

28.02.2023

**Warum man nach heutigem Wissensstand den Bau der B304 neu, BAII
OU Altenmarkt nicht befürworten kann:**

Die vorliegende Planung ist aus der Zeit gefallen und soll bzw. kann bei heutigem Wissensstand und nach heutigen Maßstäben nicht mehr befürwortet werden.

Im folgenden werden einige Punkte aufgezählt, die sich seit Beginn der Planungen verändert haben bzw. damals noch keine (ausreichende) Berücksichtigung erfuhren. Es handelt sich dabei ausdrücklich nicht um eine vollständige Liste aller Argumente, die gegen den Neubau der Trasse bzw. die konkrete Planung sprechen, sondern stellt nur einen groben Überblick dar.

Klima-Aspekte:

Das Artensterben schreitet schneller voran, als ursprünglich vermutet. Durch den Neubau wird wertvoller Lebensraum vieler Tiere und Pflanzen unwiederbringlich zerstört. Auch durchschneidet die Straßenführung vielerorts Flug- oder Wanderschneisen von beispielsweise Fledermäusen oder Rotwild. Ein derartig massiver Eingriff in Flora und Fauna widerspricht allen Natur- und Artenschutzmaßnahmen.

Auch die Klimawandel ist ein wichtiger Aspekt. Bei zunehmender Klimaerwärmung und länger dauernden Trocken- und Regenphasen wird unversiegelte, bewachsene Fläche immer wichtiger. Diese Flächen nehmen Wasser auf, speichern dieses und geben es nach und nach wieder an die Umwelt ab. Die entstehende Verdunstungskälte kühlt zusätzlich die Umgebung. Asphaltierte Flächen dagegen heizen sich und die Umgebung stark auf, zudem versiegeln sie den Boden, was eine Schwammwirkung verhindert.

Auch die Trassenführung, die im Gegensatz zum derzeitigen Verlauf enorme Höhenunterschiede hat, verursacht bei gleicher Distanz einen deutlichen Anstieg sowohl an Kraftstoffverbrauch und somit CO₂-Ausstoß als auch an Reifen- und Bremsenabrieb.

Wie klimaschädlich die geplante Trasse ist wird auch dadurch deutlich, dass derartige Planungen den Zielen des Pariser Klimaabkommens widersprechen (1).

Verkehrs-Aspekte:

In der Beschlussvorlage wird auf den Wegfall von Unfallschwerpunkten verwiesen. Größte Gefahrenstelle für schwere Verkehrsunfälle ist jedoch der Kreuzungsbereich in St. Georgen, der von der Planung nicht betroffen ist. Im Gegenteil wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Situation an diesem Knotenpunkt zusätzlich verschärfen.

Auch von einem flüssigeren Verkehrsfluss kann nicht ausgegangen werden, da die „Nadelöhre“ in St. Georgen sowie die Ortsdurchfahrt Trostberg weiterhin wie ein Trichter den Verkehr ausbremsen.

Bisherige Verkehrsprognosen, die bei Nullfall von stark steigenden Verkehrszahlen ausgingen, haben sich nicht bewahrheitet, die Zahlen sind nahezu gleich geblieben. Die Verkehrsuntersuchung des staatlichen Bauamtes Traunstein zeigt jedoch deutlich, dass die Neutrassierung einen erheblichen Zuwachs an Verkehr mit sich bringt (2).

QS-Nr.	Straße	Abschnitt (zwischen)		Analyse [Kfz/24h]		
				PTV	SV 3,5t	SV 2,8t

Analyse 2019 (nur Aubergtunnel und OU Obing)

24	B 299	Trostberg (K14)	St 2091	15.800	1.500	1.700
25	B 299	St 2091	Mögling	15.500	1.800	2.000

Prognose Nullfall 2035

24	B 299	Trostberg (K14)	St 2091	17.800	2.000	2.100
25	B 299	St 2091	Mögling	18.300	2.300	2.500

Prognose Planfall 2 (nur BA2 OU Altenmarkt)

24	B 299	Trostberg (K14)	St 2091	18.700	2.100	2.200
25	B 299	St 2091	Mögling	22.900	2.500	2.700

Erst der Bau der kompletten OU Trostberg würde diese wieder entschärfen und eine minimale Verkehrsreduzierung von prognostiziert etwa 15% schaffen, was jedoch nicht im spürbaren Bereich liegt.

Eine IHK-Standortumfrage (3) für den Landkreis Traunstein benotet den Standort mit einer Gesamtnote von 2,2 und zählt unter anderem das regionale Straßennetz (Note 2,2) und der Anbindung an das Fernstraßennetz (Note 2,4) als eine der Stärken auf. Die geringste Zufriedenheit gab es u.a. bei der Anbindung an die Schiene (Güterverkehr Note 3,9, Personenverkehr Note 3,5).

