



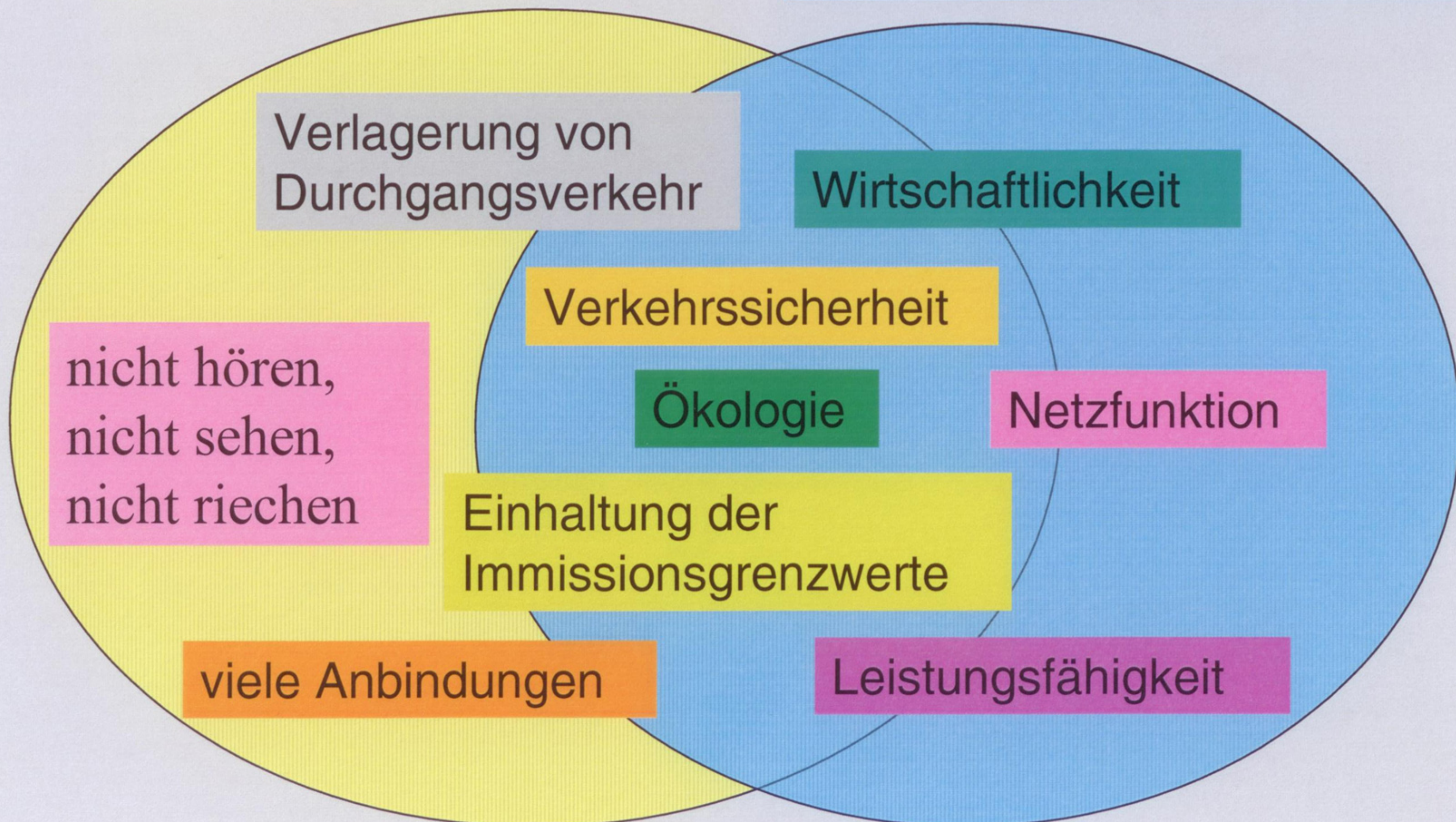
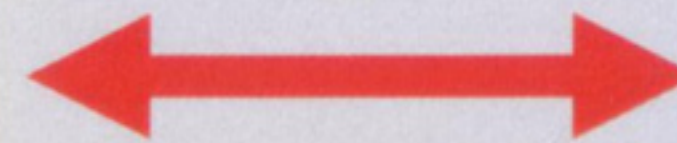
# B 304 OU Obing

