Ticker/Strichl	3606 davon 692 LKWs			3880 davon 718 LKWs		
<b>Gesamt TS2105</b>	7486 davon 1410 LKWs					

Damit ergibt sich folgende Verkehrsbelastung:

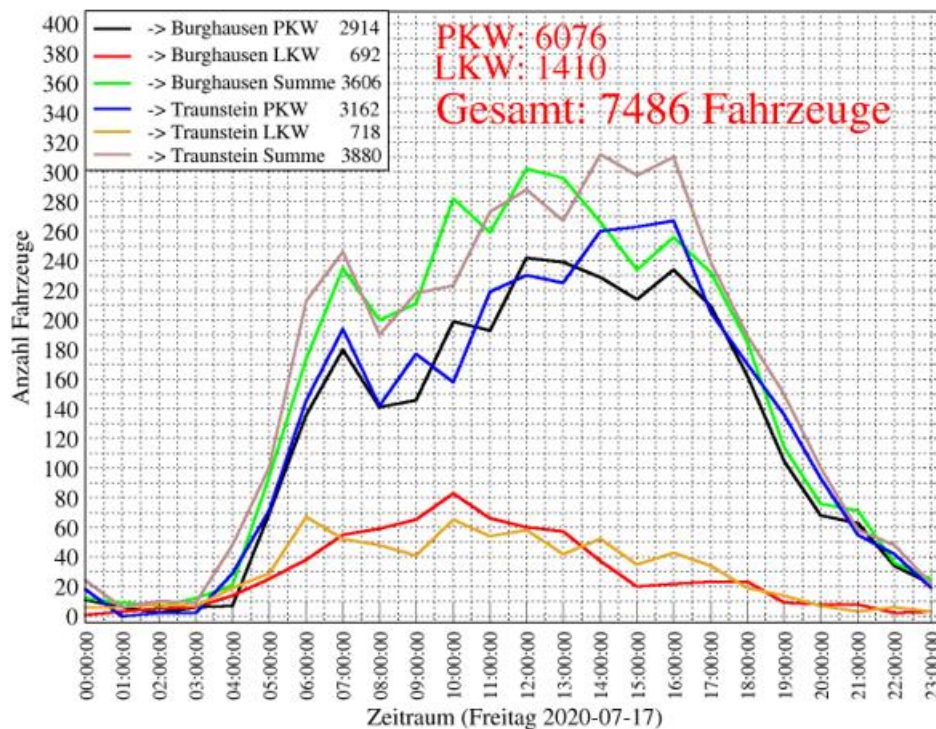
<b>Verkehrsbelastung 17.07.2020</b>			
<b>ST 2105 Höhe Baugebiet Kay Mitte</b>	<b>DTV</b>	<b>M</b>	<b>P</b>
Tagzeit (6 – 22h)	7486	437,7	18,1
Nachtzeit (22-6h)		60,2	29,7

DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (KFZ/24h)

M: maßgebende stündliche Verkehrsstärke (KFZ/h)

P: maßgebender LKW-Anteil (%)

Und damit ergibt sich folgende graphische Darstellung der Verteilung der Verkehrsbelastung über den Tag:



Hieraus ergibt sich:

