

Planfeststellung

**1. Tektur
vom 10.03.2016**

Erläuterungsbericht



mit Roteintragung(en)

Bundesautobahn A 94 München - Pocking (A 3)

**Neubau der A 94
von Kirchham bis Pocking**
Bau-km 26+275 – Bau-km 38+600

Festgestellt gem. § 17 FStrG
durch Beschluss vom 19. 07. 18
Nr. 32-4354. M-17/A 94
Regierung von Niederbayern
Landshut, 19. 07. 18

gez.
Dr. Forster
Regierungsdirektorin

<p>Aufgestellt:</p> <p>München, 31.05.2012 Autobahndirektion Südbayern</p>  <p>Lichtenwald Präsident</p>	<p>Aufgestellt:</p> <p>München, 10.03.2016 Autobahndirektion Südbayern</p>  <p>Peiker Ltd. Baudirektor</p>
---	--

INHALTSVERZEICHNIS

0.1	Vorbemerkung	6
0.2	Ursprüngliche Antragsunterlagen vom 31.05.2012 - Anlass der Tektur zum bisher durchgeführten Planfeststellungsverfahren	7
1	DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME	8
1.1	Planerische Beschreibung	8
1.1.1	Art und Umfang der Baumaßnahme	8
1.1.2	Lage im Straßennetz.....	8
1.1.3	Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen.....	9
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	9
1.2.1	Länge, Querschnitt.....	9
1.2.2	Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik	10
1.2.3	Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik	10
1.2.4	Abschnittsbildung, Beginn der Planfeststellung	11
2	NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME	11
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	11
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	12
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele und Aspekte der Bauleitplanung	13
2.3.1	Raumordnerische Entwicklungsziele	13
2.3.2	Aspekte der Bauleitplanung	14
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	15
2.4.1	Gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastung	15
2.4.2	Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes	16
2.4.3	Verbesserung grenzüberschreitender Straßenverbindungen.....	17
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	17
3	ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME, VERGLEICH DER VARIANTEN, WAHL DER LINIE	17
3.1	Raumordnung – Linienbestimmung – Großräumige Varianten	17
3.2	Möglichkeiten zwischen Simbach und Pocking (A 3)	18
3.3	Varianten zwischen Ering und Pocking	19
3.4	Varianten im Planfeststellungsabschnitt	20
3.4.1	Variante Anschluss A 3 Süd	20
3.4.2	Wahllinie der Raumordnung	20
3.4.3	Nullvariante - Vorausschau	20

3.4.4	Ausbau bzw. Neubau der bestehenden B 12	21
3.4.5	Gewählte Linienführung	21
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	23
4.1	Trassierung.....	23
4.1.1	Entwurfsklasse und Trassierungselemente	23
4.1.2	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung	24
4.1.3	Zwangspunkte.....	24
4.1.4	Sichtweitenanalyse	25
4.2	Querschnitt	26
4.2.1	Begründung des gewählten Straßenquerschnitts	26
4.2.2	Befestigung der Fahrbahnen	27
4.2.3	Gestaltung der Böschungen und des Mittelstreifens	27
4.2.4	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	28
4.3	Kreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz	28
4.3.1	Allgemeines.....	28
4.3.2	Kreisstraße PA 65 mit Geh- und Radweg bei Bau-km 26+335 (K26/1)	28
4.3.3	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 26+595	28
4.3.4	Nicht abgemarkter Weg bei Bau-km 27+325.....	29
4.3.5	Nicht abgemarkter Geh- und Radweg bei Bau-km 27+354 (K27/1)	29
4.3.6	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 27+335 und 27+700	29
4.3.7	Öffentlicher Feld- und Waldweg mit begleitenden Pflanzstreifen bei Bau-km 28+556 sowie Geh- und Radweg (K28/1)	30
4.3.8	Anschlussstelle Kreisstraße PA 58 bei Bau-km 28+754 (K28/2).....	30
4.3.9	Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße bei Bau-km 29+386 (K29/1)	31
4.3.10	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 29+660	31
4.3.11	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 29+880	31
4.3.12	Staatsstraße 2117 bei Bau-km 30+446 (K30/1)	31
4.3.13	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 30+760	32
4.3.14	Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing – Wollham bei Bau-km 30+926 (K30/2)	32
4.3.15	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 31+165	32
4.3.16	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 31+210	32
4.3.17	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 31+390	32
4.3.18	Gemeindeverbindungsstraße Spitzöderweg bei Bau-km 31+955 (K31/1)	33
4.3.19	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 32+265	33
4.3.20	Gemeindeverbindungsstraße Pockinger Weg bei Bau-km 32+775.....	33
4.3.21	Gemeindeverbindungsstraße Prenzinger Straße bei Bau-km 32+990 (K32/1)	33
4.3.22	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 33+400	33
4.3.23	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 33+585	34
4.3.24	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 33+800	34
4.3.25	Kreisstraße PA 56 bei Bau-km 33+817 (K33/1).....	34

4.3.26	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+275	34
4.3.27	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+510 und 34+678	35
4.3.28	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+755	35
4.3.29	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+795	35
4.3.30	Kreisstraße PA 57 bei Bau-km 34+806 (K34/1).....	35
4.3.31	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+115 (K35/1)	35
4.3.32	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+370	36
4.3.33	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+633	36
4.3.34	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+925	36
4.3.35	Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 36+020	36
4.3.36	Anschlussstelle B 12/B 388 bei Bau-km 36+045 (K36/1)	37
4.3.37	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 36+790	37
4.3.38	Gemeindeverbindungsstraßen bei Bau-km 37+180 (K37/1)	38
4.3.39	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+185	38
4.3.40	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+200	38
4.3.41	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+200	38
4.3.42	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+660 und 37+715	38
4.3.43	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+385	39
4.3.44	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Betr.-km 624,375 (A 3)	39
4.3.45	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+645	39
4.3.46	Autobahnkreuz A 3/A 94 bei Bau-km 37+603 (K37/2).....	39
4.3.47	Neue Kreisstraße zwischen AS B 12/B 388 und Mittich bei Betr.-km 623,318 (A 3) (K227) ..	40
4.3.48	Radwegverbindung zwischen Mittich und Königswiese (K227).....	40
4.3.49	Gemeindeverbindungsstraße Gewerbepark Königswiese - Afham bei Betr.-km 623,967 (A 3) (K229).....	40
4.3.50	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+580 und Gemeindeverbindungsstraße (K37/3).....	41
4.3.51	Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 38+425	41
4.3.52	Geh- und Radweg auf Fl.Nr. 1372/2, Gemarkung Safferstetten	41
4.3.53	Sonstige Änderungen im Wegenetz	42
4.4	Baugrund, Erdbau.....	42
4.4.1	Morphologie	42
4.4.2	Geologie	42
4.4.3	Hydrologie	43
4.4.4	Bautechnische Verwendung der Böden, Bodenarten, Zustand, Witterungsempfindlichkeit ..	45
4.4.5	Gründung der Bauwerke	46
4.4.6	Erdbau.....	46
4.4.7	Hochwasser – Überschwemmungsgebiet der Rott und des Inns	48
4.4.8	Umfang der Erdarbeiten, Massenbilanz.....	49
4.4.9	Seitenentnahme im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking mit späterer Nutzung als Ausgleichsfläche A13/CEF (zwischen Bau-km 27+307 und 28+548)	50