# Trassenoptimierung

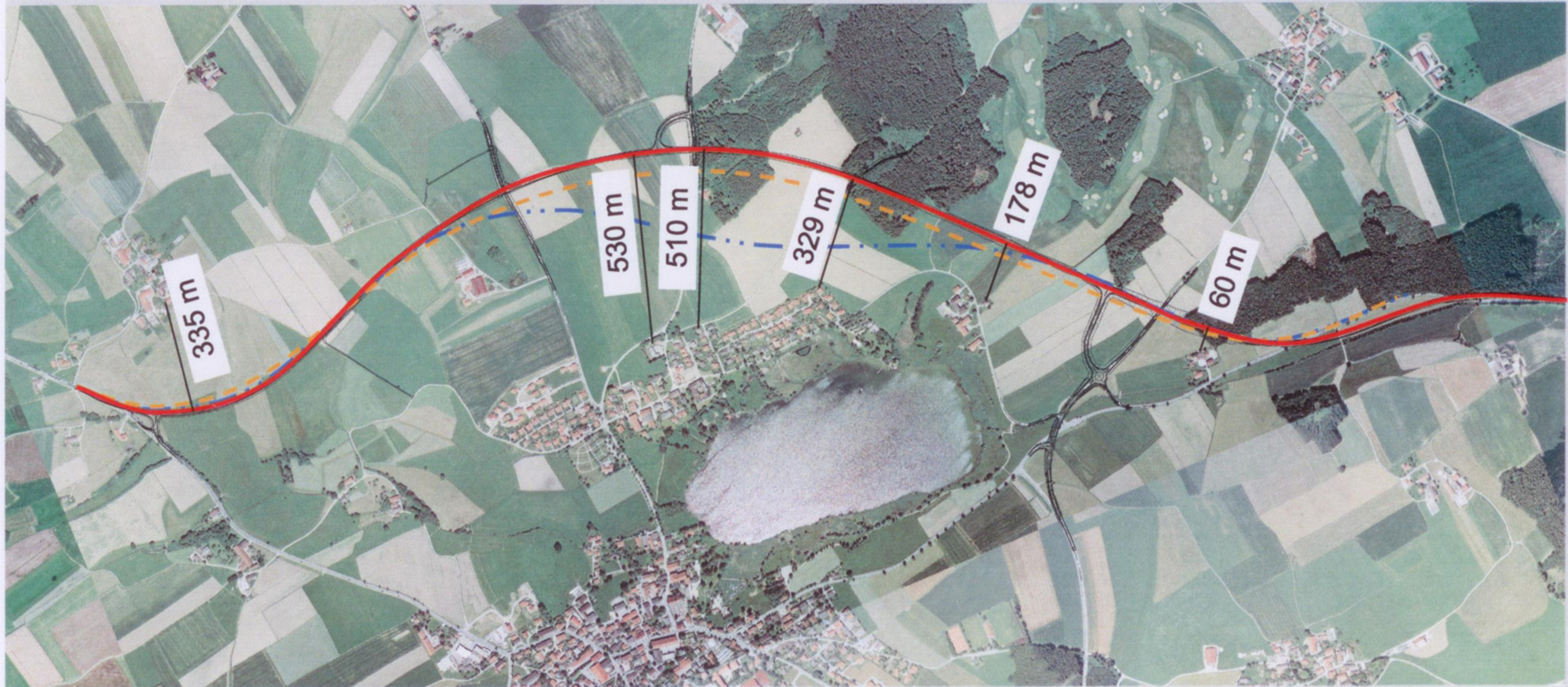
# unterschiedliche Interessen

Gemeinde /  
Bürger

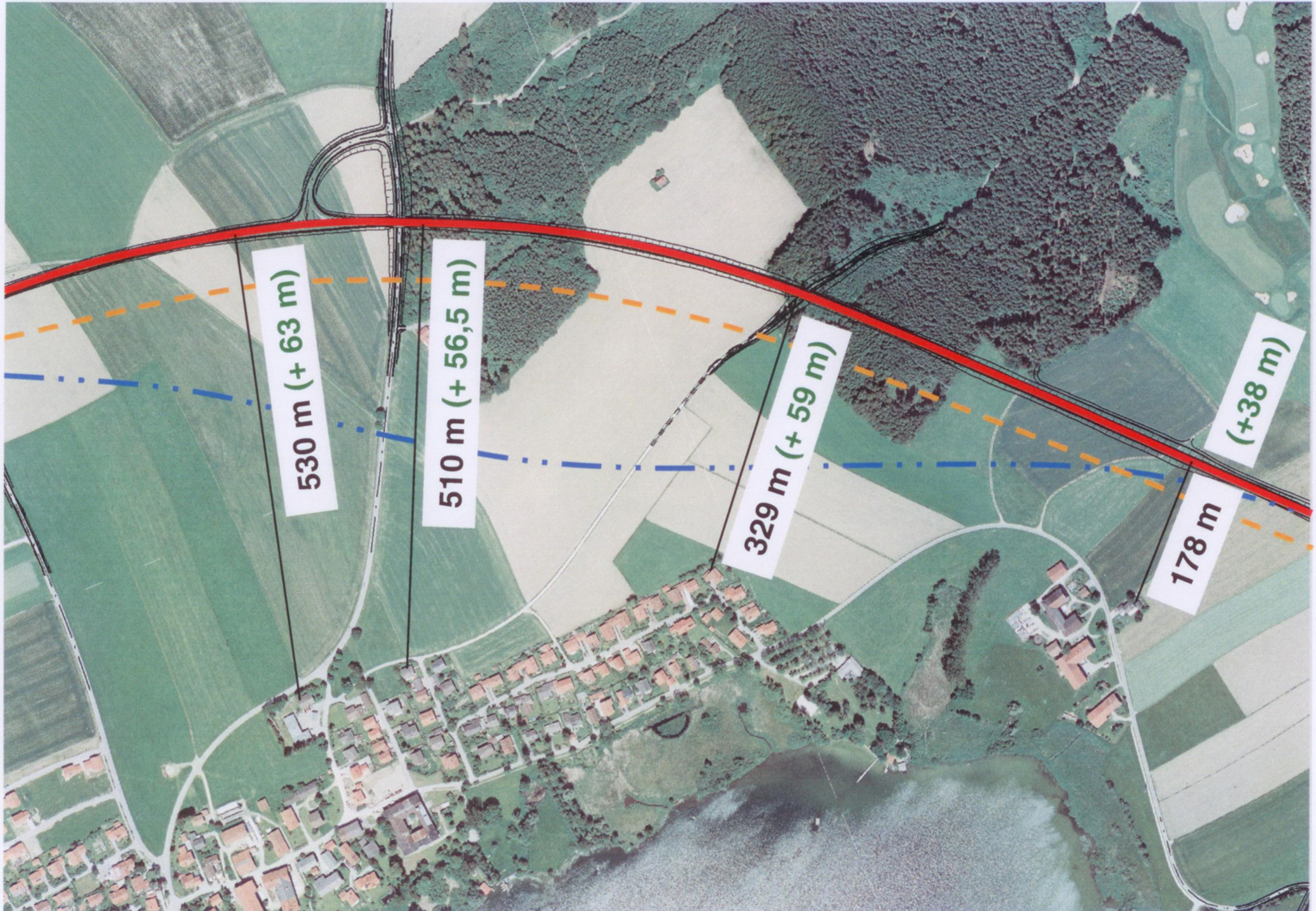
Bundesrepublik Deutschland /  
Steuerzahler