- **Eine Gesamtverkehrsmenge von 7486 KFZ/Tag** am 17.07.2020, womit eine prognostizierte Gesamtverkehrsmenge von 6687 KF/Tag im Jahr 2035 (mithin in 15 Jahren!) unrichtig ist. Auch die Stadt bestreitet nicht, dass der Verkehr künftig zu- und nicht abnimmt.
- **Eine Verkehrssteigerung** des Anteils an LKWs von 1410/Tag im Jahr 2020 gegenüber dem LKW Anteil der offiziellen Verkehrsmengenkarte 2015 von 904/Tag (siehe Anlage 4) um **56%** und eine Steigerung des Anteils an PKW von 6076/Tag gegenüber dem PKW Anteil der offiziellen Verkehrsmengenkarte 2015 von 4972 PKWs von **22%** und eine Steigerung der Gesamtverkehrsmenge auf 7486 von 5876 von **27%** - wohlgermerkt in fünf Jahren. Damit kann eine aus der Stellungnahme der Stadt ersichtliche, für die Prognose im Schallschutzgutachten zu Grunde gelegte Steigerung des Verkehrs 2019 bis 2035 von 600 Fahrzeugen/Tag auf 6687/Tag (siehe Anlage 2 S. 2 Mitte), mithin rund 10% in 16 Jahren, also rund 3% in fünf Jahren nicht richtig sein.
- **Ein prozentualer LKW-Anteil** am Verkehr auf Höhe des geplanten Baugebietes von **18,1% tagsüber und 29,7% nachts** (im Übrigen in etwa den Zahlen aus dem Gutachten Schlothauer und Wauer entsprechend, 18,2 und 28,9% siehe Anlage 3). Damit ist die Aussage der Stadt in der Stellungnahme „So stagniert der LKW-Anteil auf der B20 auf dem relevanten Abschnitt seit 2005. Er beträgt tags wie auch nachts ca. 4-5%“ (siehe Anlage 2 S. 2 unten) unrichtig. Dies wird im Übrigen bestätigt durch das Gutachten Hoock & Partner, bezugnehmend auf die Studie „Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern“, gemäß dem ein Anstieg des gesamten KFZ-Verkehrs um 1,1% pro Jahr und dabei des Schwerverkehrs um 1,9% pro Jahr zu Grunde zu legen ist (siehe Anlage 3 S. 16 unten)

Trotz dieser, nachweislich unrichtigen, zu Grunde gelegten Verkehrsmengenzahlen für das Jahr 2035 kommt das Gutachten Hoock & Partner, auch unter Berücksichtigung eines 4m hohen Lärmschutzwalls und Zwangsbelüftungen in der Straße zugewandten Schlafzimmern, etc., zu dem Ergebnis, dass unter vielen weiteren Überschreitungen auf den Parzellen 11,12,14,16,19,20 und 24 der Orientierungswert von 55 dB(A) tagsüber um **bis zu 7 dB(A)** verletzt und der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) der 16. BImSchV um bis zu 3 dB(A) und nachts der Orientierungswert von 45 dB(A) um bis **zu 9 dB(A)** und bzw. der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) um bis zu 4 dB(A) überschritten werden (Anlage 3).

Wenn sich nunmehr der Stadtrat für eine Änderung der Verkehrsführung gemäß der Petition der IG entschließen sollte, mithin wenn die B-20 zur Entlastung der Altstadt auf Höhe Seewirt und Brücknergelände durch bauliche Änderungen der Kreuzung in die Umfahrung TS 16/ST 2105 übergeführt werden sollte, ist zu erwarten, dass ein erheblicher Teil des Durchgangsverkehrs auch dieser neuen Straßenführung folgt.

Gemäß der von der IG Stadtumfahrung am 20.09.2019 im Zeitraum 7h-24h durchgeführten Verkehrszählung am Stadtplatz Tittmoning (10741 Fahrzeuge, davon 152 LKW), entsprechend dem Prozentsatz wie bei der Zählung Kay von 9,91% für die Zeit von 24h-7h hochgerechnet, ergibt sich ein tägliches Verkehrsaufkommen auf der B-20 in der Stadt von 167 LKWs (z.T. entgegen dem LKW Verbot 7,5t mit unglaublichen Folgen: <https://www.youtube.com/channel/UCYQGaRQnZdGulzqZfHbKzgA/videos>) und 11639 PKWs, **mithin rund 11.800 KFZ auf der B-20 im Stadtgebiet täglich**. Selbst wenn allein 50% des Durchgangsverkehrs infolge der Überleitung in die Umfahrung TS2105/TS 16 nutzen würden, würde sich am gegenständlichen Baugebiet die Verkehrsmenge um täglich 5.900 Fahrzeuge erhöhen.