4.5	Entwässerung	54
4.6	Ingenieurbauwerke	54
4.7	Straßenausstattung	57
4.8	Besondere Anlagen	57
4.8.1	PWC - Anlagen	57
4.8.2	Park- und Ride- Parkplatz.....	58
4.8.3	Stützpunkt der Autobahnmeisterei Passau (Salzladestation).....	58
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	61
4.10	Leitungen	61
4.10.1	Stromleitungen und -kabel	61
4.10.2	Wasserleitungen	62
4.10.3	Abwasserleitungen.....	63
4.10.4	Gasleitungen	63
4.10.5	Fernmeldeleitungen	63
4.11	Wildschutzzäune	64
4.12	Flächenbilanz	64
5	AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS IM PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT; SCHUTZ- UND AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN NACH DEN UMWELT- FACHGESETZEN	65
5.1	Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens	65
5.2	Immissionsrecht	65
5.2.1	Lärm	65
5.2.1.1	Rechtsgrundlagen	65
5.2.1.2	Grenzwerte.....	66
5.2.1.3	Berechnungsverfahren.....	67
5.2.1.4	Bauliche Änderungen an bestehenden Verkehrswegen.....	67
5.2.1.5	Verkehrsstärken	67
5.2.1.6	Lärmschutzmaßnahmen	69
5.2.1.7	Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs	71
5.2.1.8	Weitere untersuchte Immissionsorte.....	71
5.2.2	Schadstoffe in der Luft	71
5.2.2.1	Rechts- und Beurteilungsgrundlagen.....	71
5.2.2.2	Grenzwerte.....	72
5.2.2.3	Beurteilung und Berechnungsverfahren	72
5.2.2.4	Erläuterung zur lufthygienischen Untersuchung	73
5.2.2.5	Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung	74
5.2.2.6	Auswirkungen.....	75
5.3	Wasserrecht	75

5.4	Naturschutz	77
5.4.1	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft	78
5.4.2	Vermeidung von Beeinträchtigungen	80
5.4.2.1	Minimierungsmaßnahmen	80
5.4.2.2	Schutzmaßnahmen	82
5.4.2.3	Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes	83
5.4.3	Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfes	83
5.4.4	Planungskonzept für die Ausgleichmaßnahmen	84
5.4.5	Zusammenstellung der Ausgleichsmaßnahmen	85
5.4.6	Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht	86
5.4.7	Verträglichkeit des Projekts mit Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG	87
5.4.8	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	88
5.4.9	Beteiligung der Naturschutzbehörden	89
5.5	Waldrecht	89
5.6	Denkmalschutz	90
5.7	Bodenschutz	90
6	TRÄGER DER KOSTEN	90
7	DURCHFÜHRUNG DES BAUVORHABENS	91
7.1	Bauabschnitte	91
7.2	Bauzeit	91
7.3	Verkehrsregelung während der Bauzeit	92
7.4	Grunderwerb	92

Verzeichnis der Anhänge zu Unterlage 1T

Anhang 1	Werktägliche Verkehrsbelastungen	3 Seiten
Anhang 2	Bohrprofile im Bereich der Seitenentnahmefläche	5 Seiten
Anhang 3	Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen	5 Seiten
Anhang 4	Variantenvergleich für Zwischenlagerflächen inkl. Pläne	11 Seiten

0.1 Vorbemerkung

Für den Neubau der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Kirchham – Pocking ist nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zum Bau der Autobahn und auf alle damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden, sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von Art. 68 BayWG i. V. mit § 19 WHG kann jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung - umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen sind und die Unterhaltskosten abzugrenzen sind, und
- welche Vorkehrungen im Interesse des öffentlichen Wohles oder im Interesse der benachbarten Grundstücke dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen sind.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 25.06.2005 ist für den Bau einer Bundesautobahn, wenn diese eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsstimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wurden die gemäß dem UVPG erforderlichen Unterlagen erstellt und deren Ergebnisse in die Planfeststellung eingearbeitet.

0.2 Ursprüngliche Antragsunterlagen vom 31.05.2012 - Anlass der Tektur zum bisher durchgeführten Planfeststellungsverfahren

Die Autobahndirektion Südbayern beantragte am 22.06.2012 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 94 von Kirchham bis Pocking.

Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte zwischen dem 16.08.2012 und dem 18.09.2012 in den Gemeinden Bad Füssing, Kirchham, Neuhaus a. Inn, dem Markt Ruhstorf a. d. Rott und der Stadt Pocking. Einwendungen konnten bis zum 04.10.2012 erhoben werden.

Die vorgebrachten Einsprüche richteten sich – sowohl von privater Seite als auch von Seiten der Stadt Pocking und der Gemeinde Neuhaus a. Inn und von weiteren Behörden und Verbänden, allen voran des Bayerischen Bauernverbandes – schwerpunktmäßig gegen die geplante Ausgleichsfläche A11/CEF südlich der Anschlussstelle AS B 12/B 388.

Die vorgesehene Planlösung würde dauerhaft hochwertige Anbauflächen der landwirtschaftlichen Nutzung entziehen. Es käme durch den Flächenentzug zu punktuellen Belastungen für die Landwirtschaft und damit einhergehend zu Existenzgefährdungen zahlreicher Betriebe. Daher wird ein Verzicht oder zumindest eine Reduzierung oder Verlagerung der geplanten Ausgleichsfläche gefordert. Nach Angaben des Bayerischen Bauernverbandes gäbe es im Umfeld der Trasse diverse geeignete Flächen – insbesondere auch Grundstücke im Eigentum der öffentlichen Hand -, welche als Alternative für die geplante Ausgleichsfläche A11/CEF dienen könnten.