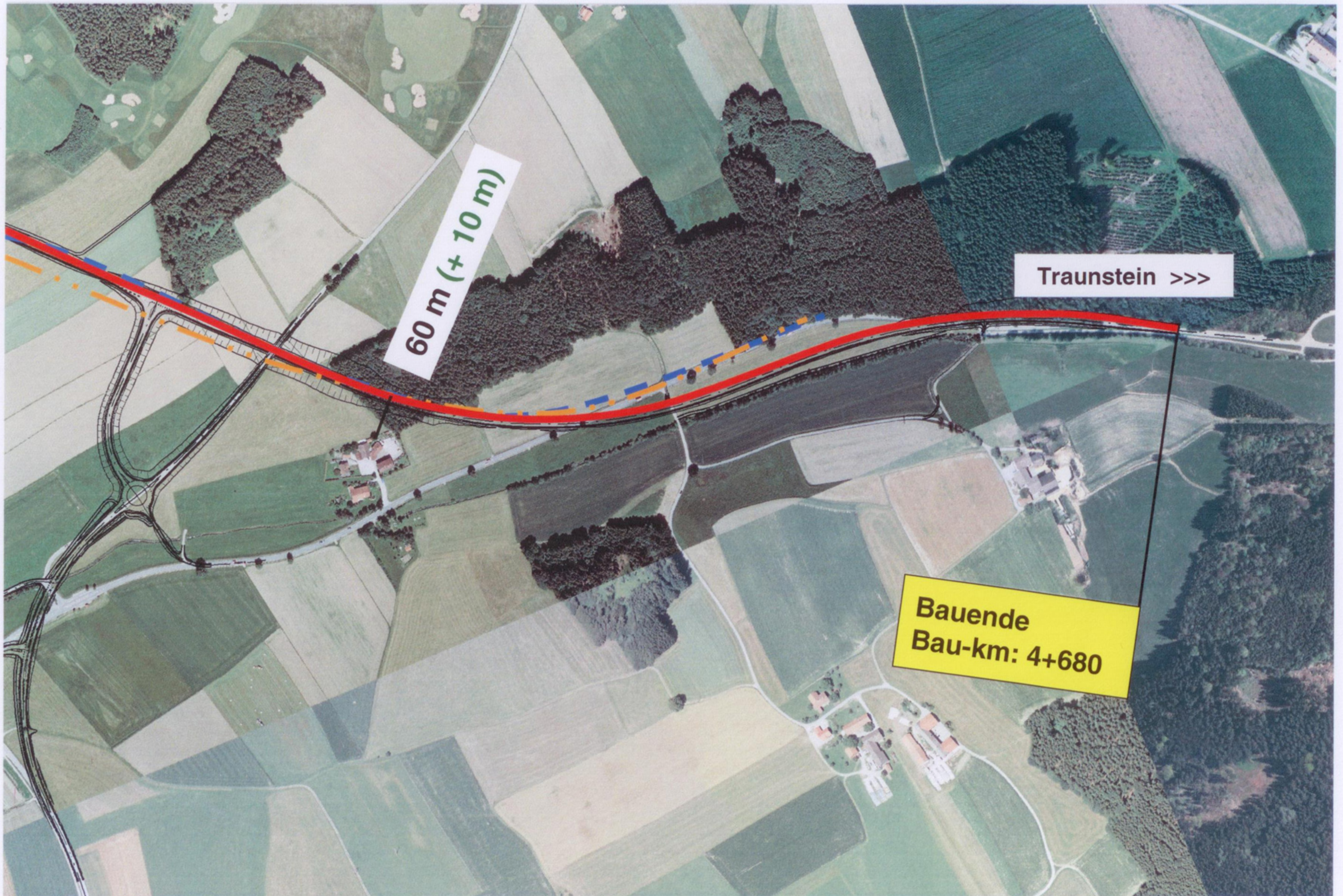


# Lageplan









# Lageplan

Abstand zu:	VE- Trasse*	PLAFE- Trasse**	Differenz
Rumersham	310 m	<b>335 m</b>	+ 25 m
Pfaffing bei Kr TS 8	467 m	<b>530 m</b>	+ 63 m
Pfaffing bei Schalkhamerstraße	270 m	<b>329 m</b>	+ 59 m
Jepolding	140 m	<b>178 m</b>	+ 38 m
Hochbruck	50 m	<b>60 m</b>	+ 10 m

\* Trasse aus Vorentwurfsplanung

\*\* Trasse für Planfeststellungsverfahren

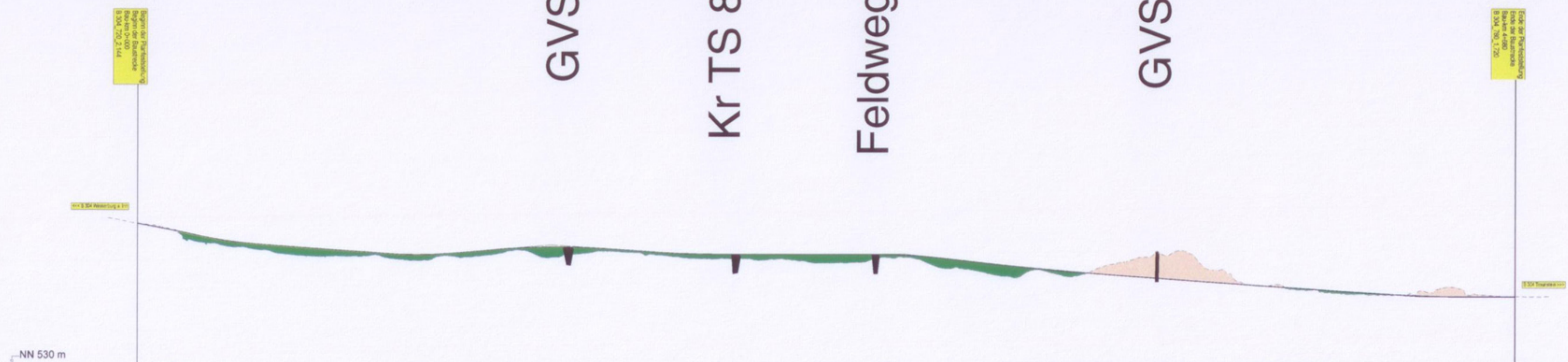


# Höhenplan



0+000    0+500    1+000    1+500    2+000    2+500    3+000    3+500    4+000    4+500

