



B13 OU Holzkirchen Großhartpenning Kurzenberg

Machbarkeitsstudie 2020

Herr Leitner

Bereichsleiter Straßenbau

Herr Bauer

Projektgruppe Straßenplanung

Herr Geitz

Abteilungsleiter Planung



Gliederung:

Einführung in das Thema
Machbarkeitsstudie
Weiteres Vorgehen

Leitner
Bauer
Geitz

Inhalte des BVWP im Raum Holzkirchen

- Anmeldung von 3 Projekten

- OU Holzkirchen
- OU Großhartpenning
- OU Kurzenberg

und zusätzlich
4streifiger Ausbau B318



Angemeldete Trassen sind als „Platzhalter“ zu verstehen

→ Variantenvergleich und Entscheidung erfolgt erst mit der konkreten Planung



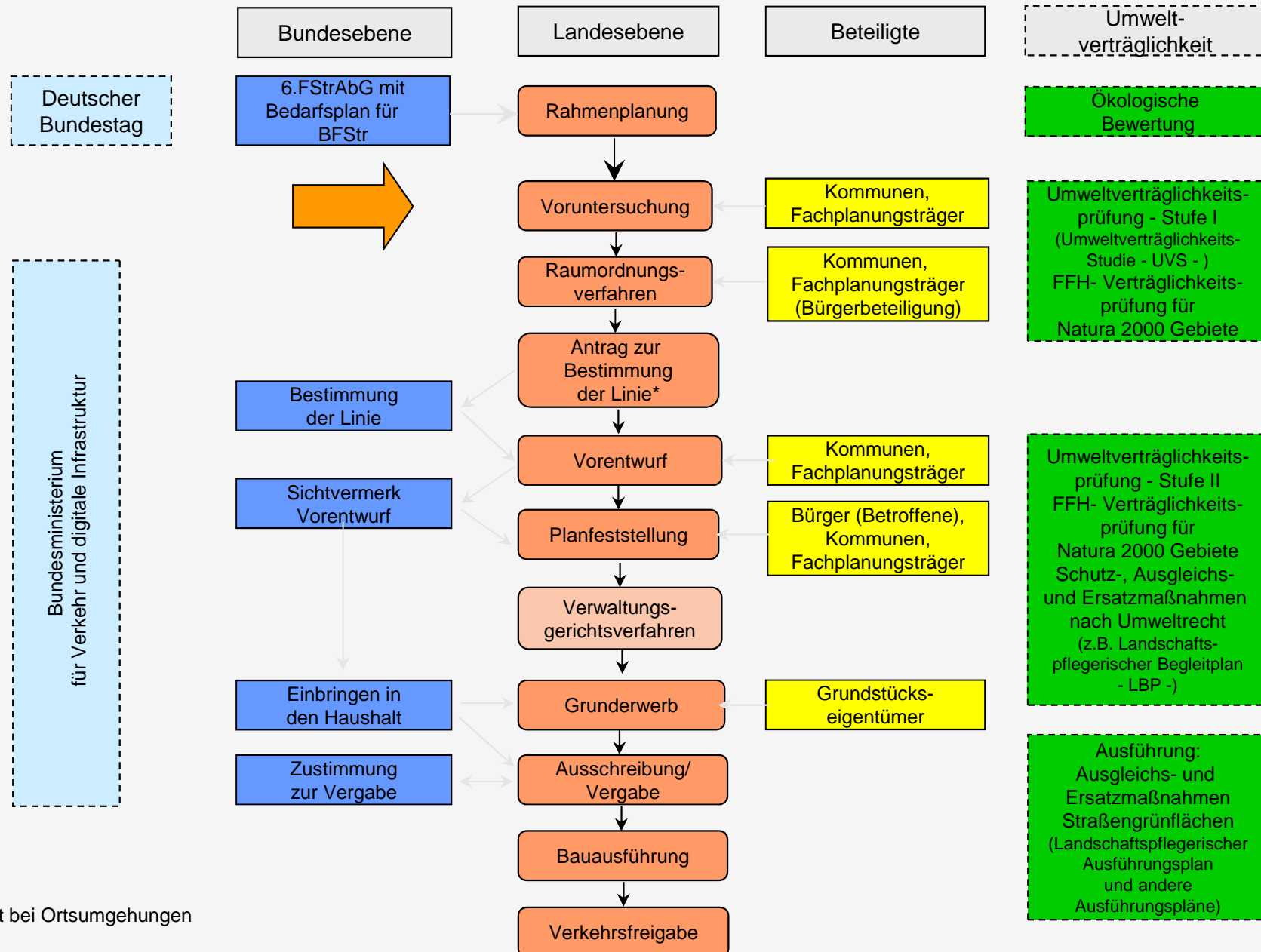
Hinweise BVWP

- Der im BVWP dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar.
- Im Verlauf des Planungsprozesses kann sich eine andere Linie als Vorzugsvariante herausstellen.
- Aber: Auftrag/Zielsetzung BVWP ist **Ortsumgehung** Holzkirchen (Standard: Bundesstraße)
- Bei grundlegenden Abweichungen vom Anmeldeprojekt ggf. neue gesamtwirtschaftliche Bewertung des Projekts erforderlich.



Projektstand

- 25.04.2018: Vorstellung Raumempfindlichkeitsanalyse im Gemeinderat
- Trassenvorschläge beim StBA Rosenheim eingereicht
- Prüfung der Trassenvorschläge, Verkehrsgutachten
- heute: Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Variantenvergleich), nicht einer Vorzugsvariante
- Voruntersuchung ≠ Entwurfsplanung



* Nicht bei Ortsumgehungen



Machbarkeitsstudie 2020

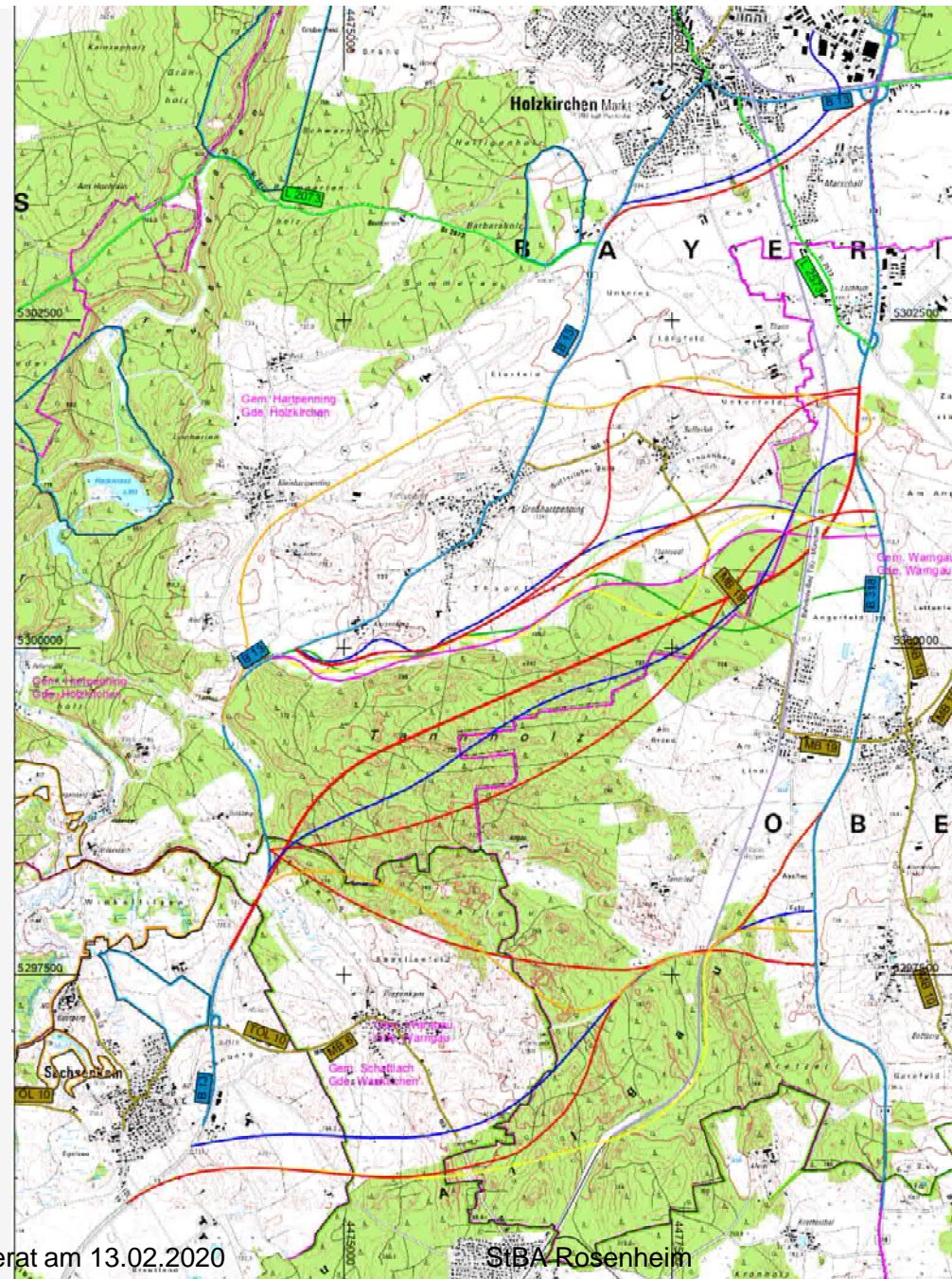
- Stoffsammlung
- Abschichtung / Zusammenfassung
- Variantenauswahl
- Arbeitsweise

Die vorgeschlagenen Linien:

Insgesamt 19, teils
sehr ähnliche Linien.

Linien, die nicht mit den
Zielen des BVWP vereinbar
sind wurden **ausgeschieden**.