Angesichts der bereits jetzt tatsächlich bestehenden Verkehrsmenge von 7486 KFZ, angesichts der allein in den letzten fünf Jahren erfolgten und weiter zu erwartenden Verkehrserhöhung und angesichts der wegen der Sperrung der österreichischen B-156,

B147/B1, L101/L505 zu erwartenden LKW Zunahme ist zu erwarten, dass im Jahr 2035 sich der Verkehr **auch ohne Stadtumfahrung** gemäß der von der IG geforderten Kreuzungsänderung auf weit mehr als 3000 KFZ gegenüber der (falschen) Prognosezahl von 6687 KFZ/Tag erhöhen wird. Damit ist die von der Stadt in der Stellungnahme (Anlage 2 S. 3 oben) dargelegte Vermutung hinfällig, dass auch „sofern sich der Verkehr **aufgrund der Stadtumfahrung** bis zum Prognosejahr 2035 um beträchtliche ca. 3000KFZ/Tag erhöhen sollte“ sich die Beurteilungspegel lediglich um 1-2 dB(A) erhöhen würden, wobei hervorgehoben wurde, dass in diesem Fall „der prozentuale LKW-Anteil auf der ST 2105 prozentual gesehen abnehmen würde“.

Gemäß §§ 50ff BImSchG, DIN 18005/4 sind als Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau bei städtebaulichen Planungen die Orientierungswerte Tag 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) einzuhalten. Gemäß der 16. BImSchV sind die Immissionsgrenzwerte 59dB(A) tags und 49 dB(A) nachts einzuhalten und können nur toleriert werden, wenn diese in Kauf genommen werden müssen und eine ganz besonders eingehende und qualifizierte Begründung hierfür vorliegt.

Damit dürfte die Zulässigkeit des Baugebiets Kay-Mitte bereits mit den jetzigen, nachweislich unrichtigen, Verkehrsmengenzahlen problematisch sein und erst Recht unter Zugrundelegung der „richtigen“ Zahlen für den Prognosezeitpunkt 2035 und eine Zunahme des Verkehrs durch die von der IG beantragte Überführung des B-20 Durchgangsverkehrs scheint mit den rechtlichen Vorgaben für das geplante Baugebiet kaum mehr vereinbar.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass die ST2105 bereits jetzt die Aufgaben der überörtlichen Verkehrsführung (LKW) übernimmt iSv § 1 FStrG (und deshalb auch entsprechende Bundesmittel für die Sanierung z.B. des Kayer Bergs verwendet wurden), womit, wenngleich wegen fehlender derzeitiger Bundesstraßenqualifizierung formal nicht geltend (§ 9 Abs. 4 FStrG), der Schutzzweck der Norm gebieten dürfte, dass auch beim Baugebiet Kay längs der Straße Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40m nicht errichtet werden dürften iSv § 9 Abs. 1 FStrG.

Gemäß § 42 BImSchG hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage beim Bau oder wesentlicher Änderung einer öffentlichen Straße einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn die nach § 43 Abs. 1 S. 1 Nr.1 festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die der Petition zu Grunde liegende Überleitung der B-20 in die Umfahrung ST2105/TS16 ist, entgegen der Meinung der Stadt, eine solche wesentliche Änderung, da sie nicht nur ein „Umdrehen“ der Verkehrszeichen umfasst, sondern eine Änderung der Kreuzungen Höhe Seewirt bzw. Brücknergelände im Sinne eines Eingriffs in die bauliche Substanz der Straße (siehe [www.stadtumfahrung-tittmoning.de](http://www.stadtumfahrung-tittmoning.de)).

Gemäß § 434ff BGB hat der Käufer gegenüber dem Verkäufer Mängelgewährleistungsansprüche bei negativer Abweichung der Ist- von der Sollbeschaffenheit der Kaufsache, was auch dann der Fall sein dürfte, wenn die tägliche Verkehrsbelastung nicht, wie im Schallschutzgutachten dargelegt, im Jahr 2035 6687 KFZ/Tag ist, sondern erheblich mehr.

Damit kann die IG nur erneut darauf hinweisen, dass mit der Errichtung des Baugebiets Kay-Mitte Fakten geschaffen werden, die eine Stadtumfahrung unmöglich machen oder jedenfalls erheblich erschweren, bevor der Stadtrat überhaupt über diese entschieden hat, und darüber hinaus ein erhebliches Risiko von künftigen Entschädigungsforderungen bergen.