GVS    Kr TS 8    Feldweg    GVS







# Höhenplan

## Rumersham

<< B 304 Wasserburg  
a. Inn

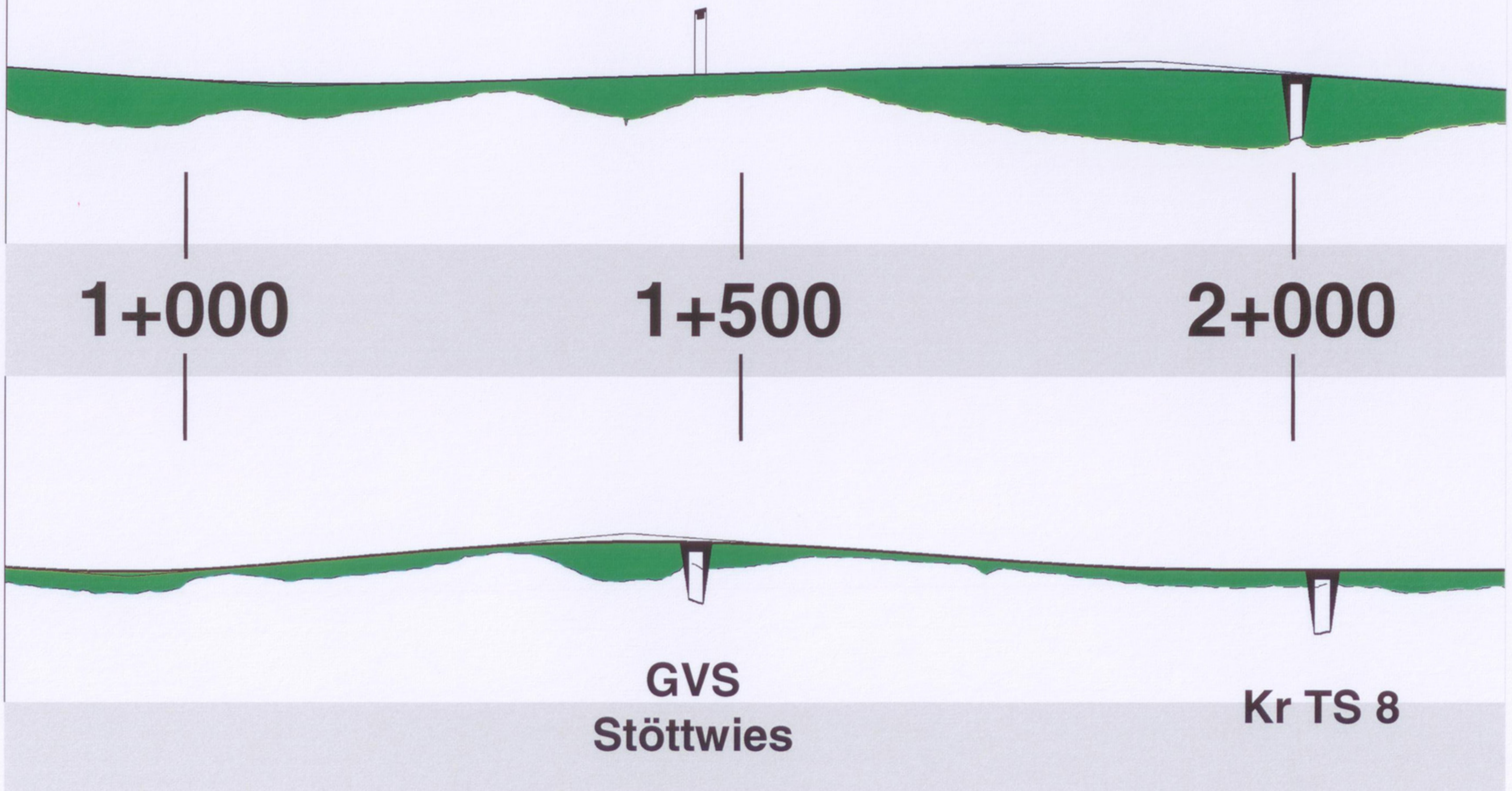
0+500

<< B 304 Wasserburg  
a. Inn



# Höhenplan

**P f a f f i n g**



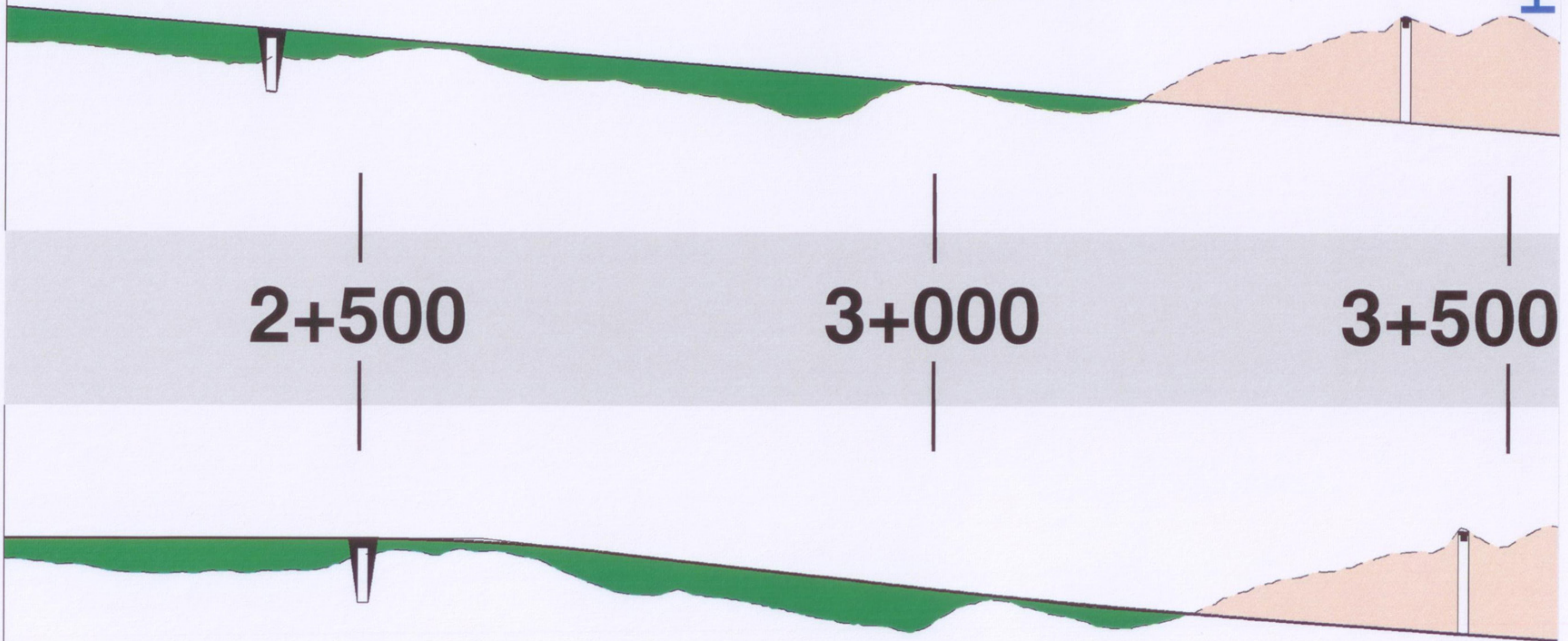


# Höhenplan

**Pfaffing**

**Jepolding**

**Hochbruck**



**2+500**

**3+000**

**3+500**

**Schalkhamerstr.**



# Höhenplan

Hochbruck

B 304 Traunstein >>

4+000

4+500

B 304 Traunstein >>

# Höhenplan

- Die mittlere Dammhöhe wird halbiert.

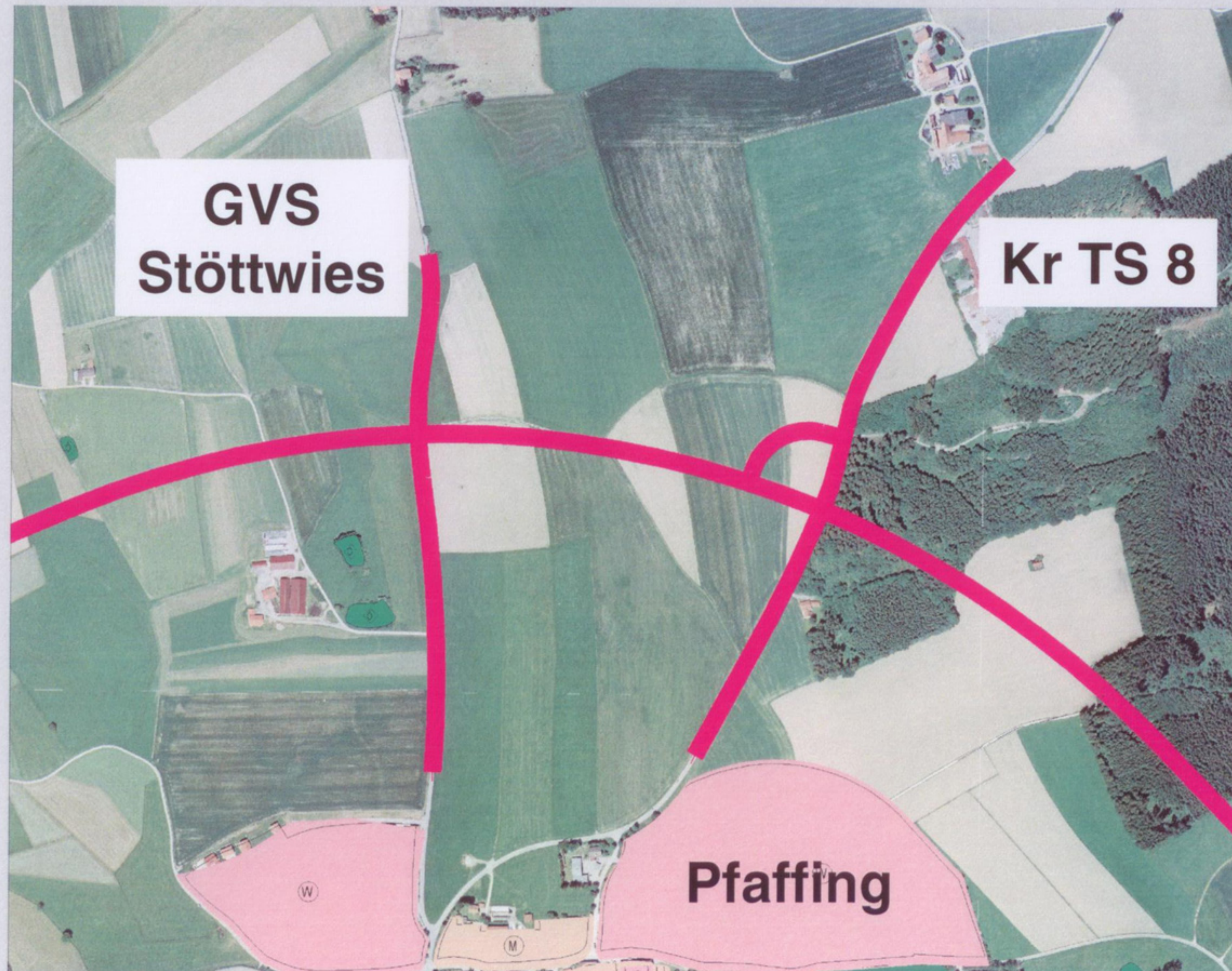
Dammhöhe	VE- Trasse*	PLAFE- Trasse**	Differenz
maximale Dammhöhe	6,8 m	4,0 m	- 2,8 m
mittlere Dammhöhe	3,5 m	1,8 m	- 1,7 m
Bereich Rumersham	4,5 m	2,0 m	- 2,5 m
GVS Stöttwies	2,0 m	2,0 m	-
Kr TS 8	6,8 m	2,0 m	- 4,8 m
Schalkhamerstraße	3,0 m	3,0 m	-
Bereich Jepolding	3,0 m	3,0 m	-