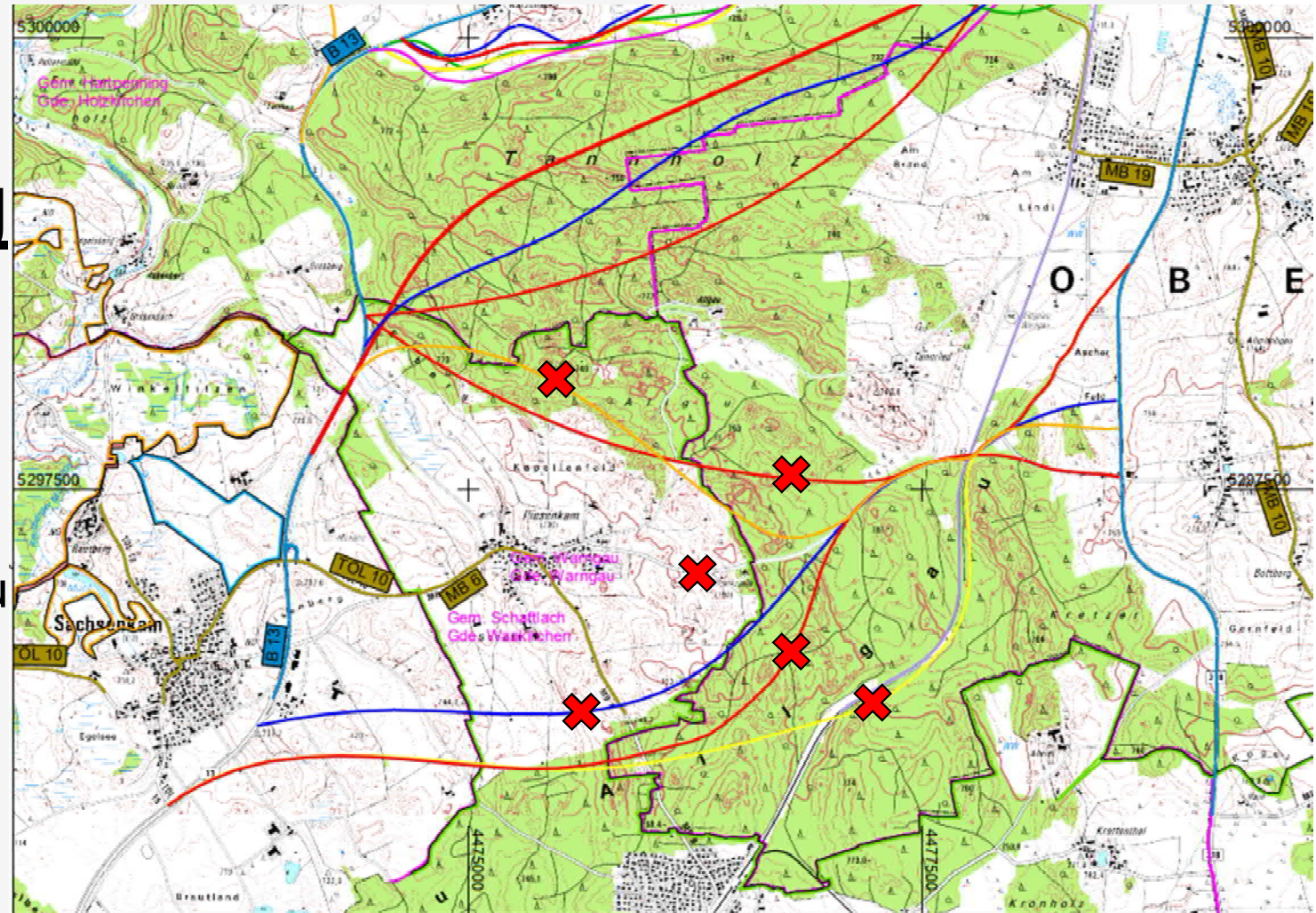
Linien mit selber „Zielrichtung“
wurden **zusammengefasst**.



Abschichtung

Varianten, die südlich Warngau in die B318 münden.

Aufgrund der Einhausung in Warngau ist die B 318 dann nicht mehr leistungsfähig.

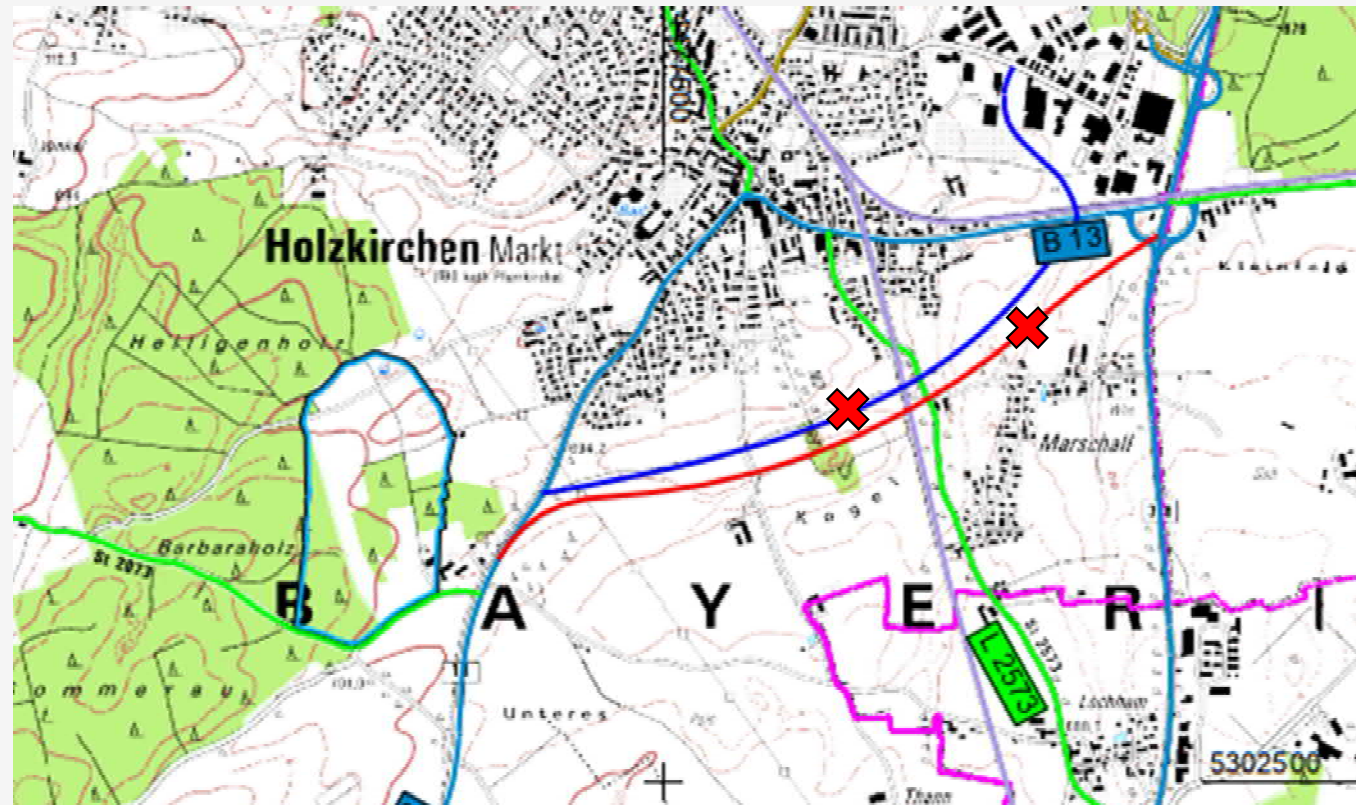


Abschichtung

Zwei Varianten, die am südlichen Ortsrand von Holzkirchen durch den Kogel und Steindl Allee führen.

Naturschutzfachlich und Immissionsrechtlich problematisch.

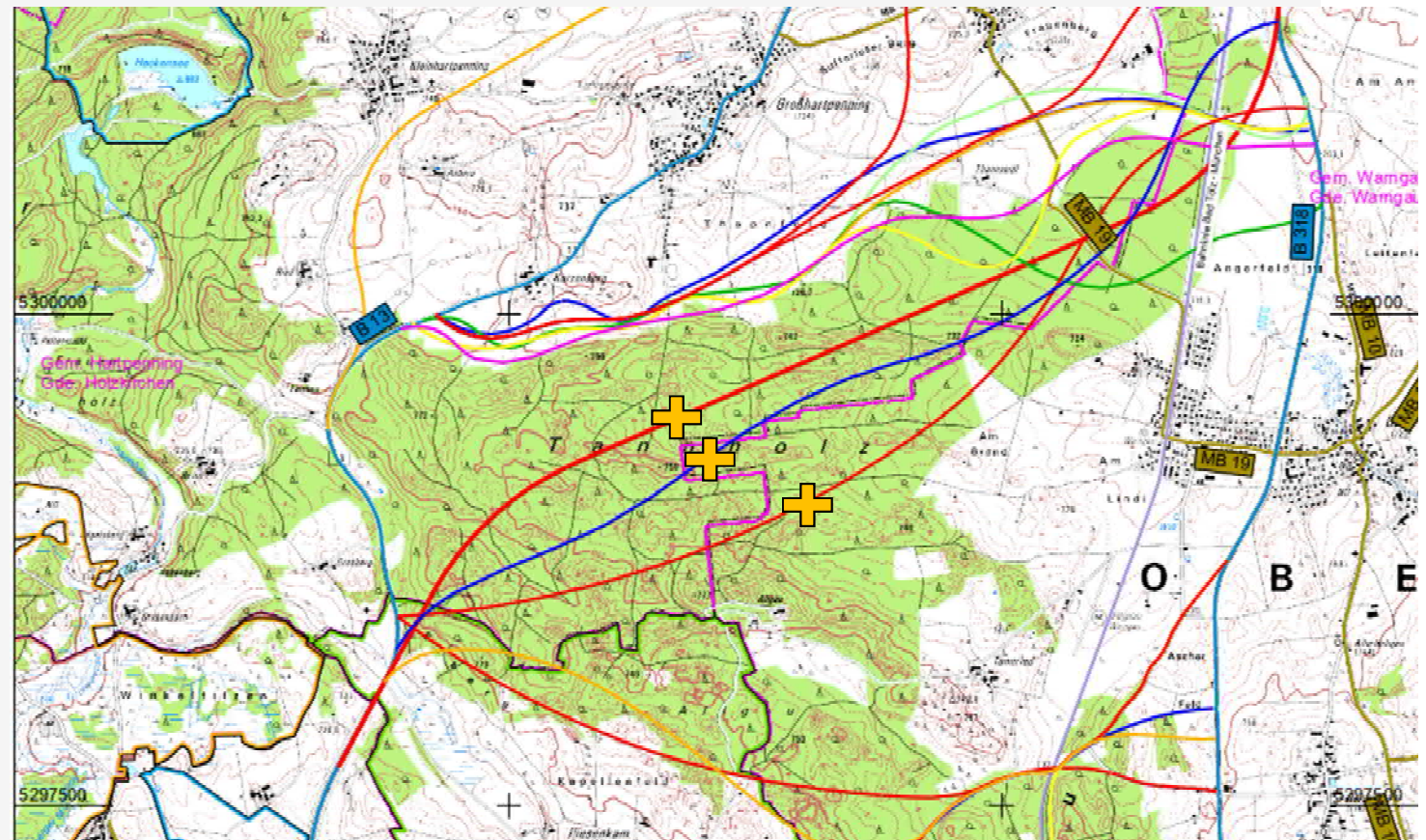
Aufgrund Ende im nachgeordneten Netz bzw. wegen nicht verkehrssicherem Anschluss an die B318 nicht umsetzbar.



Zusammenfassung ähnlicher Linien

Varianten, die im Tannholz verlaufen.

Ungeachtet des massiven Konfliktes mit Raumwiderstand zu einer Variante zusammengefasst.