Des Weiteren wurde von Seiten der Stadt Pocking die Anregung eingebracht, die Äste der bestehenden Kreisstraße PA 58, der geplanten Verlegung der Kreisstraße sowie der nördlichen Rampenäste der Anschlussstelle AS B 12 in Form einer Kreisverkehrsanlage miteinander zu verknüpfen.

Die Berücksichtigung der aus der Planauslegung resultierenden Anregungen und Einwendungen allen voran zur geplanten Ausgleichsfläche A11/CEF führte zu Änderungen der bisherigen Planfeststellungsunterlagen. Daher wird beantragt, das von der Regierung von Niederbayern mit Schreiben vom 16.07.2012 eingeleitete Planfeststellungsverfahren mit den Tekturunterlagen vom 10.03.2016 (5 vollständige Ordner) weiterzuführen.

Die wesentlichen Planänderungen umfassen:

- Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF und deren Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking inklusive Schutzwällen und einer Schutzwand zwischen der BAB A94 und der neuen Ausgleichsfläche
- Verzicht auf die Ausgleichsflächen A4 und A6
- Verzicht auf die Seitenentnahme Prenzing SE 1 und deren Ersatz durch die neue Seitenentnahme SE Standortübungsplatz inklusive den dazugehörigen temporären Massengelassen für Kies- und Oberbodenmaterial der neuen Seitenentnahme
- Neue Ausgleichsflächen A12, A14/CEF und A15

- Neue Waldersatzmaßnahmen W1 und W2
- Die Verknüpfung der Äste der bestehenden Kreisstraße PA 58, der geplanten Verlegung der Kreisstraße sowie der nördlichen Rampenäste der Anschlussstelle AS PA 58 zu einer Kreisverkehrsanlage
- Errichtung eines Park- und Ride-Parkplatzes im Bereich der Anschlussstelle AS B12/B388
- Neubau eines selbstständigen Geh- und Radweges im Bereich der Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle AS B12/B388
- Überarbeitung des Retentionsraumkonzepts für den Hochwasserfall mit einer Verlegung der Hochwasserretentionsfläche 1 in den nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes A°3/A°94, der Planung eines Flutgrabens entlang der BAB A3 sowie der Planung von Hochwasserrücklaufdeichen entlang der neuen Kreisstraße im Bereich des Autobahnkreuzes A3/A94
- Diverse Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz
- Diverse neue Spartenverlegungen und neue Zufahrten

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme

Das vorliegende Bauvorhaben umfasst den Neubau des Streckenabschnittes von Kirchham bis Pocking von Bau-km 26+275 bis Bau-km 38+600 im Zuge der geplanten Bundesautobahn A 94 München - Pocking (A 3) sowie den Überleitungsbereich zwischen der bestehenden Bundesstraße 12 bei Str.-km 34,680 und der Bundesautobahn A 94 bei Bau-km 26+275 (vorübergehende Verkehrsführung für den Fall, dass der Abschnitt Malching – Kirchham noch nicht fertiggestellt ist). Der Abschnitt beginnt westlich des Weilers Pfaffenhof (Stadt Pocking). Die Trasse durchquert zunächst den ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking, wird anschließend in einem weiten Bogen im Süden um die Stadt Pocking geführt, kreuzt die vorhandene Bundesautobahn A 3 und endet mit der Überleitung in die bestehende Bundesstraße 512 im Bereich der Ortschaft Mittich (Gemeinde Neuhaus am Inn). Eine weitere Fortführung der Bundesautobahn A 94 nach Osten ist nicht vorgesehen.

1.1.2 Lage im Straßennetz

Die A 94 München - Pocking (A 3) beginnt im Stadtgebiet München, ist östlich von München mit dem Autobahnring München (A 99) verknüpft und wird an der A 3 südlich von Passau enden. Die A 94 wird auch Teil des Europastraßennetzes und trägt dort die Bezeichnung E 552.

Mit der A 94 wird das Fernstraßennetz im südostbayerischen Raum verbessert und die dortigen Industriestandorte (Chemiedreieck) sowie das so genannte Bäderdreieck an den Großraum München angebunden.

Die A 94 dient dem großräumigen Verkehr, mit dem Potential, nach ihrer Fertigstellung bis zur A 3, den kontinentalen Verkehr zwischen den Metropolregionen München und Wien aufzunehmen. Sie bindet den Raum Mühldorf/Altötting/Burghausen sowohl an die Metropolregion München als auch an das Oberzentrum Passau sowie Österreich und die Tschechische Republik an und beseitigt damit eines der höchsten Erreichbarkeitsdefizite in ganz Bayern.

Der Abschnitt Kirchham - Pocking (A 3) erstreckt sich über das Gebiet der Stadt Pocking sowie die Gemeinden Bad Füssing, Kirchham, Neuhaus am Inn und den Markt Ruhstorf an der Rott.

Verkehrseinheiten, Planungsabschnitte

Die Bundesautobahn A 94 München - Pocking (A 3) hat eine Länge von rd. 150 km und ist in mehrere Verkehrseinheiten unterteilt. Bisher ist eine Strecke von insgesamt 85 km Länge dem Verkehr übergeben worden.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Streckenabschnitte:

München - Forstinning:	23 km (zweibahnig)
Forstinning – Pastetten:	6,3 km (zweibahnig)
Heldenstein - Ampfing	4,3 km (zweibahnig)
Ampfing - Marktl:	33 km (zweibahnig)
Marktl - Simbach:	14 km (einbahnig)
Kühstein – Malching	5,8 km (zweibahnig)

1.1.3 Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Die gesetzliche Grundlage für den Bau der A 94 ist das "Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)" in der Neufassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005, BGBl. 2005, S. 201 ff. Diesem Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage beigefügt. Die A 94 ist darin im Abschnitt "Tutting - Pocking (A 3)" in der Stufe "Vordringlicher Bedarf (Überhang bzw. neue Vorhaben)" enthalten.

Gemäß § 1 Abs. (2) des FStrAbG entspricht die geplante A 94 damit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 Länge, Querschnitt

Der Streckenabschnitt Kirchham bis Pocking (A 3) der Bundesautobahn A 94 hat eine Länge von 12,325 km.

Die A 94 erhält entsprechend den Nachbarabschnitten den Regelquerschnitt RQ 26, jedoch mit einer Kronenbreite von 27 m, bestehend aus zwei je 10 m breiten Richtungsfahrbahnen, einem 4 m breiten Mittelstreifen und beidseitig einem 1,50 m breiten, unbefestigten Seitenstreifen. Die Einzelheiten sind dem Straßenquerschnittsplan A 94 zu entnehmen (siehe Unterlage 6, Blätter 1T bis 4T). Für die Rampen des Autobahnkreuzes A 3/A 94 sowie der

Anschlussstellen PA 58 und B 12/B 388 werden die Querschnitte der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008, zugrunde gelegt.