\* Trasse aus Vorentwurfsplanung

\*\* Trasse für Planfeststellungsverfahren

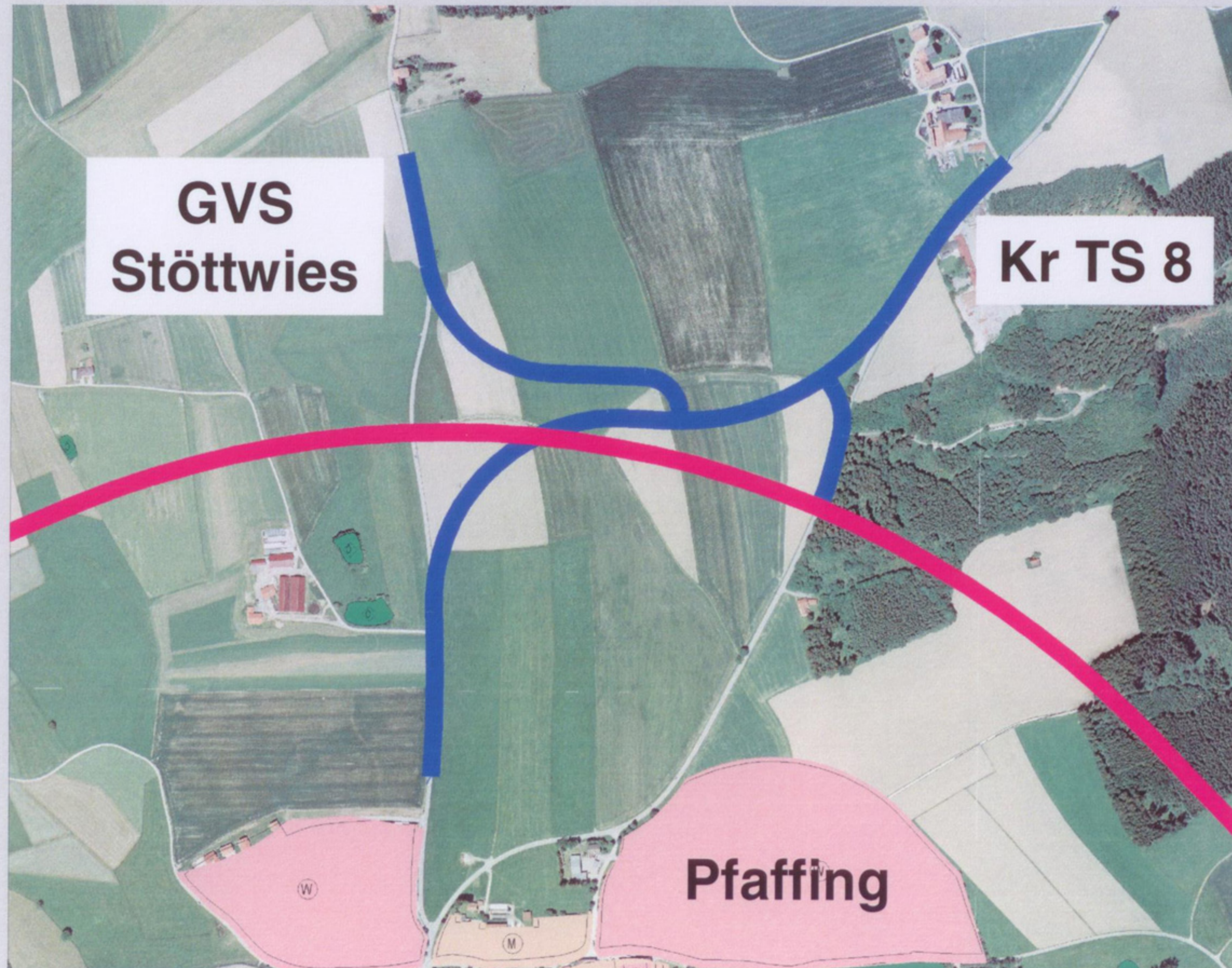
# Knotenpunkt Mitte

## getrennte Unterführung GVS und Kr. TS 8



# Knotenpunkt Mitte

## Zusammenlegung GVS Stöttwies und Kr TS 8



# Abwägung

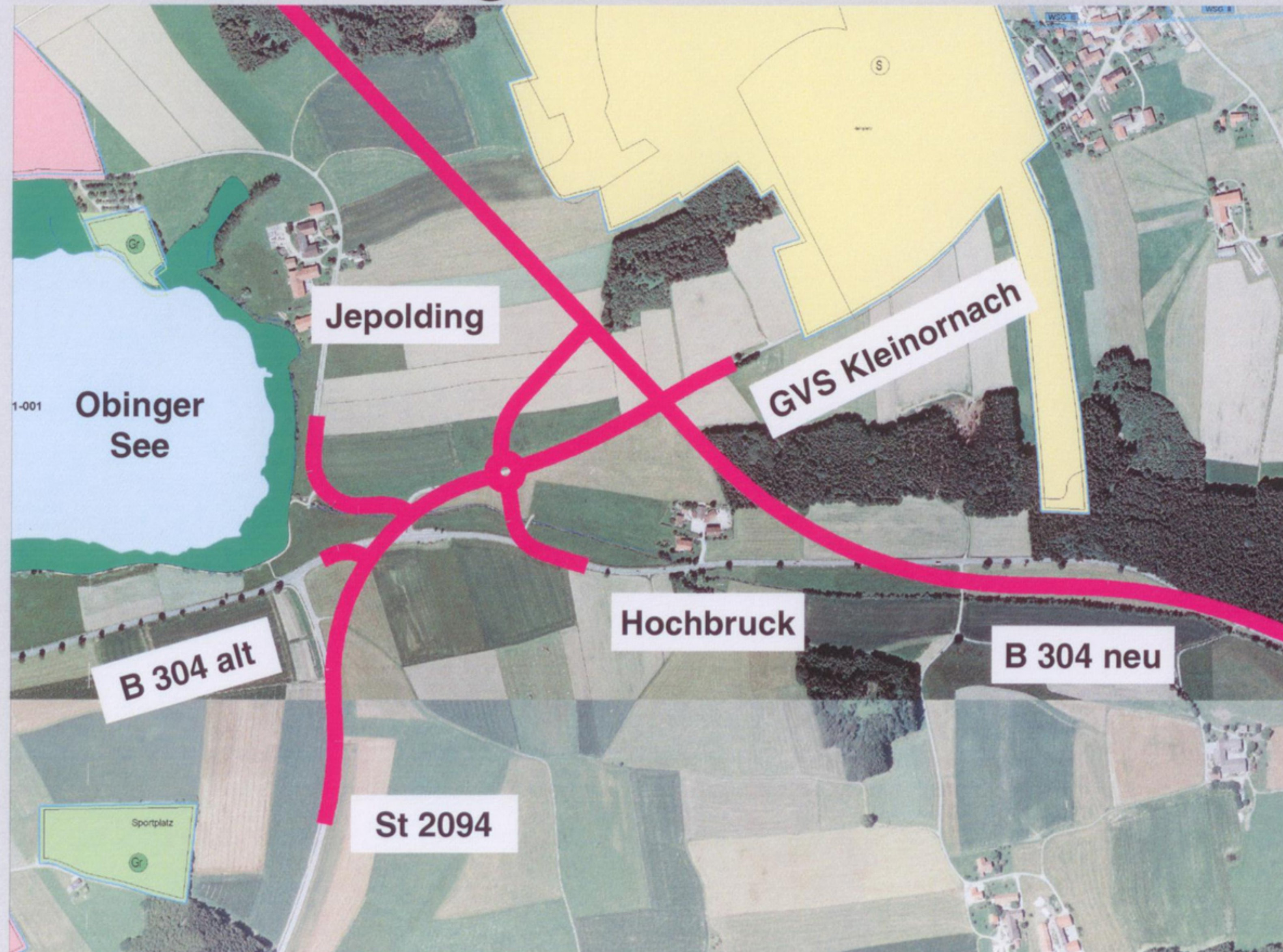
## Zusammenlegung GVS Stöttwies und Kr TS 8

	Zusammenlegung	getrennte Unterführung
Flächenverbrauch	höher	niedriger
Verkehrssicherheit	geringer	hoch
ökologische Beeinträchtigung	Verbotstatbestand (Kiebitz)	gering
Wirtschaftlichkeit	vergleichbar	vergleichbar
genehmigungsfähig	nein	ja