Die IG Stadtumfahrung Tittmoning beantragt deshalb zum eigenen Schutz der Stadt erneut die Aufnahme einer entsprechenden **Duldungsverpflichtung** gemäß Antrag der IG vom 06.04.2020 in den textlichen Festsetzungen gemäß § 9 BauGB, BauNVO, ebenso wie dort eine Duldungsverpflichtung hinsichtlich landwirtschaftlicher Emissionen enthalten ist.

Ob diese Duldungsverpflichtung im Einzelfall künftiger gerichtlicher Prüfung standhält, mag dahin gestellt bleiben, es legt auf jeden Fall die tatsächlichen Fakten für den Erwerber klar und

die Entscheidung des Käufers das Grundstück trotz positiver Kenntnis der Verkehrsentwicklung, sozusagen als grundstücksimmanente Belastung, zu kaufen, wäre ihm auch in künftigen öffentlich-rechtlichen Verfahren jedenfalls im Rahmen der Ausübung des Ermessens entgegen zu halten.

Es ist der IG nicht verständlich, warum sich die Stadt gegen diese Offenlegung der tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsmengenzahlen samt Duldungsverpflichtung wehrt, zumal dies nur fair den künftigen Erwerbenden gegenüber und zum Schutz und ohne Nachteil für die Stadt wäre.

Es ist der IG auch im Grundsatz nicht verständlich, warum die Stadt in unmittelbarer Nähe zur ST2105 rund weitere zwei Duzend Wohnbebauungen ausweist, wenn doch die bestehenden rund zwei Duzend von Anwesen unmittelbar neben der gesamten Umfahrung ST 2105/TS 16 zeigen, dass die Verkehrsbelastungen dort zu einer immensen Einschränkung der Wohnqualität führen und sich die Bewohner grundsätzlich und verständlicherweise gegen weitere Belastungen durch den Durchgangsverkehr der B-20 wehren (siehe Stadtratskollegen Glück und Schörgenhofer). Die einfache Logik, sich als Stadt durch die Errichtung von Wohnbebauung an einer potentiellen Umfahrungsstrecke die Realisierung der Umfahrung an dieser Stelle zu verbauen, zeigt das Beispiel der Nachbarstadt Laufen in anschaulicher Weise.

Die IG Stadtumfahrung Tittmoning beantragt weiter wegen der Zugrundelegung von nachweislich falschen Verkehrsmengenzahlen, dass die Stadt die **immissionsschutzrechtliche Beurteilung des Baugebiets nachbessert** gemäß den tatsächlichen aktuellen Verkehrszahlen (gegebenenfalls unter Durchführung einer aktuellen Verkehrszählung eines neutralen Sachverständigen) auf der ST2105 Höhe Kreuzung TS 7 und einer an der tatsächlichen Verkehrsentwicklung orientierten Prognose für 2035 sowie der potentiellen Erhöhung des Verkehrs durch Überführung des B-20 Durchgangsverkehrs.

Sollte die Prüfung ergeben, dass das Baugebiet Kay-Mitte aus immissionsschutzrechtlichen Gründen in der jetzigen Form und unter Berücksichtigung der künftigen Verkehrsbelastung und einer etwaigen Mehrbelastung durch Überführung des B-20 Durchgangsverkehrs nicht zulässig ist, regt die IG Stadtumfahrung Tittmoning an, die Rückwidmung zu landwirtschaftliche Nutzung der bereits im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbebauung (WA) im Bereich der Grundstücke mit den Flur Nr. 1375, 1396, 1397 und 1398 (1,34ha schräg gegenüber dem Fußballplatz SV Kay an der verkehrsarmen Kayer Straße TS 7) zurück zu nehmen und die Wohnbebauung, wie ursprünglich geplant, an dieser Stelle zu realisieren (**Anlage 4**).

Mit freundlichen Grüßen,

iG Stadtumfahrung Tittmoning  
hier vertreten durch Rosa-Maria Multerer

[igstadtumfahrung@t-online.de](mailto:igstadtumfahrung@t-online.de)

**CC:**

Fraktionsvorsitzende Stadtrat Tittmoning  
Landratsamt Traunstein, untere Immissionsschutzbehörde und Baureferat