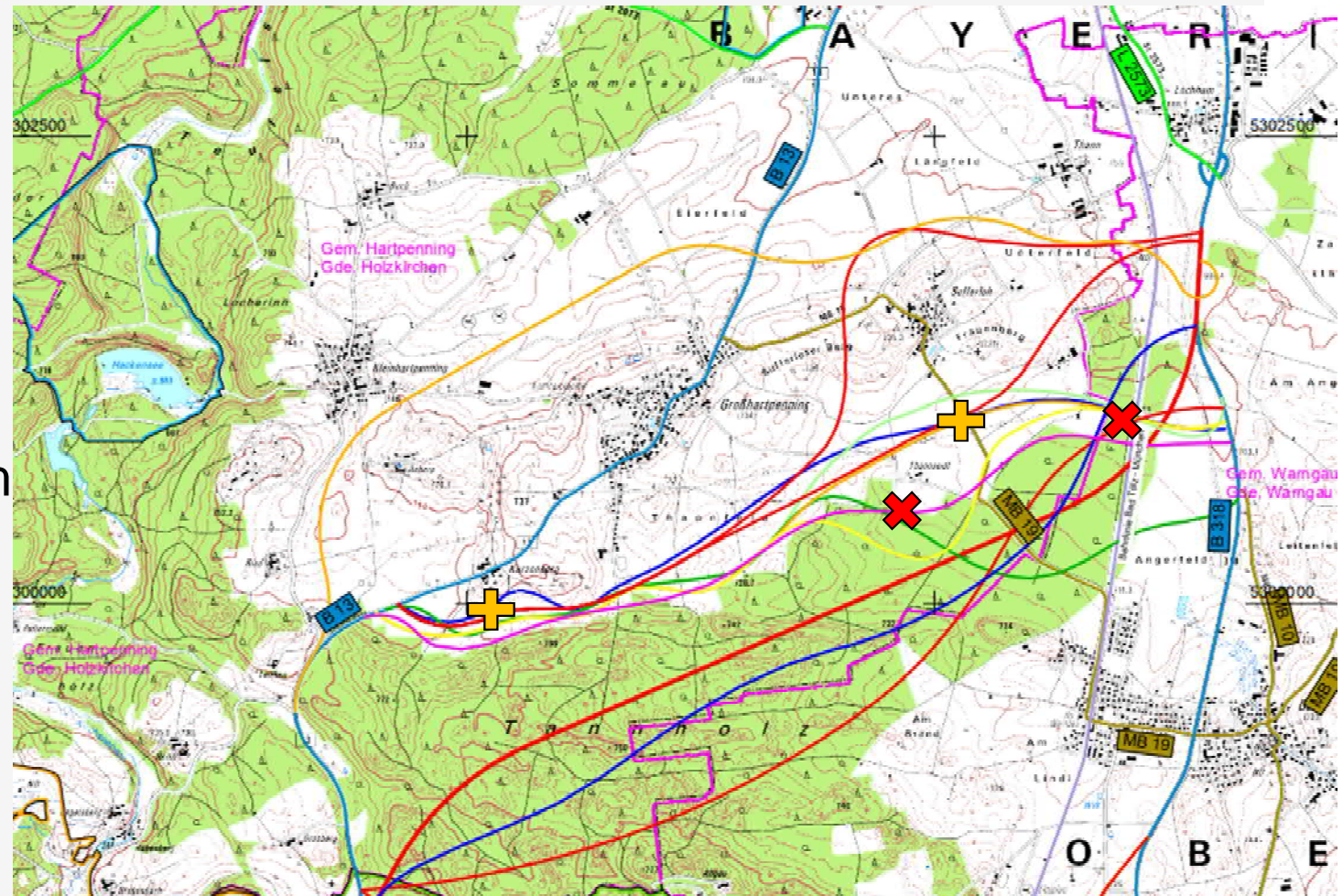


Zusammenfassung ähnlicher Linien

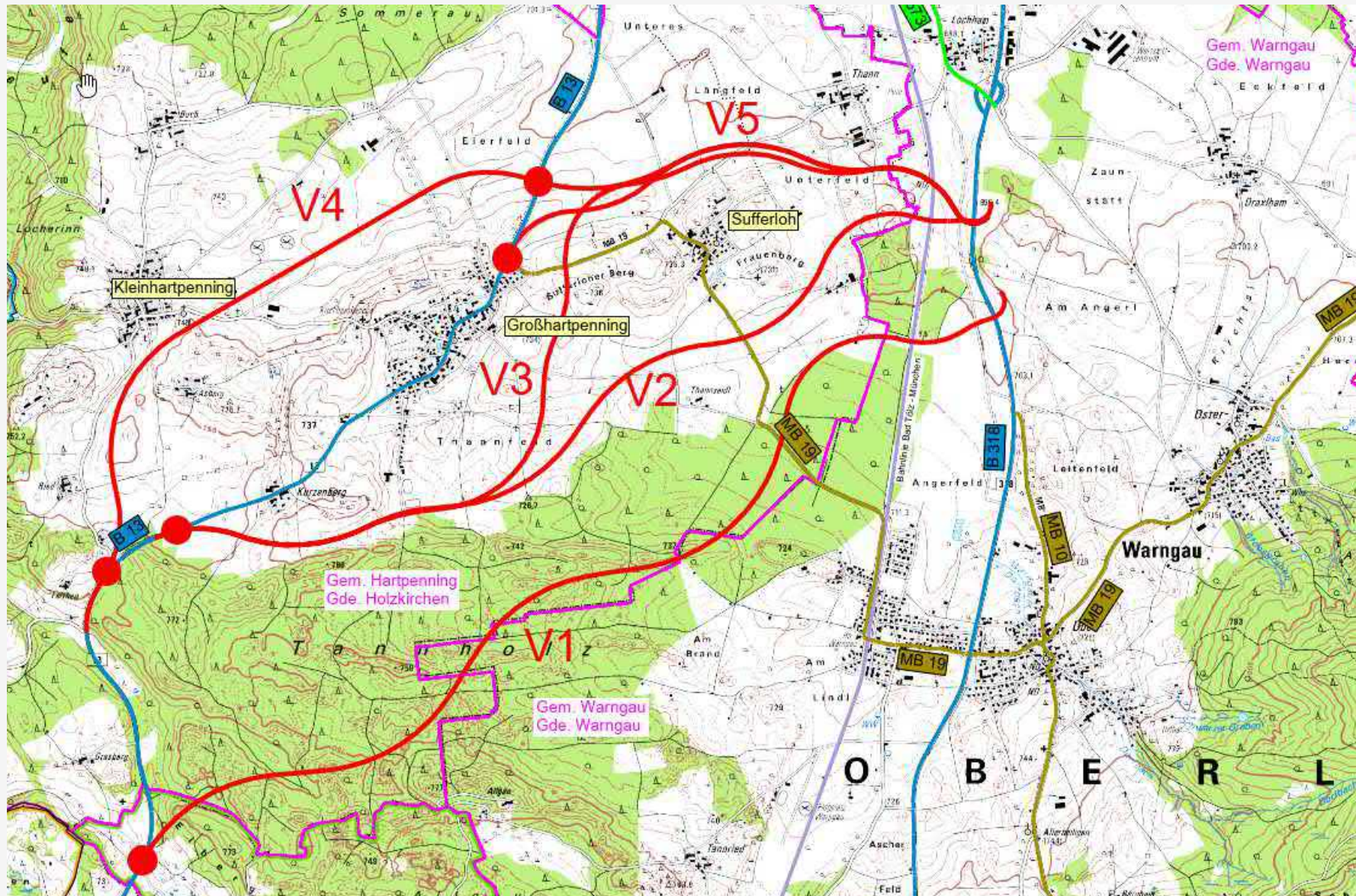
Varianten, die am nördlichen Waldrand mit Abstand zum Tannholz verlaufen.

Nur bei offensichtlichem massiven Konflikt mit Raumwiderstand aussortiert.

Variante VE2010 aussortiert.



Fünf Varianten werden untersucht





Gegenstände der Variantenuntersuchung:

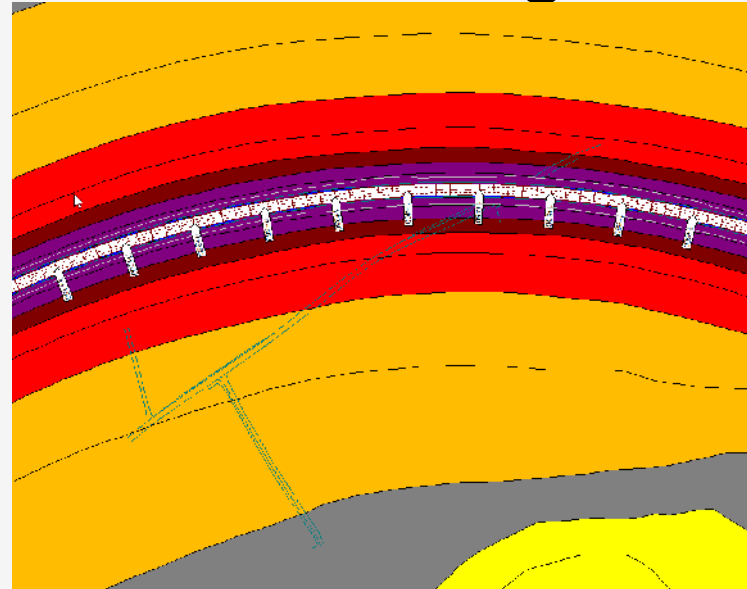
- ▶ Jede Variante wurde untersucht und bewertet bezüglich
 - Immissionen
 - Raumwiderstand
 - Kosten
 - Verkehrliche Auswirkung

- ▶ Ergebnisse in einer Tabelle (Unterlage 2)

Gegenstand der Untersuchung

Lärmschutz:

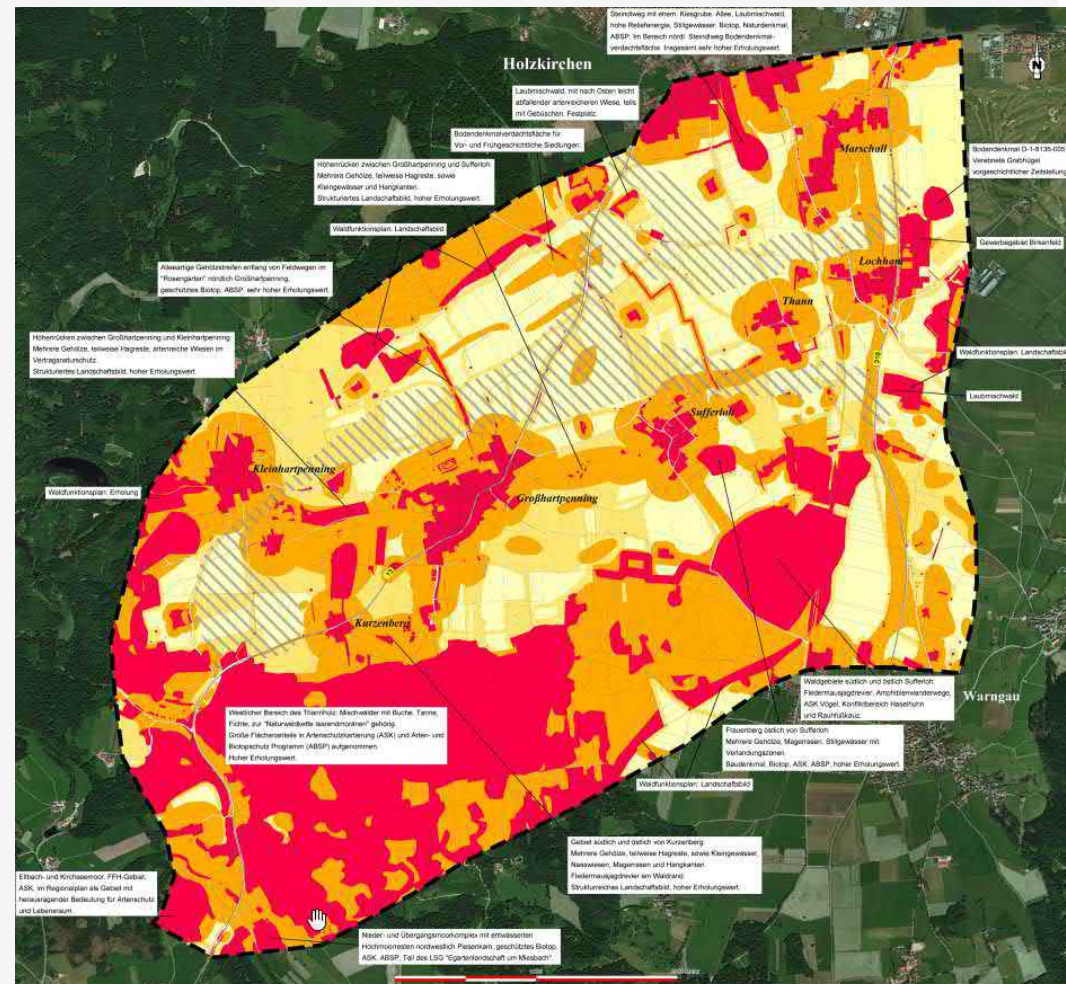
- Rasterlärmberechnung
- Basis 16. BImSchV
- Darstellung der Isophone 49 dB(A) und 54 dB(A) Nachtwerte



Gegenstand der Untersuchung

Naturschutz:

- Raumwiderstandskarte
- Darstellung der Längen in den Bereichen mit Konfliktpotenzial
 - Sehr hoch
 - Hoch
 - Mittel
 - gering





Gegenstand der Untersuchung

Kosten:

- Einheitliche Ansätze
- Kostenpauschalen für z.B.
 - Strecke
 - Bauwerke
- Zuschlag für frühe Planungsphase

Kosten Strecke (brutto, ohne Bauwerke)

Neubau	Regelpreis [Mio. €/km]	Preisspanne [Mio. €/km]		Bemerkung
		von	bis	
Einbahnige Querschnitte:				
FB-Breite ≤ 7,00 m	2,100	1,300	3,100	Kreis- und Staatsstraßen
FB-Breite ≤ 8,50 m	3,400	1,200	6,400	Staats- und Bundesstraßen

Kosten Brückenneubau (brutto)

	Regelpreis [€/m²]	Preisspanne [€/m²]		Bemerkung
		von	bis	
Wellstahldurchlass	2.500	900	4.500	bezogen auf Grundfläche
Einfeldbauwerk < 15 m	7.000	2.600	15.000	
Einfeldbauwerk > 15 m	5.500	2.000	12.000	
Mehrfeldbrücke	3.500	1.900	6.500	

Zuschläge für frühe Planungsstufen:

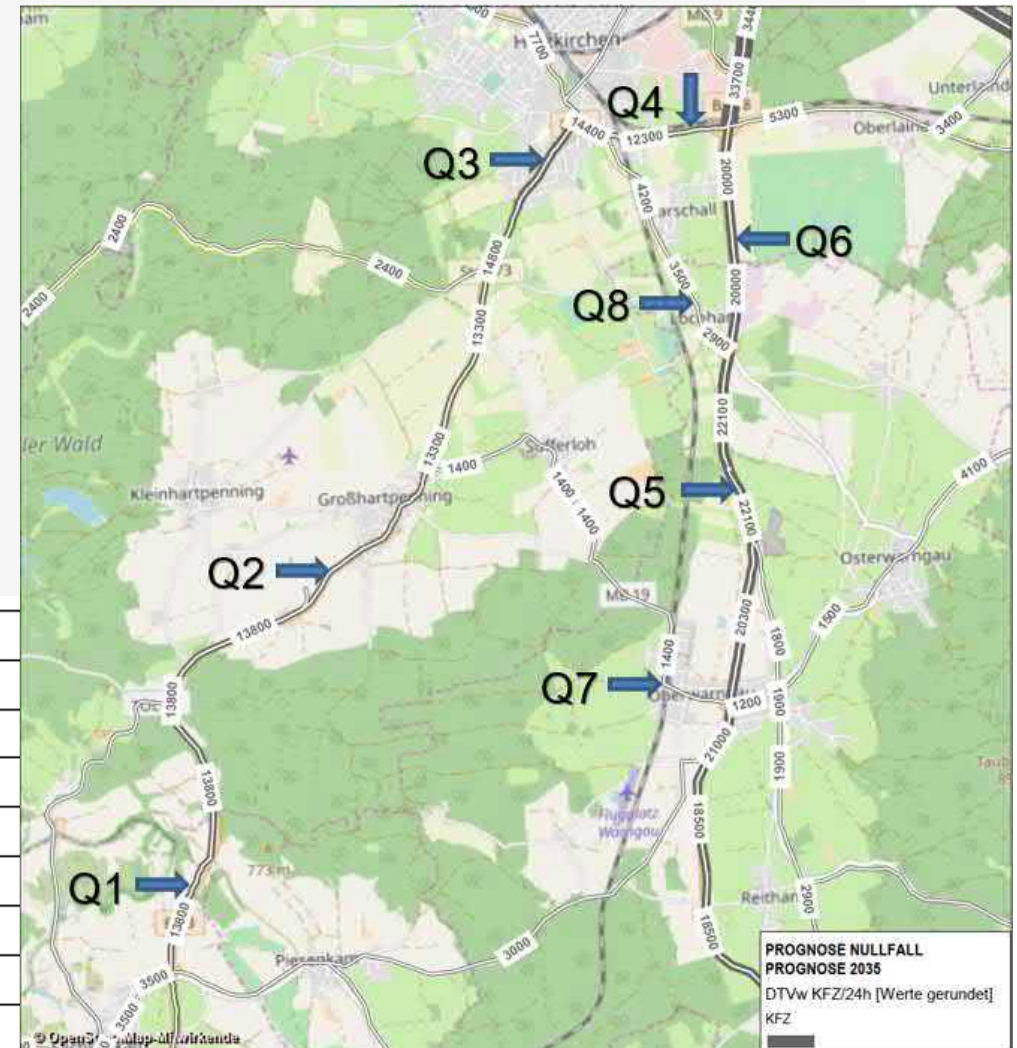
- Voruntersuchung 20,0%
- Vorentwurf 12,5%
- Genehmigungsplanung 10,0%

Gegenstand der Untersuchung

Verkehr:

Methodisches Vorgehen:

- Analyse
- Prognose Nullfall
- Umlegung auf Varianten
- Auswertung Q1 bis Q8



Querschnitt	Prognose Nullfall 2035
Q1 B 13 nördlich Sachsenkam	13.800 KFZ/24h
Q2 B 13 westlich Großhartpenning	13.800 KFZ/24h
Q3 B 13 südlich Holzkirchen	14.800 KFZ/24h
Q4 B 13 westlich B318	12.300 KFZ/24h
Q5 B 318 nördl. Warngau und AS V1	22.100 KFZ/24h
Q6 B 318 nördl. Lochham (Marschall)	20.000 KFZ/24h
Q7 MB 19 westlich Warngau	1.400 KFZ/24h
Q8 St 2573 nördlich Lochham	3.500 KFZ/24h

Bauwerk 01
Brücke über die B 13 neu
im Zuge eines OFW

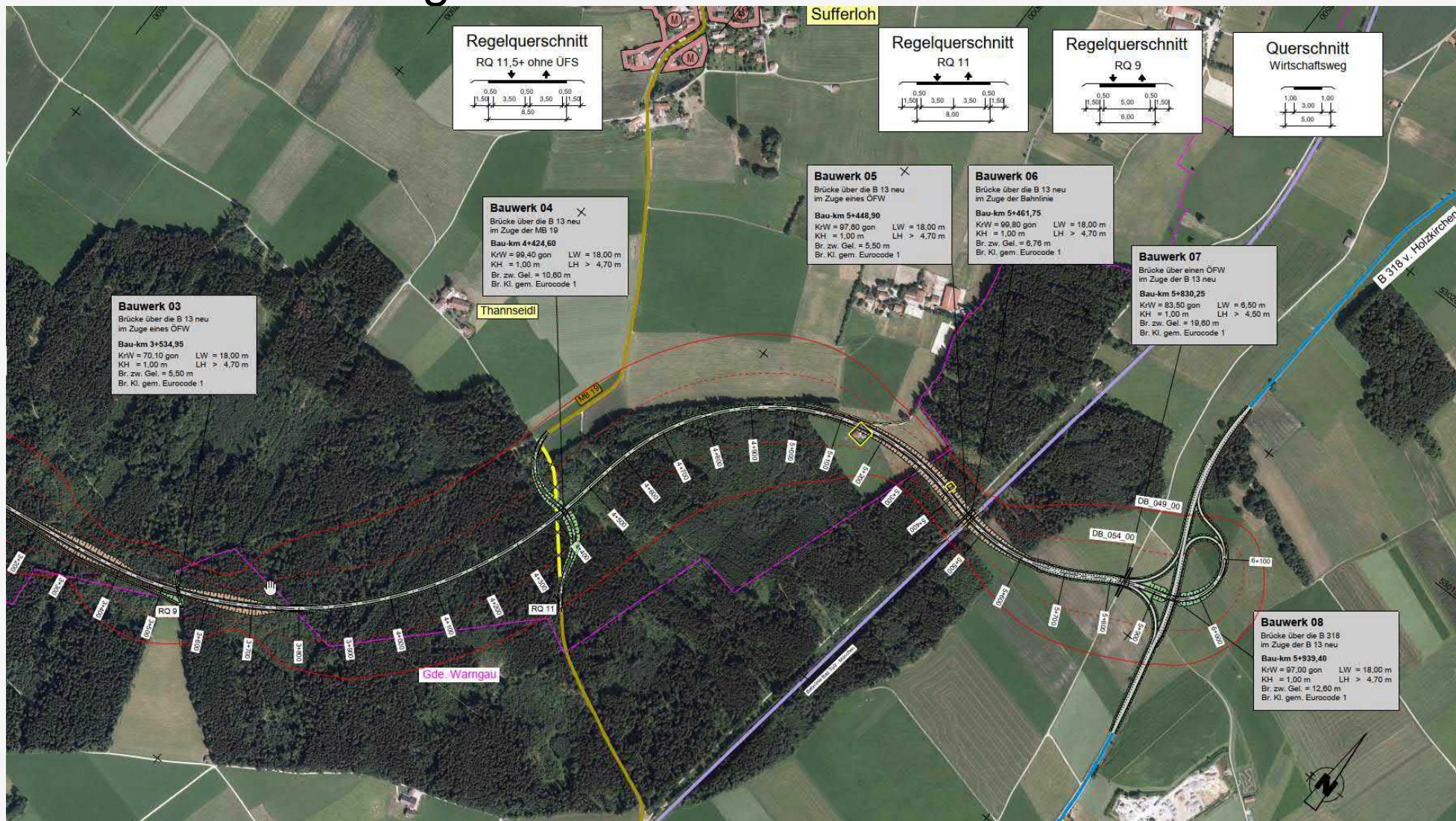
Bau-km 0+891,30
KrW = 98,00 gon LW = 18,00 m
KH = 1,00 m LH = 4,70 m
Br. zw. Gel. = 5,50 m
Br. Kl. gem. Eurocode 1