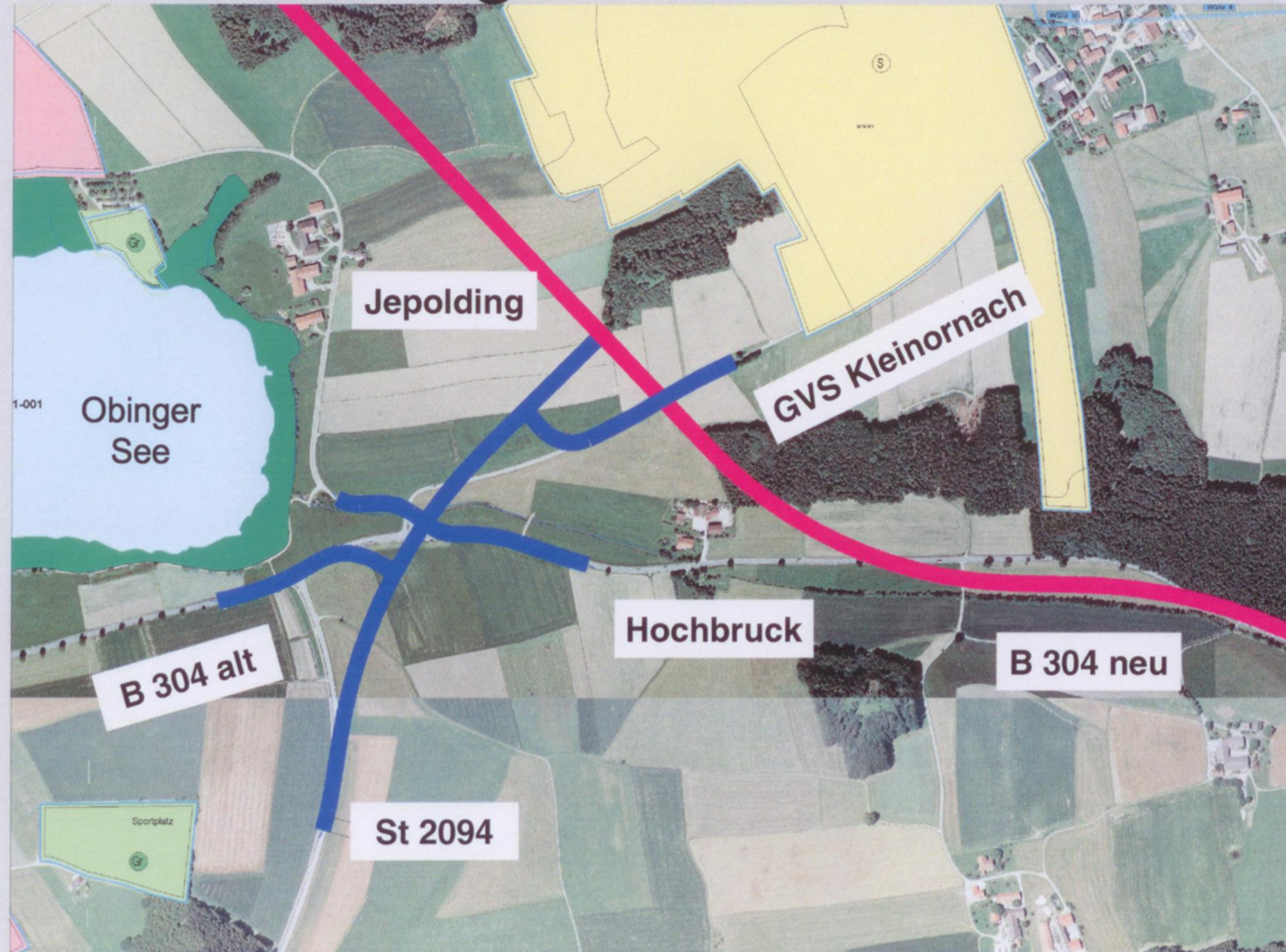
# Knotenpunkt Ost

## Einmündungen vs. Kreisverkehr



# Knotenpunkt Ost

## Einmündungen vs. Kreisverkehr



# Abwägung

## Einmündungen vs. Kreisverkehr

	Einmündungen	Kreisverkehr
Flächenverbrauch	vergleichbar	vergleichbar
Verkehrssicherheit	geringer	hoch
Verkehrsführung	unübersichtlich	übersichtlich
Anschl. GVS	Einmündung St 2094	Kreisverkehr
ökologische Beeinträchtigung	gering	gering
Wirtschaftlichkeit	vergleichbar	vergleichbar
„Visitenkarte Obing“	-	gute Orientierung, Gestaltungsmöglichkeit
genehmigungsfähig	vielleicht	ja