1.2.2 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 zwischen Kirchham und Pocking ist gekennzeichnet durch:

- dichte Bebauung im Bereich der Ortsdurchfahrt der Stadt Pocking,
- hoch belastete Knotenpunkte im Bereich der Einmündung der Bundesstraße 388 in die Bundesstraße 12 und der Anschlussstelle Pocking an der Bundesautobahn A 3,
- häufiges Fehlen der erforderlichen Überholsichtweiten auch in den ausgebauten Bereichen.

Die Verkehrscharakteristik ist gekennzeichnet durch:

- Überlagerung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit langsam fahrendem landwirtschaftlichem Verkehr auf freier Strecke,
- überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen (Straßenverkehrszählung 2010: bis zu 19.400 Kfz/24 h),
- Überlagerung von Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr sowie das Zusammenreffen von Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern insbesondere an den Knotenpunkten.

Die Folgen sind:

- geringe Reisegeschwindigkeit,
- verminderte Verkehrssicherheit und Staus,
- eine erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit (Die Unfallrate liegt über dem bayerischen Bundesstraßendurchschnitt.),
- hohe Immissionsbelastungen für die Anwohner.

1.2.3 Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die Autobahnstrecke verläuft anbaufrei und außerhalb bebauter Gebiete. Sie wurde nach der Entwurfsklasse EKA 1 nach den Richtlinien für die Anlagen von Autobahnen (RAA); Ausgabe 2008 entworfen, und so geplant, dass in der Regel keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist (mit Ausnahme der Überleitungsstrecken). Der Berechnung der Grenzwerte für die Entwurfselemente wurde eine Geschwindigkeit von 130 km/h bei Nässe zugrunde gelegt.

Die A 94 ist als Bundesautobahn nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt, die gemäß § 18 (1) StVO Autobahnen benutzen dürfen. Sie wird so angelegt, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrten mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet ist.

1.2.4 Abschnittsbildung, Beginn der Planfeststellung

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt für die zweibahnige A 94 beginnt westlich des Weilers Pfaffenhof (Stadt Pocking) bei Bau-km 26+275 in direktem Anschluss an den benachbarten Neubauabschnitt Malching-Kirchham, der mit dem Beschluss der Regierung von Niederbayern vom 27.08.2015 planfestgestellt wurde. Der Beschluss ist rechtskräftig.

Für den Fall, dass die A 94 im Neubauabschnitt Malching-Kirchham noch nicht unter Verkehr ist, wird eine Überleitung zwischen der bestehenden B 12 und der A 94 errichtet. In diesem Fall wird die A 94 im Bereich des bestehenden Parkplatzes an der B 12 bei Str.-km 34+500 (B 12) mittels eines neu zu bauenden Kreisverkehrs an die B 12 angeschlossen (siehe Unterlage 7.1, Blatt 1bT). Der Umgriff der Planfeststellung beginnt daher bei Bau-km 25+260 (Str.-km 34,925 der B 12).

Die Neubaustrecke endet mit einer Überleitung in die bestehende B 512 im Bereich der Ortschaft Mittich (Gemeinde Neuhaus) bei Bau-km 38+600. Der Bauabschnitt ist im Bereich der Umfahrung Pocking mit den jeweiligen Anschlussmöglichkeiten an das nachgeordnete Straßennetz sowie an die A 3 auch ohne Fortsetzung der Autobahn in Richtung Simbach in sich verkehrswirksam. Damit ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die eigenständige Verkehrsfunktion des Planfeststellungsabschnitts (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.02.96 – BVerwG 4C5.95) gewährleistet.

2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Erste Planungsaktivitäten für eine Autobahnverbindung München - Mühldorf - Passau gehen bis in die Jahre 1941/42 zurück. Wegen der in der Folgezeit stark veränderten Infrastruktur, neuer Zwangspunkte und geänderter Wertungskriterien entsprechen diese damaligen Linien jedoch nicht mehr den heutigen Erfordernissen.

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1971 war zum ersten Mal eine autobahnähnliche Verbindung von München über Mühldorf in Richtung Österreich (von München bis Mühldorf zweibahnig, danach einbahnig) als B 12n in der Dringlichkeitsstufe II enthalten. In den Fortschreibungen wurde die Strecke mit jeweils wechselnden Liniendarstellungen als A 94 von München über Mühldorf nach Simbach unter „Bedarf Stufe I“ eingereiht. In der 3. Fortschreibung 1986 (3. FStrAbÄndG) wurde die Strecke zwischen Forstinning und Markt unter der Bezeichnung A 94/B 12 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. In der Neufassung des Fernstraßenausbaugesetzes (Bekanntmachung vom 15.11.93, BGBl. 1993, S. 1879 ff) mit dem Bedarfsplan als Anlage ist schließlich die geplante Autobahn von München über Simbach hinaus bis Pocking (A 3) mit der Bezeichnung A 94 im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. In der derzeit gültigen Fassung des Bedarfsplans (Bekanntmachung vom 20.01.2005, BGBl. 2005, S. 201 ff) befinden sich die Bereiche „Forstinning – Winhöring“ und „Malching – Pocking“ im Vordringlichen Bedarf; der Bereich „Markt – Malching“ ist hingegen im Weiteren Bedarf eingestuft.

** der A 94 im Bereich Pocking*

In den Jahren 1998 – 1999 wurde für den Abschnitt Simbach bis Pocking ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. In diesem Verfahren wurde die Trasse landesplanerisch überprüft und am 30. August 1999 mit dem Ergebnis, dass die Trasse ^{*} in Form der Wahllinie „Anschluss A 3 Süd“ den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht, abgeschlossen. Nach Auflassung des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking konnte die Trasse im Raum südwestlich von Pocking gemäß den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung nach Süden verschoben werden. Abweichend von der in der Raumordnung dargestellten Variante durchquert die A 94 daher nun den ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking südlich von Pocking in Ost – West – Richtung.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat am 02. Juli 2001 die gewählte Linie im Abschnitt Simbach – Pocking gemäß § 16 FStrG bestimmt.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Mit der A 94 soll eine Fernverkehrsstraße für den weiträumigen Verkehr geschaffen werden.