Bauwerk 02
Brücke über einen OFW
im Zuge der B 13 neu

Bau-km 2+031,40
KrW = 70,09 gon LW = 6,50 m
KH = 1,00 m LH = 4,50 m
Br. zw. Gel. = 12,80 m
Br. Kl. gem. Eurocode 1

Landkreis Miesbach

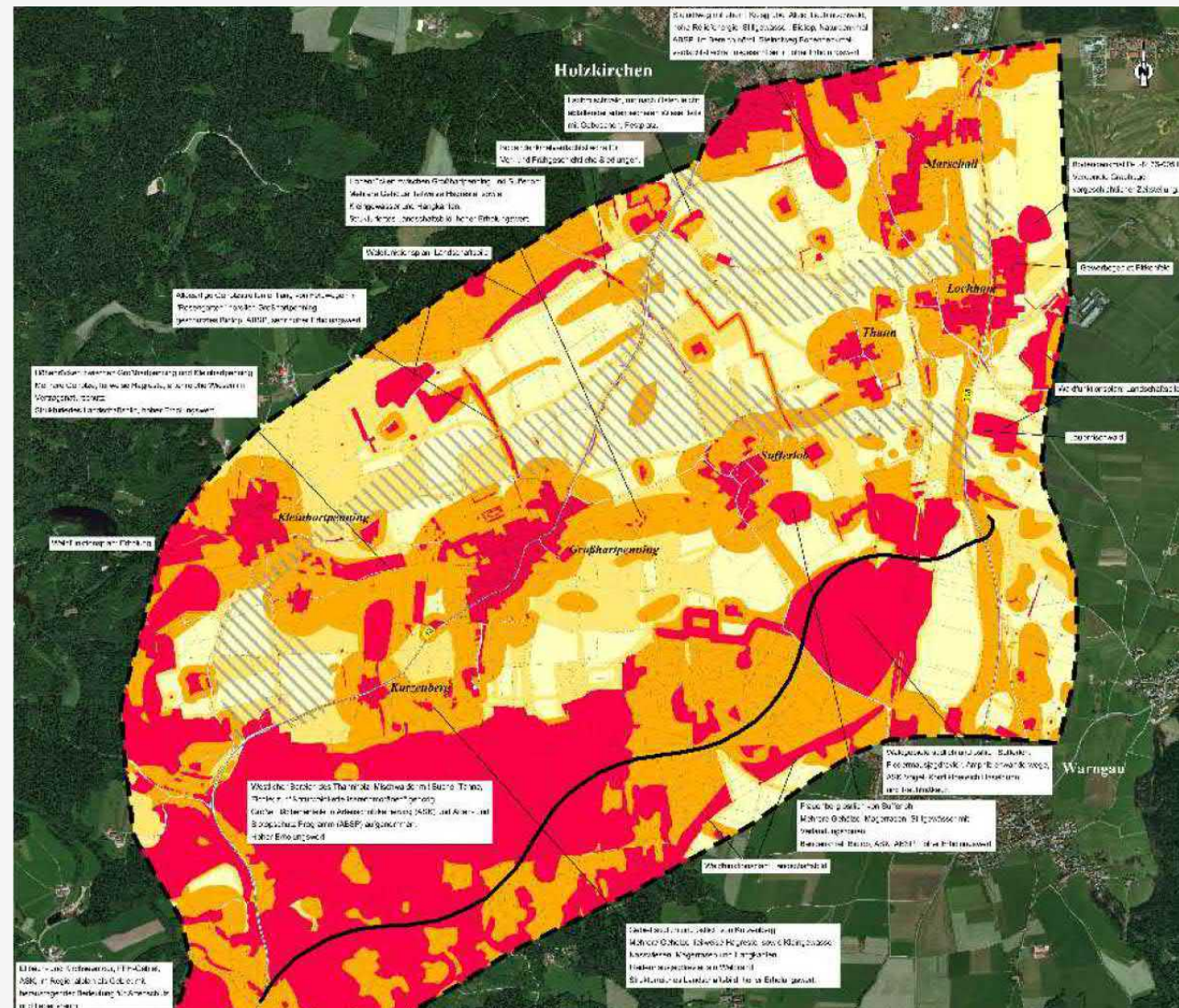
Die V1 mündet nach Unterquerung der Bahnlinie ca. 1,4 km nördlich von Warngau in die B 318



Konflikte mit der Raumwiderstandskarte

Konfliktpotenzial

- 3,3 km in Bereichen sehr hoch,
- 2,2 km in Bereichen hoch,
- 0,4 km in Bereichen mittel
- 0,2 km in Bereichen gering.