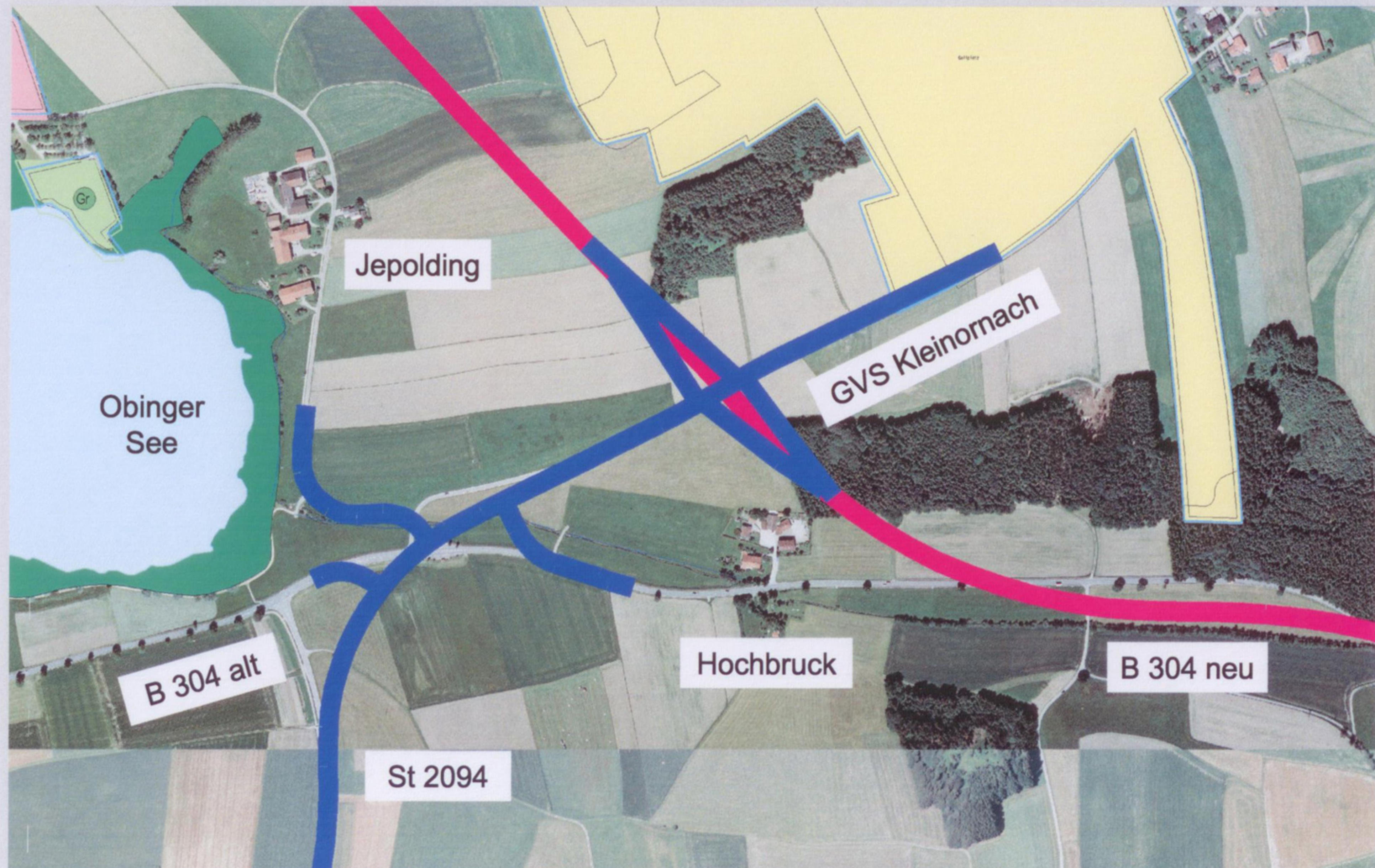
# Abwägung

## Anschluss östlich Hochbruck vs. Kreisverkehr

	Anschluss östlich Hochbruck	Kreisverkehr
Flächenverbrauch	geringer	größer
Verkehrssicherheit	vergleichbar	vergleichbar
Umwegigkeit St2094	höher	niedriger
ökologische Beeinträchtigung	Verbotstatbestand Kiebitz	kein Verbotstatbestand
Schutzgut Mensch	stärker beeinträchtigt	hoher Schutz
Wirtschaftlichkeit	geringere Kosten	höhere Kosten
genehmigungsfähig	nein	ja