Die B 12 München – Mühldorf – Simbach – Pocking ist eine bedeutende Fernstraßenverbindung von München in das südostbayerische Grenzland. Sie wurde zwar in den vergangenen zwei Jahrzehnten streckenweise ausgebaut, wobei zum Teil die früher sehr kurvenreichen und engen Ortsdurchfahrten durch Ortsumfahrungen ersetzt wurden. Diese Maßnahmen wurden jedoch von der Verkehrsentwicklung überholt. Die B 12 zählt vor allem im Bereich zwischen München und Simbach zu den am stärksten belasteten Bundesstraßen in Südbayern. Da ihre Leistungsfähigkeit auf weiten Strecken erschöpft ist, ergeben sich schwerwiegende Sicherheitseinbußen für den Verkehr, die durch einen weiteren Ausbau nur unzureichend verbessert werden könnten.

Der hohe Anteil des Schwerlastverkehrs, die Vermischung mit langsam fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr und die zahlreichen höhengleichen Straßenkreuzungen mit den notwendigen Verkehrsbeschränkungen führen auf freier Strecke täglich zur Kolonnenbildung. Die zahlreichen Fernpendler zwischen dem südostbayerischen Grenzraum und dem Wirtschaftsschwerpunkt Großraum München erhöhen die Verkehrsbelastungen jeweils am Anfang und Ende der Woche und führen dadurch zu zusätzlichen Verkehrsbehinderungen und Verkehrsgefährdungen.

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse auf der B 12 führen zu einer im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt (siehe nachfolgende Tabelle) ungünstigen Unfallsituation, wobei sich insbesondere die fehlende Richtungstrennung in Verbindung mit den unzulänglichen Überholsichtweiten gravierend auf die Schwere der Unfälle (Begegnungsunfall) auswirken.

Tab.: durchschnittliche Unfallraten UR in den Jahren 2011 bis 2015 (Unfälle pro 1 Mio. gefahrener Kfz-km)

Unfallkenngrößen	B 12 Tutting - Mittich	Bundesstraßen in Bayern (außerorts)	Autobahnen in Bayern
UR(PS)	bis zu 0,29	0,25	0,09
UR(PS+SS)	bis zu 0,47	0,47	0,29

wobei: PS Personenschaden
SS schwerer Sachschaden

Durch das Fehlen einer leistungsfähigen und auf kurzem Weg erreichbaren Ost-West-Verbindung werden die Transportzeiten zu den marktintensiven Verdichtungsräumen und damit die Transportkosten zusätzlich erhöht. Die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe in dieser Region steht, ebenso wie die Attraktivität der Region für die Ansiedlung weiterer Unternehmen, in direktem Zusammenhang mit der Qualität der Verkehrsinfrastruktur.

Die vorhandenen Ortsdurchfahrten der bestehenden B 12 sind geprägt durch erhebliche Lärmbelastungen und Schadstoffeinträge, unter denen die Anwohner zu leiden haben. Daneben ist die Funktionsfähigkeit der durchschnittlichen Ortszentren nachhaltig gestört, die Unfallgefahr in den Ortsbereichen deutlich erhöht.

Entsprechend den bundesweiten Verkehrsprognosen ist mit einer weiteren Verschlechterung der Situation zu rechnen, da aus derzeitiger Sicht zumindest bis zum Jahre 2020 eine erhebliche Verkehrszunahme speziell beim Schwerverkehr zu erwarten ist. Dieser Trend wird auf der bestehenden B 12 insbesondere verstärkt durch den Verkehr zwischen den einzelnen Produktionszentren und die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa sowie dem EU-Beitritt einiger osteuropäischer Nachbarländer am 01. Mai 2004.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele und Aspekte der Bauleitplanung

2.3.1 Raumordnerische Entwicklungsziele

Für die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen als zentrales Ziel der Landesentwicklungspolitik ist eine gute Verkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Autobahnen entlang der wichtigen Entwicklungsachsen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern in der Fassung vom 01.09.2006 führt eine ~~Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung in München beginnend über Dorfen, Mühl-
dorf a. Inn, Altötting/Neuötting und Simbach nach Passau. Entlang dieser Achse ist eine
Verbesserung der Infrastruktur vorgesehen. Eine Autobahn entlang dieser Entwicklungsach-
se steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen des Landesentwicklungsprogramms.~~

Mit der Bundesautobahn A 94 entsteht eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung von München über Mühl-
dorf und Simbach nach Passau. Sie mündet südlich von Passau bei Pocking in die A 3 Würzburg - Nürnberg - Passau - Bundesgrenze. Damit wird nicht nur zwischen München und Passau, sondern darüber hinaus zwischen München und Wien (über die A 3 auf deutscher und die A 8 Innkreisautobahn auf österreichischer Seite) eine schnelle und

leistungsfähige Fernverbindung geschaffen. Des Weiteren entsteht eine günstige Verbindung zwischen München und der Tschechischen Republik.

Die A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3) dient sowohl der Verbindung der Mittel- bzw. Unterzentren Markt Schwaben, Dorfen, Ampfing, Waldkraiburg, Mühldorf, Töging, Alt-/Neuötting, Burghausen und Simbach mit dem Oberzentrum München, als auch deren Verbindung untereinander. Mit der bei der am 15.11.1993 erfolgten Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aufgenommenen Weiterführung der A 94 von Simbach über Pocking bis zur A 3 wird neben dem Raum Passau vor allem das niederbayerische Bäderdreieck an das Autobahnnetz in Richtung Westen angebunden. Der Bau der A 94 schafft die Voraussetzungen für die wirtschaftliche und strukturelle Fortentwicklung des südostbayerischen Raumes, indem eine marktgerechte, leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung an den Ballungsraum München und das übrige Autobahnnetz entsteht. Die Infrastrukturverbesserung der A 94 ist insofern bedeutsam, als die in diesem Raum ansässige Industrie durch die langen Transportwege für ihre Rohstoffe und Fertigprodukte in ihrer Wettbewerbsfähigkeit benachteiligt ist. Industrie und Gewerbe fordern deswegen seit Jahren vehement eine wirkungsvolle Verbesserung der Verkehrsanbindung. Von der Realisierung der Straßenplanung ist ein wesentlicher positiver Effekt zur Stabilisierung der Wirtschaftsstruktur dieses Raumes zu erwarten.

2.3.2 Aspekte der Bauleitplanung

Derzeit sind als wesentliche Nutzungsänderungen geplante Baugebiete (Gewerbe und Wohnen) im Bereich Pocking und an der A 3 sowie der geplanten A 94 in den Flächennutzungsplänen ausgewiesen.