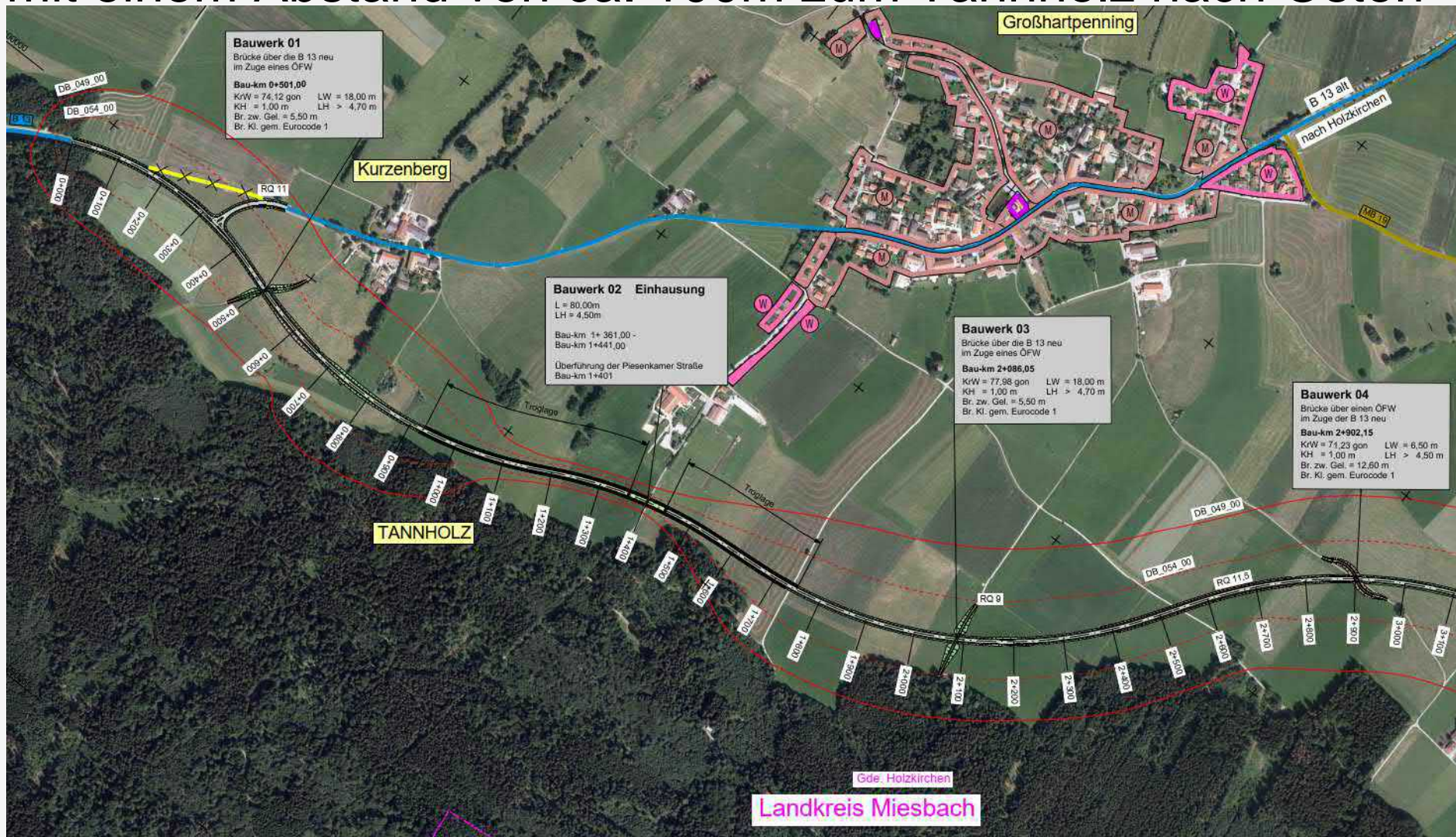




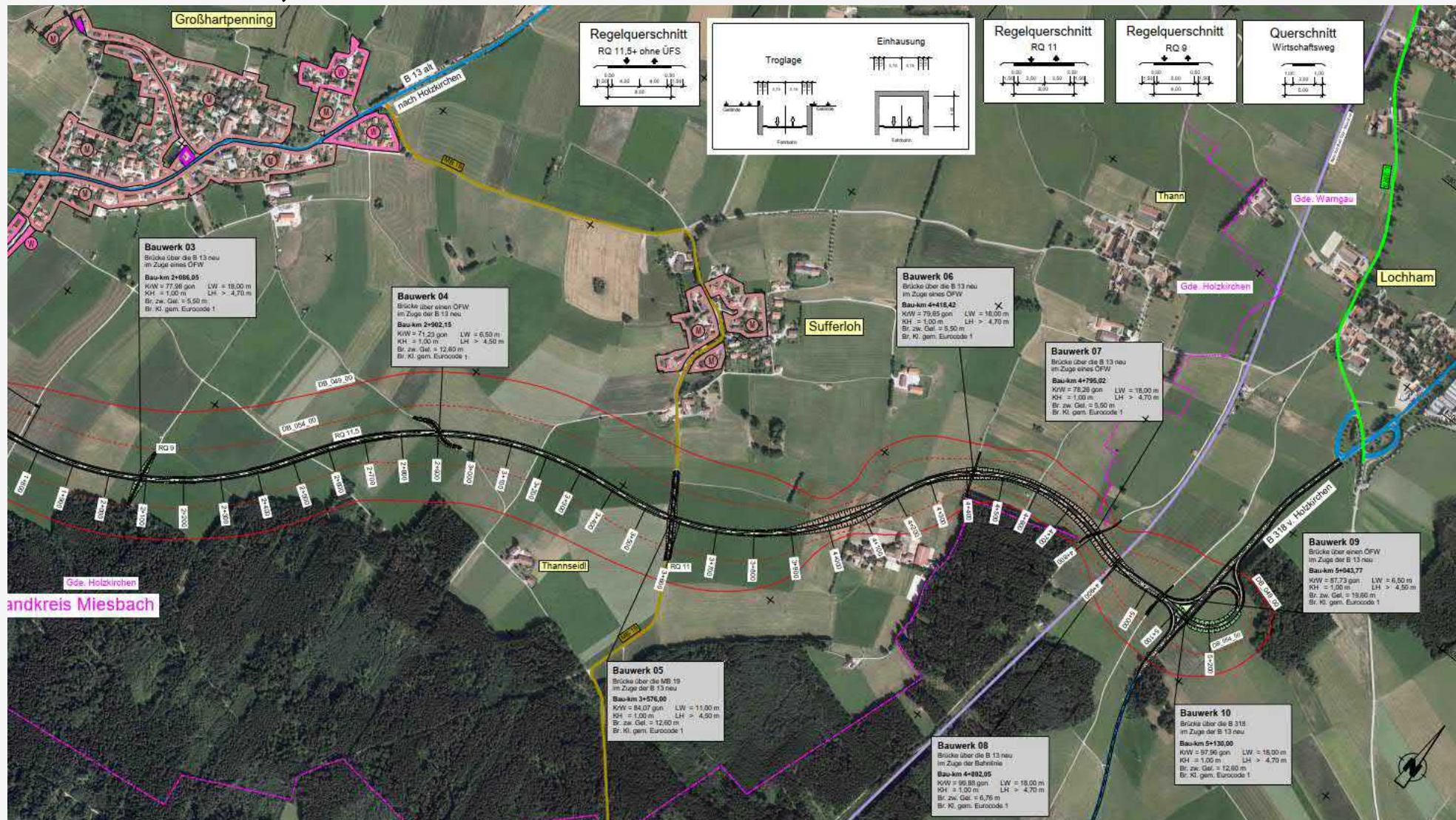
wesentliche Daten

	Länge [km]	Verkehr Trasse [KFZ/24h]	Entlastung Holzkirchen [KFZ/24h]	Bauwerke	Kosten [Mio.€]
V1	6,1	15.100	- 7.900	8	46

Die V2 beginnt ca. 0,6 km westlich von Kurzenberg und fährt mit einem Abstand von ca. 100m zum Tannholz nach Osten



Südlich von Großhartpenning und Sufferloh geführt, erreicht die V2 ca. 0,8 km südlich von Lochham in die B 318

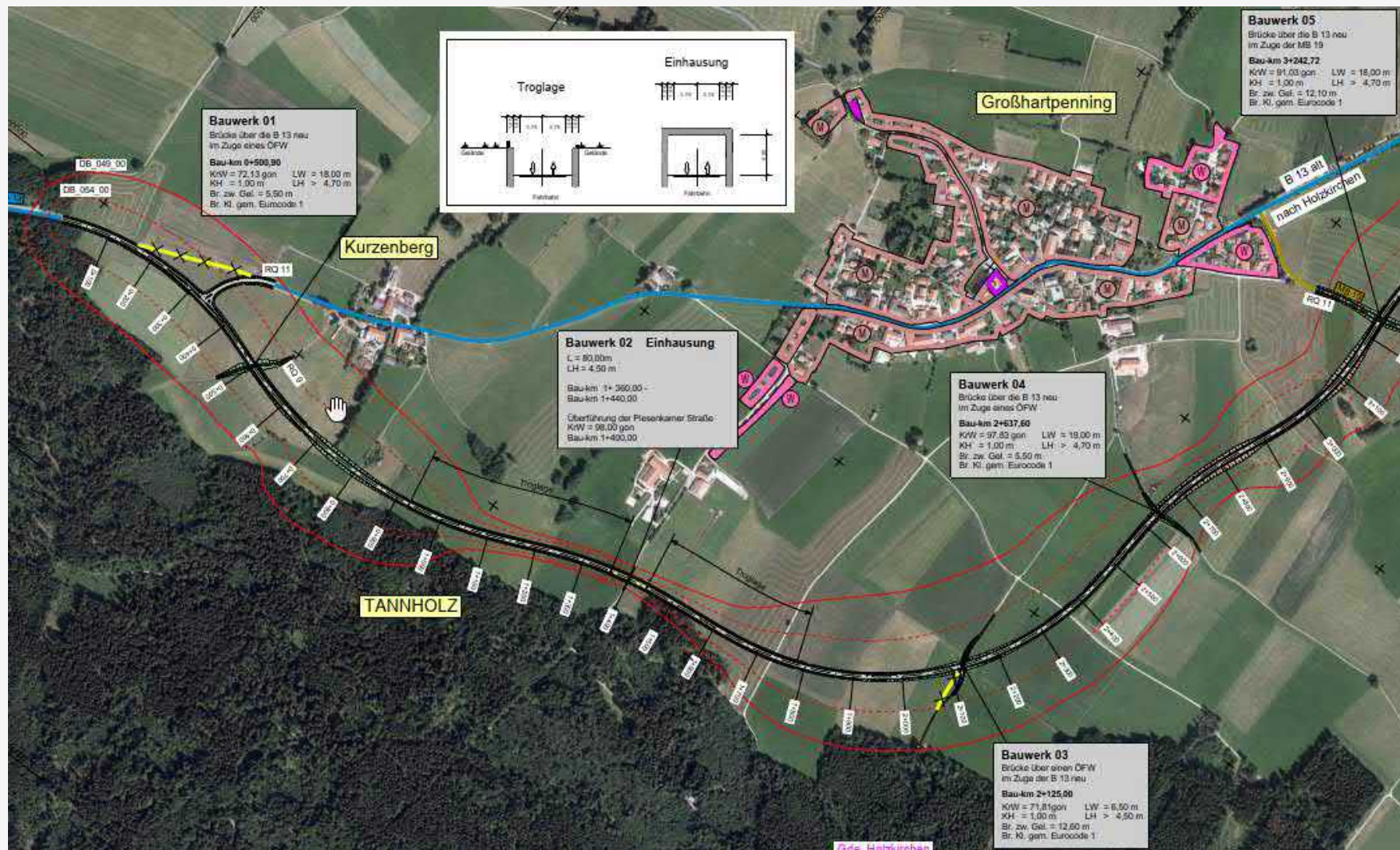




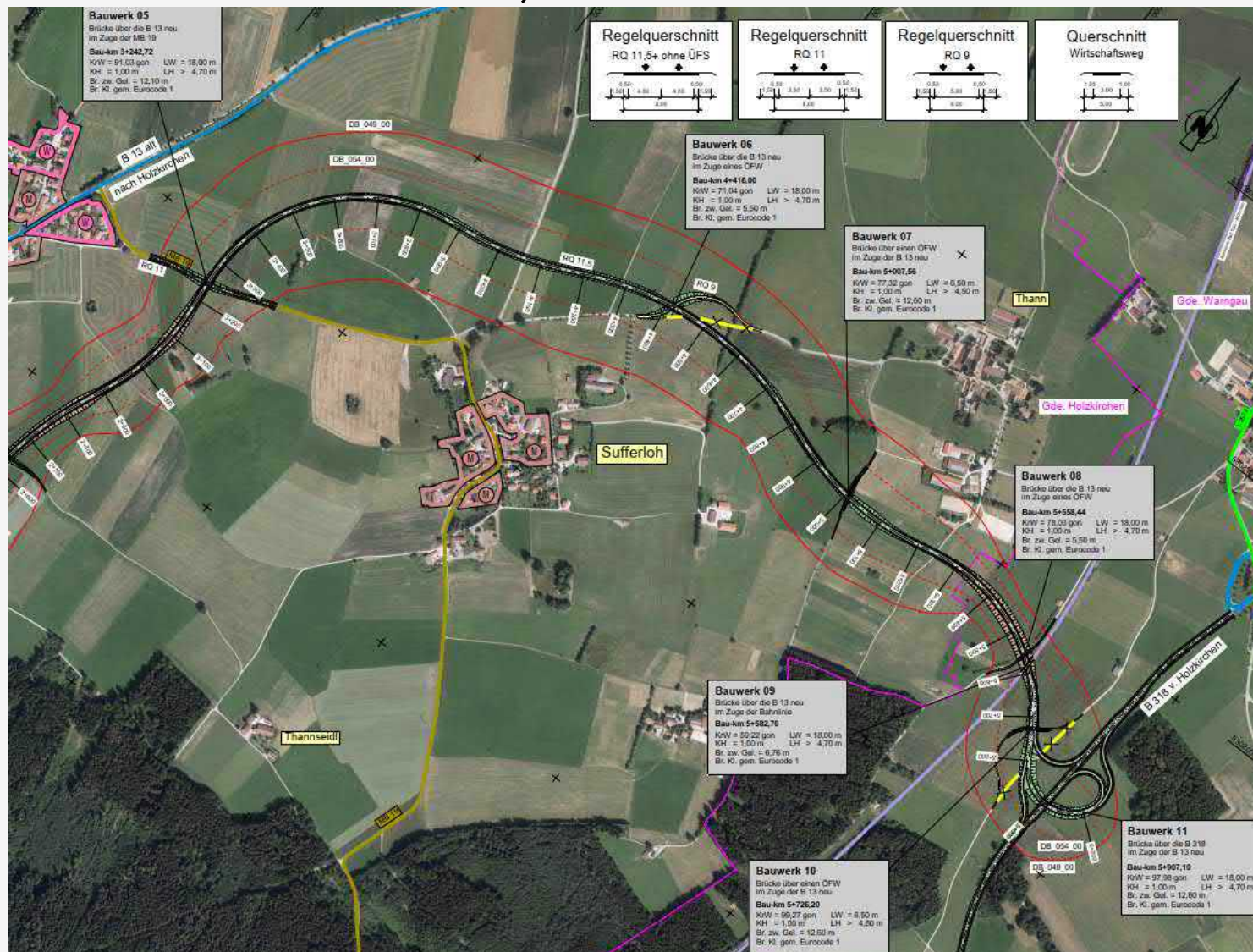
wesentliche Daten

	Länge [km]	Verkehr Trasse [KFZ/24h]	Entlastung Holzkirchen [KFZ/24h]	Bauwerke	Kosten [Mio.€]
V1	6,1	15.100	- 7.900	8	46
V2	4,5	14.400	- 8.500	10	45,7