Auch das in der Beschlussvorlage angeführte Argument. Der ÖPNV würde nicht ausreichend genutzt, weshalb man die Straße bauen müsse, kann somit entkräftet werden.

Denn es ist die planerische Ausrichtung rein am Straßenverkehr, die einen attraktiven Ausbau der Schiene verhindert – planerisch und finanziell. Die neue Trasse wirkt also einer Reduzierung von Verkehr entgegen.

Blickt man dagegen in europäische Großstädte wie Barcelona, die den Verkehr in den Innenstädten massiv reduzierten, zeigt sich deutlich, wie überholt der Deutsche Weg der Verkehrs- und Städteplanung ist.

Regionale Aspekte:

Boden, vor allem fruchtbares Ackerland, ist von unschätzbarem Wert und wird zunehmend knapper. Er ist Lebensgrundlage für unsere Bauern und somit für uns alle. In unserer Heimat erzeugen diese Bauern qualitativ hochwertige Lebensmittel.

Durch die Neutrassierung verliert das Trostberger Umland durch Versiegelung und Nutzung als Ausgleichsflächen etwa 60 ha wertvollste Flächen. Dies ist nicht nur ein Nachteil für die Verbraucher, die dadurch auf regionale Produkte verzichten müssen. Es ist auch ein unwiederbringlicher Verlust an fruchtbarem Boden und für viele Landwirte eine existenzielle Bedrohung.

Auch die Lebensqualität in und um Trostberg wird abnehmen. Durch den Verlust von wunderschönen Naherholungsgebieten sowie eine Mehrbelastung für Trostberg an Verkehr, Lärm und Schadstoffen wird Trostberg in seiner Attraktivität als Wohnort oder Ausflugsziel starke Einbußen haben. Dies wird sich auch auf den Wirtschaftsstandort (Arbeitskräfte) und auf die ohnehin angespannte Sozialstruktur auswirken, somit auch auf die finanzielle Situation der Stadt.

Dies widerspricht auch ganz deutlich dem Leitbild, das sich die Stadt Trostberg zum Ziel gesetzt hat! (4) („Lebensraum nachhaltig schützen“, „Mensch vor Auto“)

Ebenso sind unkalkulierbare finanzielle Risiken für die Stadt Trostberg mit dem Trassenbau verbunden. So fallen einige Straßen oder Zubringer im Unterhalt der Stadt Trostberg zu. Ebenso verhält es sich mit den für eine Entlastung notwendigen Spangen Süd und Ost, die im Gegensatz zur B304neu nicht aus Bundesmitteln finanziert werden. Auch geht aus der Planung nicht hervor, welche baulichen Folgekosten sonst noch für Trostberg anfallen könnten. Diese Sicherheit wäre dringend notwendig.

Ein weiteres Risiko könnte sich für den Wirtschaftsstandort Trostberg aus der Gesamtschadstoffbelastung ergeben, die sich durch die Trassenführung über die Alz bei Nock und durch den Verkehrszuwachs erhöhen wird. Eine Überschreitung des Höchstwertes bzw. die allgemeine Erhöhung der Schadstoffwerte könnte die Trostberger Industrie an einer Weiterentwicklung oder sogar in ihrem Bestehen gefährden, was sicher nicht im Interesse der Stadt sein kann.

Zudem wurden bei der Brückenplanung keine 100jährigen Hochwasser kalkuliert. Extreme Starkregenereignisse haben aber in den letzten Jahren massiv zugenommen. Längere Trockenperioden zwischen den Regenfällen verschärfen die Auswirkungen dieser zusätzlich. Der Brückenpfeiler sowie die massiven Dammaufbauten auf beiden Alzseiten (Dietlwiese/Nock) könnten bei solchen Ereignissen ein Aufstauen der Alz bewirken. Dieses Szenario fehlt in den Planungsunterlagen.

Die Stadträte der Stadt Trostberg haben sich verpflichtet, zum Wohle der Trostberger Bevölkerung zu Handeln. Da der Bau der B304 neu nicht zum Wohle Trostbergs ist möchte ich an alle Kollegen des Stadtrats Trostberg appellieren, gegen den Bau der B304neu BA2 OU Altenmarkt zu stimmen.

Nina Boxhammer

Fraktionssprecherin B'90/die Grünen Trostberg

Quellen:

(1) <https://www.energiezukunft.eu/mobilitaet/deutsche-strassenplanung-verfehlt-pariser-klimaziele/>

(2)

https://www.stbats.bayern.de/mam/strassenbau/planfeststellungen/p2/u_22_00_00_verkehrsuntersuchung.pdf

(3) www.ihk-muenchen.de/de/Wirtschaftsstandort/Standortmanagement/Studien-Marktberichte/IHK-Standortumfrage/

(4) https://www.trostberg.de/wp-content/uploads/2020/08/Leitbild_ausf%C3%BChrlich_barrierefrei.pdf