Der Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking liegt innerhalb des Bebauungsplanes „Bundeswehrgelände“ mit Stand November 2004. Im Plan sind eine geplante Westumfahrung Pocking und die geplante A 94 nachrichtlich dargestellt. Der Bebauungsplan hat das Ziel, diejenigen Wege im ehemaligen Kasernenbereich / Standortübungsplatz zu sichern, die auch in Zukunft für die Öffentlichkeit zugänglich sein sollen. Damit soll sichergestellt werden, dass unabhängig von den zukünftigen Nutzungen eine Durchlässigkeit des Geländes für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden kann. Die dargestellten Geh- und Radwege ermöglichen unter anderem eine Verbindung jeweils in Nord-Südrichtung („Panzerringstraße“) im westlichen und östlichen Randbereich des ehemaligen Standortübungsplatzes.

Die Folgenutzung des ehemaligen Standortübungsplatzes liegt für den Bereich nördlich der A 94 noch nicht fest. Auf Teilflächen südlich der großen Solaranlagen sind ein Bisongehege und ein Hackschnitzel-Heizkraftwerk geplant.

Der geplante "Gewerbepark Königswiese" (ca. 30 ha) umfasst Flächen der Stadt Pocking und der Gemeinde Neuhaus unmittelbar am künftigen Autobahnkreuz A 3 / A 94.

In Oberindling sind Wohnbauflächen auf Grund von Ortsabrundungssatzungen vorgesehen.

Bei Pfaffing und Spitzöd sind großflächige Sondergebiete für Kiesabbau ausgewiesen.

Das Landratsamt Passau plant eine Verlegung der Kreisstraße PA 58 südlich von Pocking in Richtung Westen zur B 12 und in Verlängerung der geplanten Westumfahrung Westumgehung Pocking (= Verlegung der St 2117).

Im Plangebiet wurden in den letzten Jahren mehrere Solarparks bzw. Photovoltaik-Anlagen realisiert. Neben den bestehenden Anlagen im ehemaligen Standortübungsplatz südlich der geplanten A 94, einer Anlage bei Prenzing und bei Afham sind weitere Anlagen östlich der A 3 geplant.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

2.4.1 Gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung der B 12 lag von jeher wesentlich über dem Durchschnitt der Bundesstraßen in Bayern. Im Jahr 2010 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der B 12 im Abschnitt Markt – Pocking (A 3) zwischen 8.700 Kfz/24h und 19.400 Kfz/24h.

Um genaue Aussagen über die zu erwartende Verkehrsentwicklung auf der A 94 machen zu können, wurde im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern vom Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München eine Verkehrsuntersuchung A 94/B 15neu im Jahre 1995 durchgeführt. Basis der Untersuchungen bildete die großräumige Verkehrsuntersuchung von Professor Dr.-Ing. Kirchhoff von 1995; dabei waren Verkehrserhebungen von 1986, 1989 und 1991 sowie die bundesweite DTV-Zählung von 1993 die Grundlage. Als Untersuchungsgebiet wurde ein Korridor betrachtet, der etwa 20 bis 50 km breit und etwa 90 km lang ist und durch die Linie München, Erding, Vilsbiburg, Pfarrkirchen, Simbach, Burghausen, Trostberg, Wasserburg, Ebersberg und München umrissen wird. Es wurden mehrere Planungsfälle (Trasse Dorfen, Trasse Haag mit verschiedenen Varianten) untersucht und u.a. die Straßenbelastungen berechnet. Um detailliertere Aussagen über die kleinräumigen verkehrlichen Wirkungen der Autobahn A 94 und ihrer vorgesehenen Anschlussstellen beantworten zu können, beauftragte die Autobahndirektion Südbayern Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak im Jahr 1998 mit einer ergänzenden Detailuntersuchung. Der Prognosehorizont für diese Verkehrsuntersuchung lag im Jahr 2010. Diese Verkehrsuntersuchung wurde 2002 nochmals von Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak aktualisiert und ergänzt.

Für den Planungsbereich Kirchham – Pocking erfolgte 2007 eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung mit einer weiteren Detaillierung des Straßennetzes, um im Untersuchungsbereich alle Straßen zu erfassen. Diese Verkehrsprognose enthält insbesondere die aktuelle Linienführung der A 94, die geplanten Anschlussstellen und das Autobahnkreuz sowie die neue Westumgehung Pocking. Diese Prognose wurde 2013 auf der Grundlage umfassender Erhebungen in Pocking auf den Prognosehorizont 2030 aktualisiert.

Dabei traten für den Prognosehorizont 2030 gegenüber dem Prognosehorizont 2025 folgende absoluten und prozentualen Veränderungen der Verkehrsmengen auf:

AS B 12 (bei Kirchham)	bis	AS PA 58	- 200 Kfz/24h (-1,1%)
AS PA 58	bis	AS B 12 (östl. Pocking)	+100 Kfz/24h (+0,5%)
AS B 12 (östl. Pocking)	bis	AK A 3 / A 94	-400 Kfz/24h (-1,3%)
AK A 3 / A 94	bis	AS Mittich	+40 Kfz/24h (+0,6%)

Nach der aktualisierten Prognose ergeben sich für das Jahr 2030 auf dem vorliegenden Abschnitt der A 94 zwischen Kirchham und Pocking folgende Verkehrsmengen und Lkw-Anteile:

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

AS B 12 (bei Kirchham)	bis	AS PA 58	18.600 Kfz/24h
AS PA 58	bis	AS B 12 (östl. Pocking)	23.000 Kfz/24h
AS B 12 (östl. Pocking)	bis	AK A 3 / A 94	31.100 Kfz/24h
AK A 3 / A 94	bis	AS Mittich	7.300 Kfz/24h

Schwerverkehr

AS B 12 (bei Kirchham)	bis	AS PA 58	3.220 Lkw (17,3 %)
AS PA 58	bis	AS B 12 (östl. Pocking)	3.380 Lkw (14,7 %)
AS B 12 (östl. Pocking)	bis	AK A 3 / A 94	3.960 Lkw (12,7 %)
AK A 3 / A 94	bis	AS Mittich	760 Lkw (10,4 %)

Die Verkehrsmengen werden für den Fall einer durchgehenden Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3) prognostiziert. Dieser Planungsfall führt zu den stärksten Verkehrsbelastungen und wird daher auch bei der Betrachtung des Immissionsrechts zugunsten der Anwohner zugrunde gelegt.

Die **werktäglich** Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsuntersuchung A 94 Simbach - Pocking von Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak sind im Bereich von ~~Kirchham~~ ^{Pocking} im Anhang 1 dargestellt.