Die V3 beginnt ca. 0,6 km westlich von Kurzenberg und fährt mit einem Abstand von ca. 100m zum Tannholz nach Osten



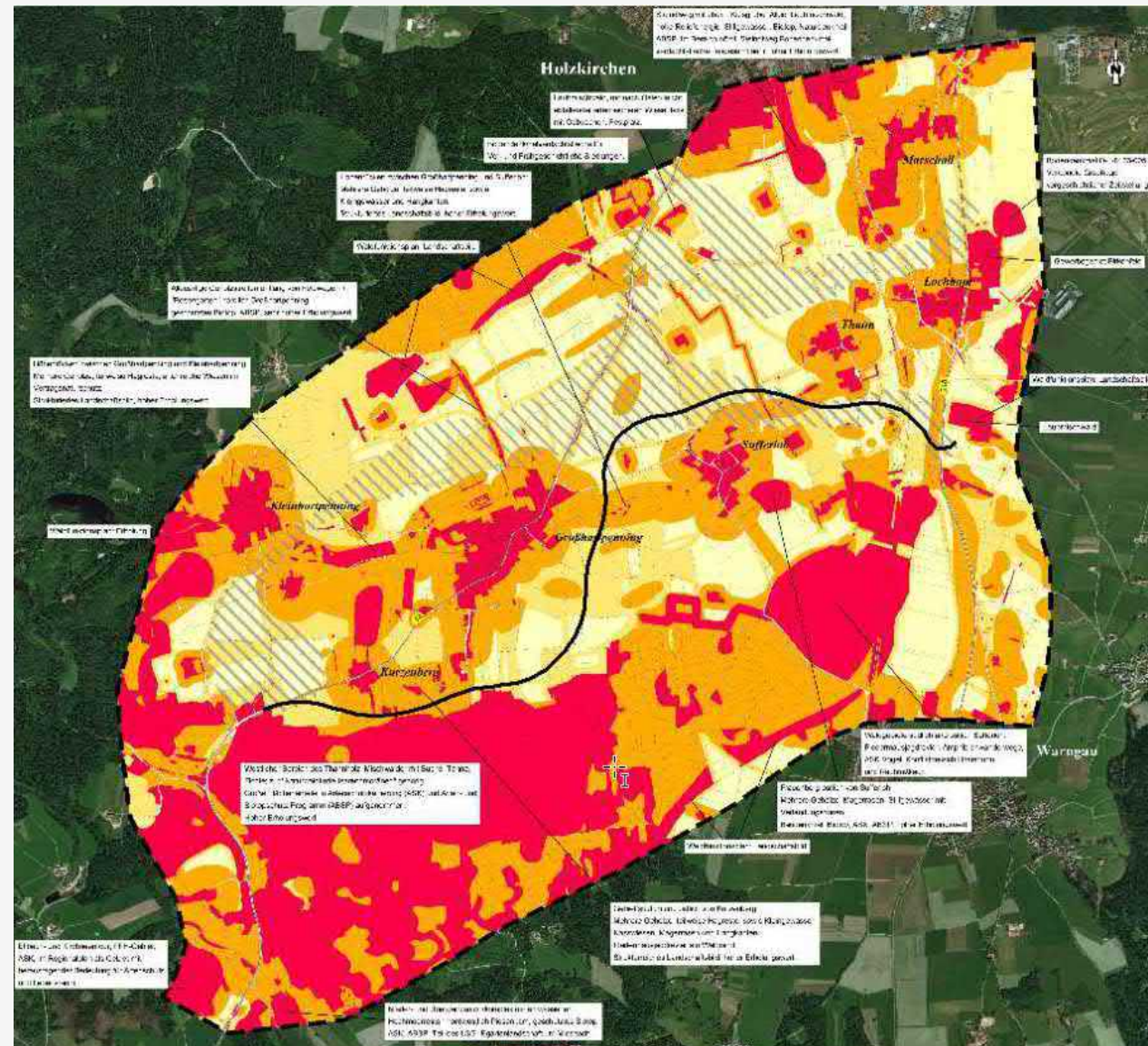
Die V3 fährt zwischen Großhartpenning und Sufferloh nach Norden und erreicht ca. 0,8 km südlich von Lochham die B 318



Konflikte mit der Raumwiderstandskarte

Konfliktpotenzial

- 0,04 km in Bereichen sehr hoch,
- 1,4 km in Bereichen hoch,
- 2,7 km in Bereichen mittel,
- 1,86 km in Bereichen gering.