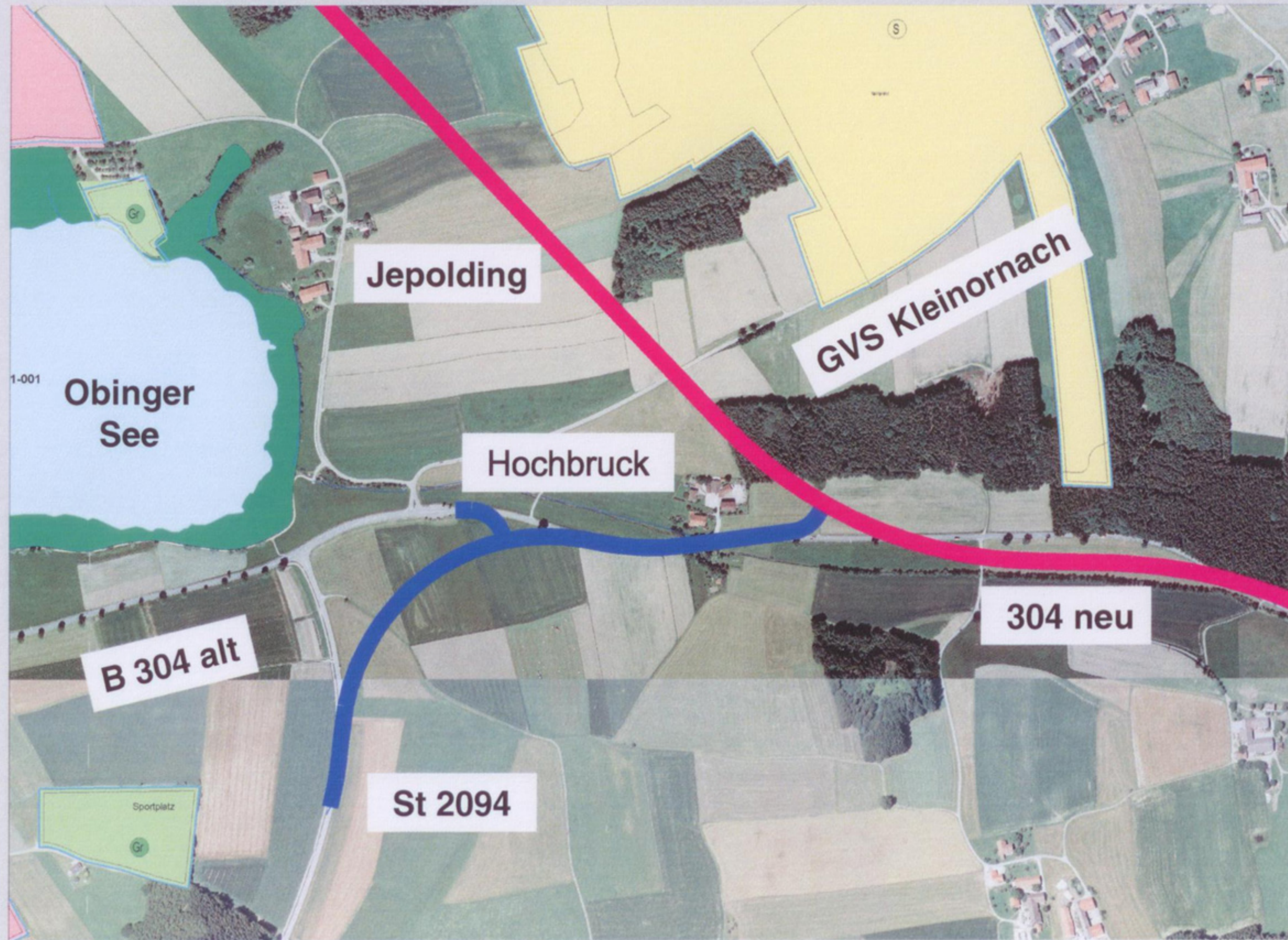
# Knotenpunkt Ost

## Anschluss St 2094 über Parallelrampen



# Knotenpunkt Ost

## Anschluss B 304 östlich von Hochbruck

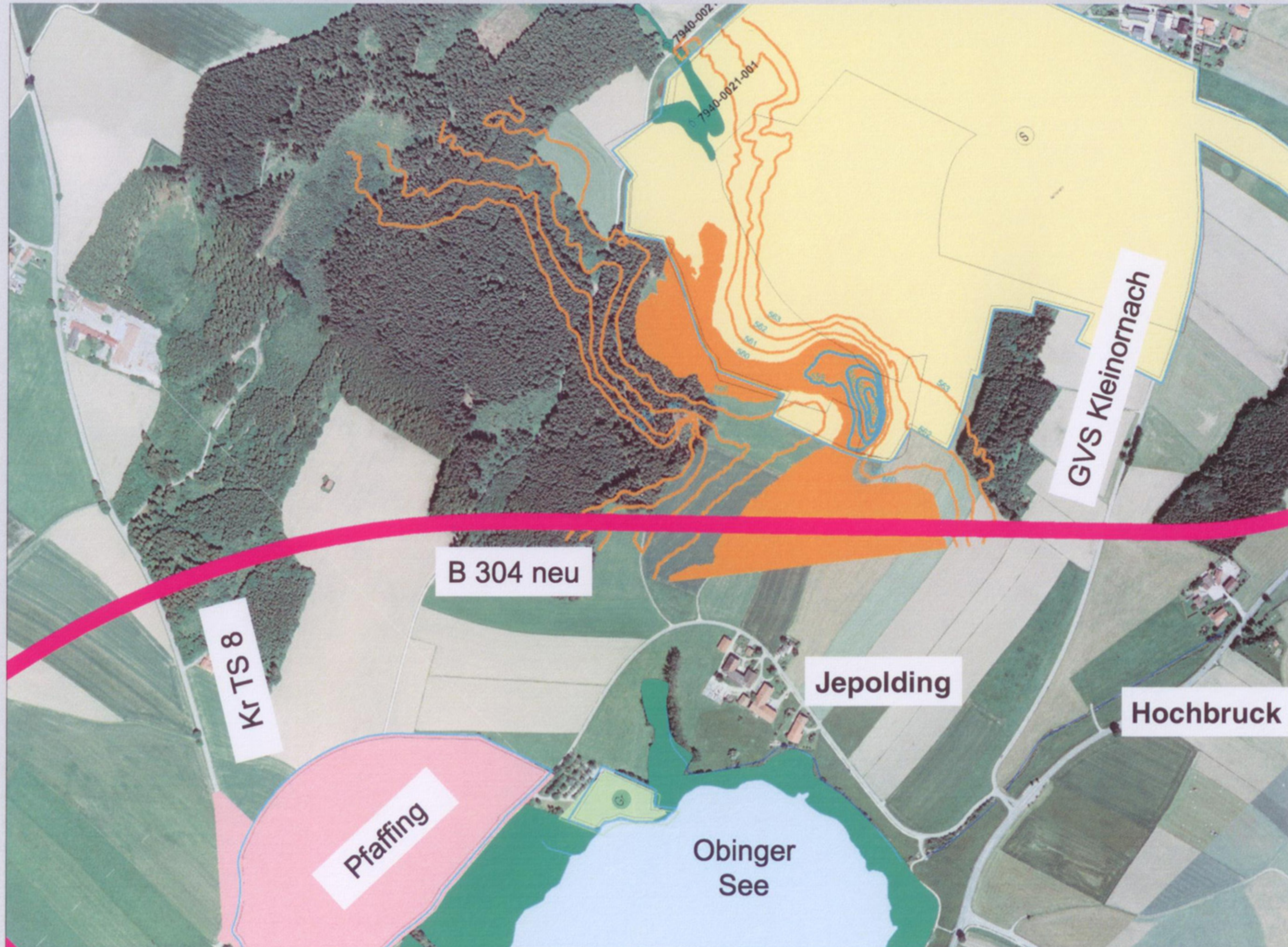


# Abwägung

## Anschluss St 2094 über Parallelrampen

	Parallelrampen	Kreisverkehr
Flächenverbrauch	etwas höher	etwas niedriger
Verkehrssicherheit	vergleichbar	vergleichbar
verkehrl. erforderlich	nein	ja
Anschluss GVS	durchgängig	untergeordnet
ökologische Beeinträchtigung	Abrücken der Trasse erforderlich!	max. Abstand zur Bebauung
Schutzgut Mensch	stärker beeinträchtigt	max. Abstand zur Bebauung
Wirtschaftlichkeit	höhere Kosten	niedrigere Kosten
genehmigungsfähig	nein	ja

# Geländemulde Jepolding





# Nächste Schritte:

- Gemeinderatsbeschluss
- Planfeststellungsverfahren