- Anhang 1.1: Verkehrsbelastungen 2012 (werktäglicher Verkehr)
- Anhang 1.2: Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall 2030 (werktäglicher Verkehr)
- Anhang 1.3: Verkehrsbelastungen Planfall mit A 94 (durchgehende Bundesautobahn) im Prognosejahr 2030 (werktäglicher Verkehr)

2.4.2 Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes

Durch die A 94 wird vor allem die bestehende B 12 mit ihren Ortsdurchfahrten und ortsnahen Umgehungen vom Fern- und Regionalverkehr stark entlastet. Des Weiteren sind Verlagerungen der Verkehrsströme regional von den Bundesstraßen 388 und 304 sowie überregional von der A 8 München - Salzburg, der A 92 München - Deggendorf als auch der A 3 Regensburg - Passau (zw. Deggendorf und Pocking) zur A 94 zu erwarten.

2.4.3 Verbesserung grenzüberschreitender Straßenverbindungen

Mit der im Bedarfsplan im "Vordringlichen Bedarf" aufgenommenen Fortsetzung der A 94 bis Pocking mit Anschluss an die A 3 Regensburg - Passau - Suben - Linz wird das Autobahnnetz in Südostbayern komplettiert.

Die künftige A 94 stellt damit die kürzeste Fernstraßenverbindung zwischen München und der Region Passau mit Anbindung an die Tschechische Republik dar. Des Weiteren ermöglicht die A 94 eine direkte Verbindung von München über Suben, Linz nach Wien und in die Länder Südosteuropas.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Anwohner an der Bundesstraße 12 sind den Emissionen der Kraftfahrzeuge ungeschützt ausgesetzt. Mit dem Neubau der A 94 wird die Lärm- und Abgasbelastung in den Ortsdurchfahrten und an den Einzelbebauungen durch die Entlastung der B 12 vom Durchgangsverkehr entscheidend vermindert.

Der Vergleich der beiden Fälle ohne Neubau der A 94 (Prognosenufall) und mit der durchgehenden A 94 (Planfall) bringt im Jahr 2030 nach der neuesten Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 11.07.2013 folgende Verkehrsbelastungen (werktäglicher Verkehr Kfz/24 h) auf der B 12:

Abschnitt	B 12 ohne A 94 Prognosenufall	B 12 mit A 94 Planfall	Entlastung
Ortsbereich Pocking	ca. 19.100 Kfz/24 h	ca. 6.600 Kfz/24 h	ca. 65 %
westlich Pocking	ca. 16.100 Kfz/24 h	ca. 3.800 Kfz/24 h	ca. 76 %
östlich Pocking	ca. 21.200 Kfz/24 h	ca. 7.200 Kfz/24 h	ca. 66 %

Die Neubauabschnitte der A 94 werden hinsichtlich der Straßenentwässerung den heute gültigen Anforderungen entsprechen. Mittels Regenrückhaltebecken, Absetzbecken, Leichtflüssigkeitsabscheider und Versickerungsanlagen etc. wird der zeitgemäße Gewässerschutz sichergestellt.

Die Verlagerung von Teilen des Verkehrs vom bestehenden Straßennetz - mit teils veralteter oder unzureichender Entwässerung - auf die A 94 stellt deshalb für den Gewässerschutz eine Verbesserung dar.

3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich der Varianten, Wahl der Linie

3.1 Raumordnung – Linienbestimmung – Großräumige Varianten

Für den Abschnitt der A 94 zwischen Simbach und Pocking wurde am 22.01.1998 das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Im Raumordnungsverfahren wurde die Strecke zwischen Simbach am Inn und Pocking, und damit auch der Abschnitt Kirchham – Pocking von der Regierung von Niederbayern am 30.08.1999 in Form der Wahllinie landesplanerisch positiv beurteilt.

Am 17.11.2000 wurde der Antrag auf Linienbestimmung nach § 16 FStrG für die Wahllinie gestellt. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmte am 02.07.2001 die beantragte Linie.

Die Möglichkeiten zur Linienführung sind im Ergebnis beschränkt auf die Hochterrasse des Inns. Früher diskutierte Varianten im Hügelland sind ganz eindeutig mit zu großen Nachteilen verbunden und würden erst bei Ering auf die Hochterrasse des Inns zurückführen.

3.2 Möglichkeiten zwischen Simbach und Pocking (A 3)

Im frühen Planungsstadium wurde eine Vielzahl von Linienführungen im gesamten Planungsraum entwickelt. Bereits nach der ersten Grobanalyse konnte ein großer Teil dieser Linien aufgrund gravierender Nachteile aus der weiteren Planung ausgeschieden werden. Diese waren im Bereich Simbach am Inn die bereits angesprochene Trasse im nördlichen Hügelland und im Bereich Pocking je eine Trasse nördlich von Pocking und auf der bestehenden B 12.

Die Trasse Pocking Nord (Unterlage 3T) verlässt die Achse der B 12 nördlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking und schwenkt nach Nordosten in Richtung Zell und Berg, wobei zur Wohnbebauung von Pocking ein Abstand von ca. 400 m eingehalten wird. Zell und Berg werden im Abstand von rd. 200 m tangiert, anschließend verläuft die Trasse nach Osten im Überschwemmungsgebiet der Rott und nähert sich dieser bei Gern bis auf rd. 50 m. Danach führt die Trasse zwischen Neuindling und Gstellen hindurch weiter nach Osten und durchschneidet die Rottalwerke, bevor sie nördlich Oberindling in die Variante „Anschluss A 3 Süd“ einmündet. Anschlussstellen sind bei dieser Variante nördlich des Badesees westlich von Pocking für die abzustufende B 12 sowie bei Aumühle für die St 2117 erforderlich. Der Vorteil dieser Trasse liegt in dem für Pocking verkehrsmäßig günstigen Anschluss der St 2117. Zudem bekäme Pocking gleichzeitig eine Westumgehung im Zuge der Staatsstraße. Demgegenüber stehen jedoch zahlreiche Nachteile:

- natur- und wasserschutzrechtlich äußerst problematischer Eingriff in das Rottal und das Hochwassergebiet der Rott (hoher Verlust von Retentionsräumen),
- starke Lärmbeeinträchtigung im Nordwesten von Pocking mit erforderlichem aktivem Lärmschutz sowie
- Durchschneidung des bestehenden Industrie- und Gewerbegebietes nordöstlich von Pocking.