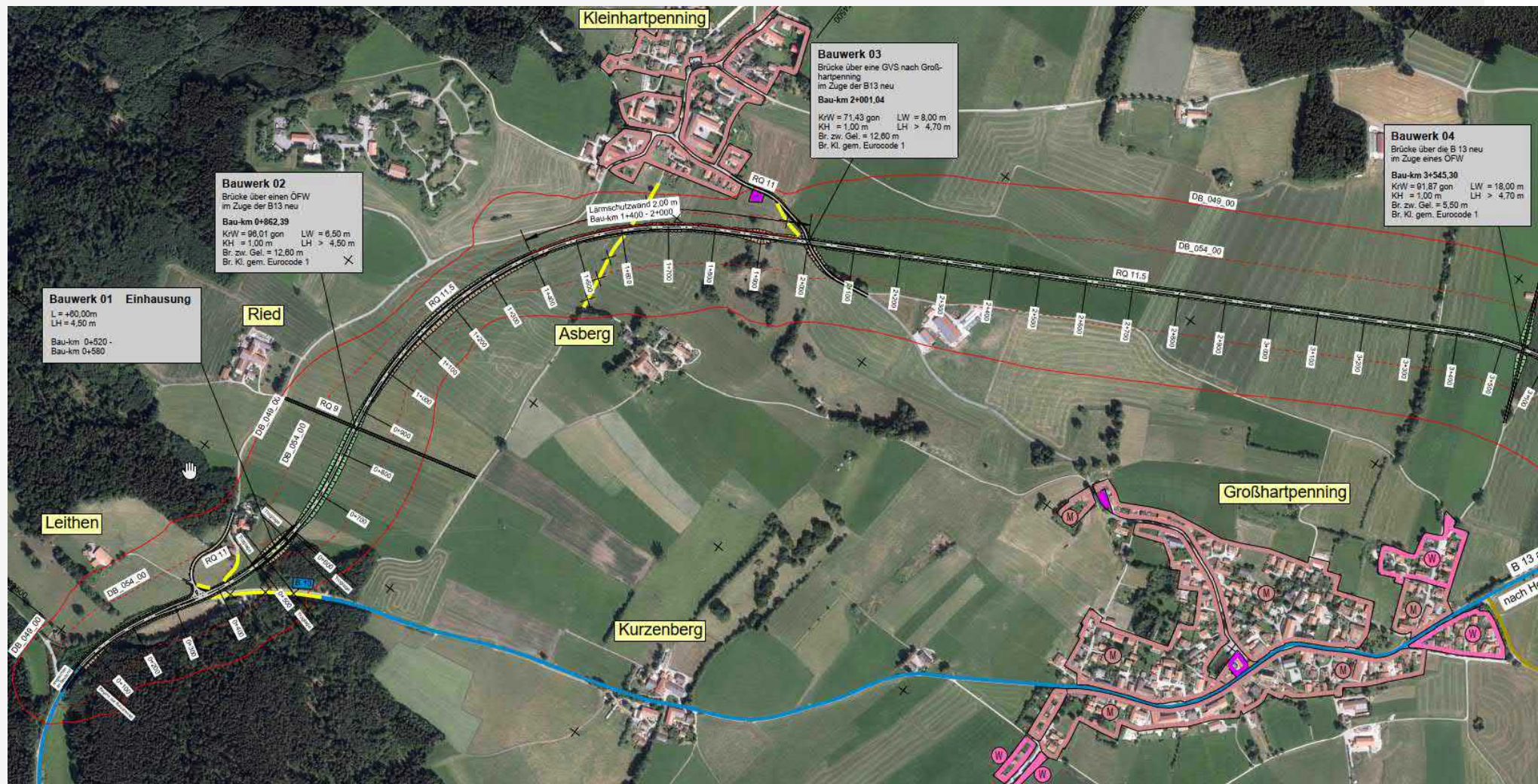




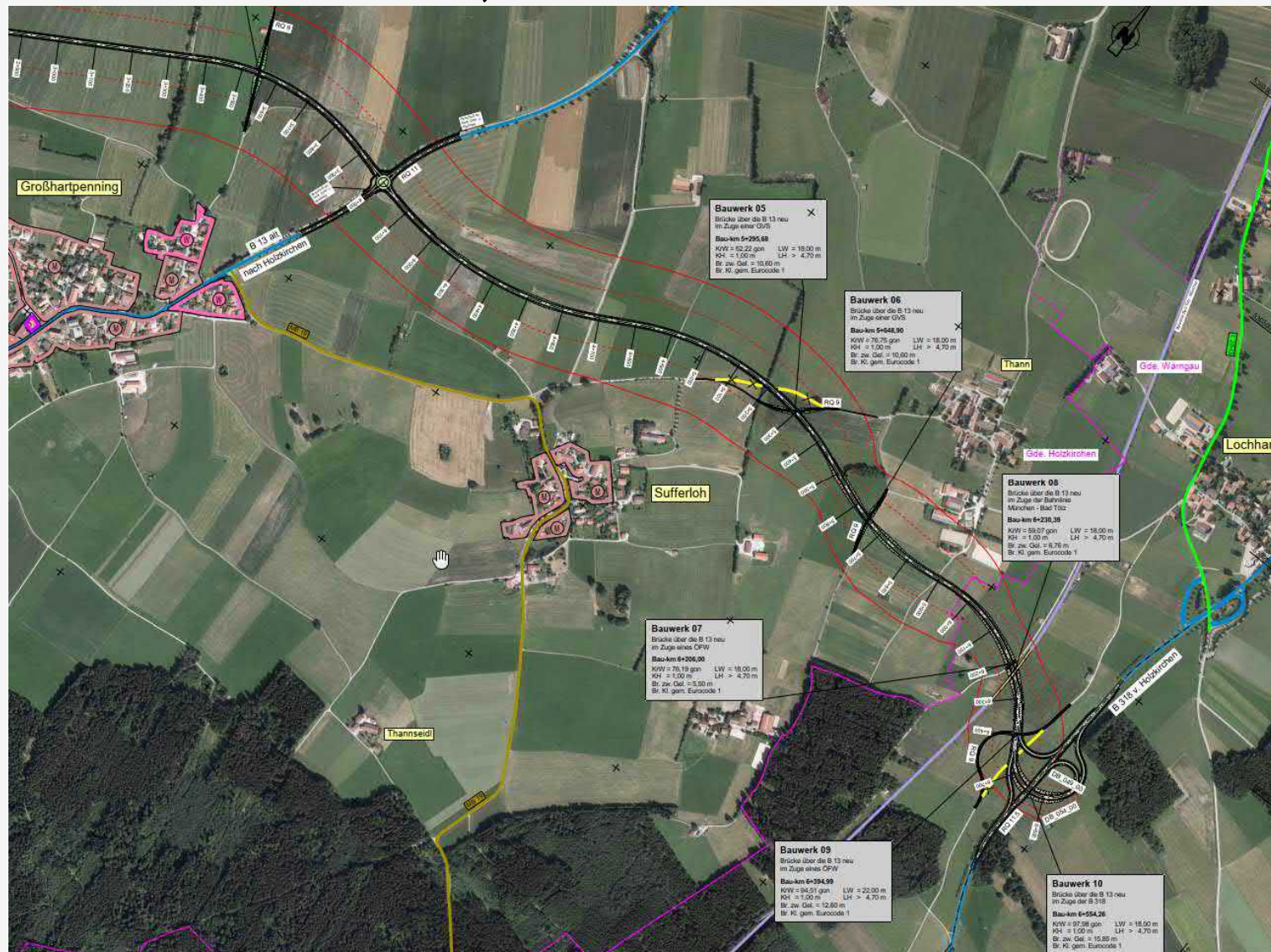
wesentliche Daten

	Länge [km]	Verkehr Trasse [KFZ/24h]	Entlastung Holzkirchen [KFZ/24h]	Bauwerke	Kosten [Mio.€]
V1	6,1	15.100	- 7.900	8	46
V2	4,5	14.400	- 8.500	10	45,7
V3	5,15	13.600	- 8.500	11	50,2

Die V4 (in Anlehnung BVWP) beginnt bei Leithen, fährt zwischen Kleinhartpenning und Asberg nördlich von Großhartpenning nach Osten.



Nach dem Kreisel mit der alten B13 umfährt die V4 Sufferloh nördlich und erreicht ca. 0,8 km südlich von Lochham die B 318

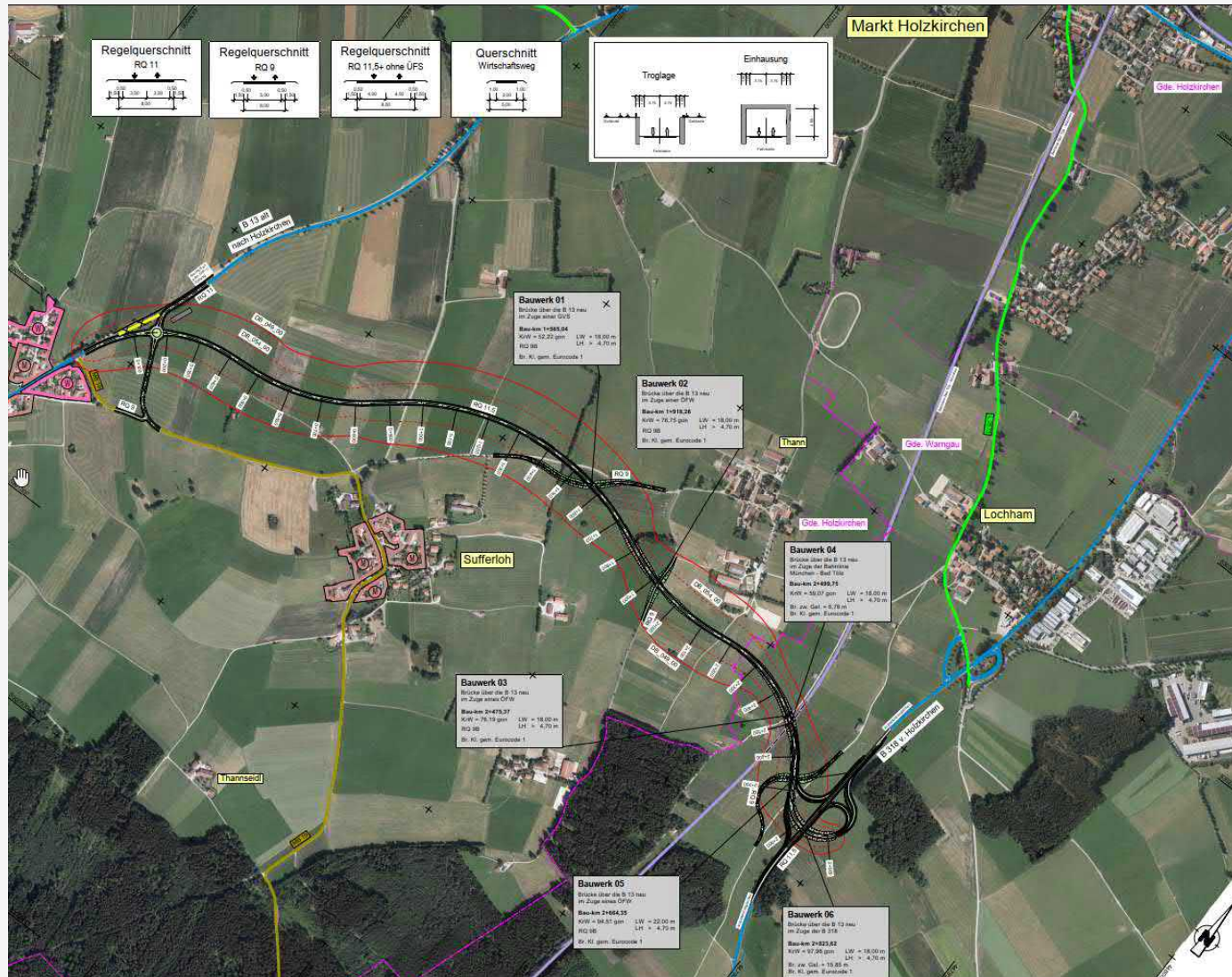




wesentliche Daten

	Länge [km]	Verkehr Trasse [KFZ/24h]	Entlastung Holzkirchen [KFZ/24h]	Bauwerke	Kosten [Mio.€]
V1	6,1	15.100	- 7.900	8	46
V2	4,5	14.400	- 8.500	10	45,7
V3	5,15	13.600	- 8.500	11	50,2
V4	6,51	16.300 / 13.000	-7.500 (-12.400)	10	55,7

Die V5 (BVWP VB) beginnt bei Großhartpenning, umfährt Sufferloh nördlich und erreicht ca. 0,8 km südlich von Lochham die B 318





wesentliche Daten

	Länge [km]	Verkehr Trasse [KFZ/24h]	Entlastung Holzkirchen [KFZ/24h]	Bauwerke	Kosten [Mio.€]
V1	6,1	15.100	- 7.900	8	46
V2	4,5	14.400	- 8.500	10	45,7
V3	5,15	13.600	- 8.500	11	50,2
V4	6,51	16.300 / 13.000	-7.500 (-12.400)	10	55,7
V5	2,98	9.400	-7.100	6	29,8

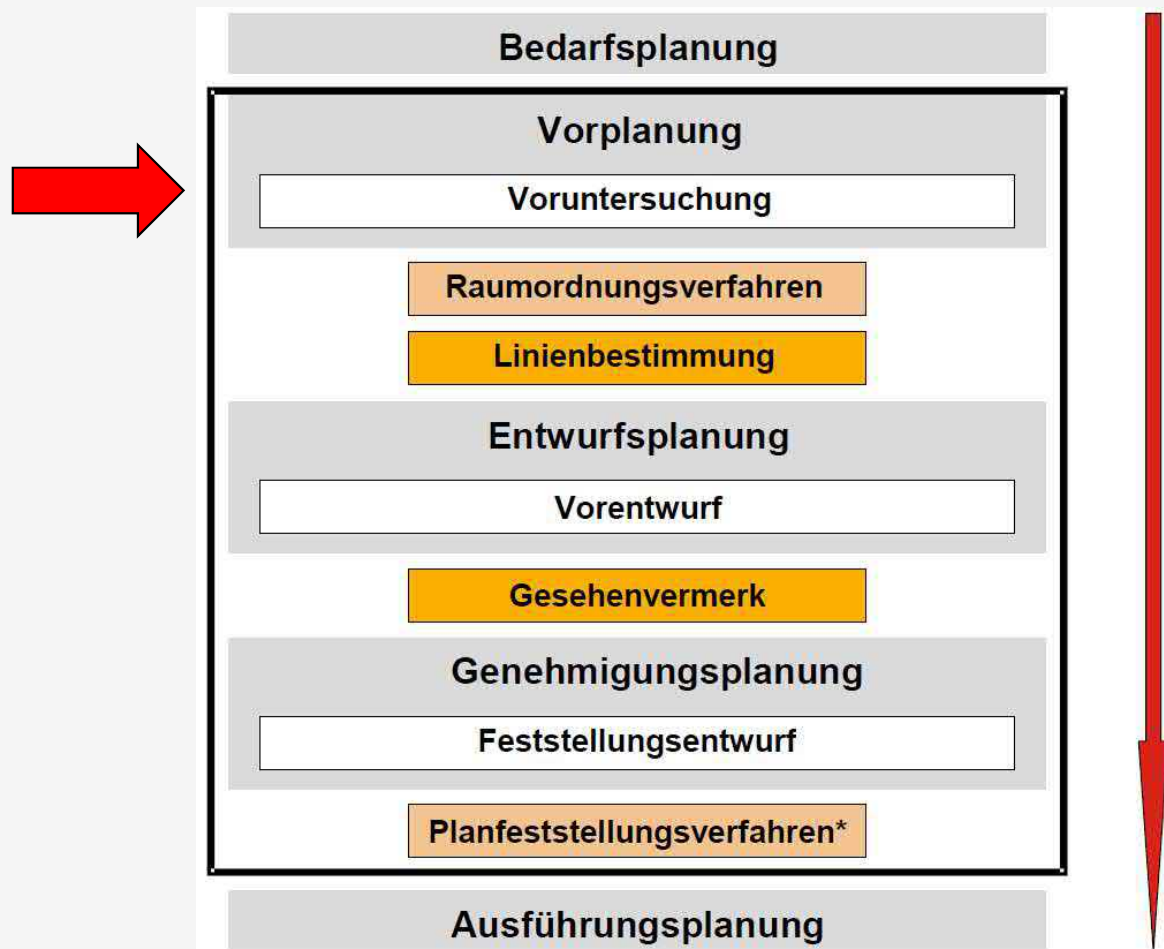


Weiteres Vorgehen:

- Vorschlag: Befassung des Marktes mit den Unterlagen, StBA Rosenheim kann in Gemeinderatssitzung / Bürgerversammlung vortragen, um Fragen zu beantworten
- Stellungnahme des Marktes
- Bund – Land - Abstimmung zur Festlegung der weiter zu verfolgenden Linie



Planungsprozess



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Staatliches Bauamt Rosenheim