Die Trasse Pocking Mitte (Unterlage 3T) verläuft im Zuge der zur Autobahn ausgebauten bestehenden B 12 mitten durch Pocking. Entlang der vor über 30 Jahren gebauten Ortsumgehung wurden mittlerweile in großen Abschnitten wieder umfangreiche Siedlungsflächen angebaut. Die Anschlüsse der St 2117 und der Kreisstraße PA 56 nach Hartkirchen wurden später vom Staatlichen Bauamt Passau höhenfrei ausgebaut. Die Stadt Pocking sorgte in den letzten Jahren selbst für aktiven, allerdings nur bedingt wirksamen Lärmschutz der bestehenden Bebauung. Die Trasse Pocking Mitte würde ohne Einhausung in durchgehender Tieflage von maximal bis zu sechs Meter unter Gelände verlaufen. Mittels aktiver Lärm-

schutzmaßnahmen kann die Lärmvorsorge nur für den Tagwert bis zum 2. OG eingehalten werden, der restliche Anspruch auf Lärmvorsorge muss mit passiven Lärmschutzmaßnahmen abgedeckt werden. Anschlussstellen sind bei dieser Trasse lediglich am West- bzw. Ostrand von Pocking möglich. Die bestehenden höhenfreien Anschlüsse innerorts müssen aus Platzgründen aufgegeben werden. Vorteilhaft erweisen sich bei dieser Trasse die kurze Baulänge im Bereich Pocking sowie der geringe Verbrauch von landwirtschaftlichem Grund. Folgende schwerwiegende Nachteile haben zur Ausscheidung dieser Varianten geführt:

- Wegfall der B 12 als innerörtliche Hauptverbindungsstraße,
- Entfall der innerörtlichen Anschlussstellen,
- Anbindung der St 2117 an die A 94 über bisher nicht belastete Innerortsstraßen,
- Verschärfung des bereits bestehenden Zerschneidungseffekts im Zuge der B 12,
- erhebliche Mehrkosten gegenüber der Wahllinie,
- hohe, gestalterisch problematische Lärmschutzwände über den gesamten Ortsbereich Pocking,
- umfangreiche passive Lärmschutzmaßnahmen,
- Baubarkeit der Trasse nur unter Vollsperrung des Verkehrs auf der B 12 mit Umleitung des Verkehrs über ungeeignete innerörtliche Straßen.

Nach dieser Grobanalyse verblieb die Wahllinie mit verschiedenen Varianten bei Simbach, Ering, Kirchham und östlich von Pocking beim Anschluss an die BAB A 3. Neben der Wahllinie wurde schließlich in Simbach am Inn auch die Variante B 12 landesplanerisch positiv beurteilt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat aber nur die Wahllinie nach § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmt.

3.3 Varianten zwischen Ering und Pocking

Die Varianten „Ering B 12“, „Kirchham Süd“ und „Anschluss A 3 Süd“ (östlich von Pocking) wurden im Rahmen der Linienbestimmung nach § 16 FStrG und in der Raumordnung untersucht.

Die Variante „Anschluss A 3 Süd“ entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung, weil in besonders negativer Weise die Belange des Siedlungswesens, der Landwirtschaft und von Natur und Landschaft betroffen wären. Sie durchschneidet in ihrem letzten Streckenabschnitt den Kernbereich der sog. „Königswiese“. Dieser größere, weitgehend unbesiedelte Bereich hat sich über die letzten Jahre hinweg zu einem wertvollen Rückzugsgebiet für die heimische Tier- und Pflanzenwelt entwickelt. Innerhalb dieses intensiv agrarisch genutzten Raumes stellt die Königswiese den biotopreichsten Lebensraum im Verlauf des gesamten Streckenabschnitts dar. Eine Durchschneidung der Königswiese wäre aus naturschutzfachlicher Sicht in ganz erheblicher Weise negativ zu bewerten. Auch aus Gesichtspunkten der Landwirtschaft hat diese Variante erheblich negative Auswirkungen. Im Bereich der Pockinger Heide liegen hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen, die in erheblichem Maße durchschnitten und entwertet würden.

Die Varianten „Ering B 12“ und „Kirchham Süd“ (siehe Unterlage 2T) haben keinen Einfluss auf den Planfeststellungsabschnitt.

3.4 Varianten im Planfeststellungsabschnitt

3.4.1 Variante Anschluss A 3 Süd

Die Variante „Anschluss A 3 Süd“ (Unterlage 3T) verläuft zunächst bis in Höhe der Kreisstraße PA 57 identisch mit der Wahllinie. Danach schwenkt sie – aus Südwesten kommend – in einem Rechtsbogen nach Osten parallel zur B 12 (in einem Abstand von 500 m) in Richtung zur A 3 ab. Als Verknüpfung der beiden Autobahnen A 3 und der A 94 ist ca. 500 m südlich der bestehenden Anschlussstelle Pocking an der A 3 ein Autobahndreieck vorgesehen. Mit einem Abstand von lediglich 150 m zur Ortschaft Afham (Gemeinde Neuhaus am Inn) ist bei der Variante „Anschluss A 3 Süd“ die Distanz zur Wohnbebauung wesentlich geringer als bei der Wahllinie, wo sie ca. 500 m beträgt.

3.4.2 Wahllinie der Raumordnung

Die Wahllinie (Unterlage 3T) verläuft die ersten 1.000 m unweit nördlich der bestehenden B 12. Ab Höhe des Denkmals für KZ – Opfer wird die geplante Autobahn südlich der B 12 geführt. Die sich nun anschließende Umfahrung von Pocking im Süden mit einer Länge von rd. 10.500 m schwenkt bei Felding von der B 12 nach Südosten ab. Dabei wird der südwestlich von Pocking gelegene zwischenzeitlich aufgelassene Standortübungsplatz der ehemaligen Rottalkaserne im Norden auf einer Länge von ca. 600 m angeschnitten. Anschließend wird die Staatsstraße 2117 (heute Kreisstraße PA 58) überführt und mittels einer Anschlussstelle an die A 94 angebunden (Westanbindung Pocking). Im Weiteren werden die Ortsteile Haidzing, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Prenzing sowie Ober- und Niederindling tangiert. Die in diesem Abschnitt kreuzenden Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen werden überführt. In Höhe der Kreisstraße PA 57, die als nach Süden verlängerte Bundesstraße 388 überführt wird, erhält die Wahllinie eine weitere Anschlussstelle (Ostanbindung Pocking). Die A 94 wird schließlich wieder nach Norden zur bestehenden B 12 und auf dieser weiter bis zum künftigen gemeinsamen Knotenpunkt mit der A 3 bzw. zur B 512 Richtung Neuhaus am Inn geführt.

3.4.3 Nullvariante - Vorausschau

Ein Verzicht auf das Vorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen und der Auswirkungen auf öffentliche und private Belange nicht geboten. Unüberwindbare Hindernisse sind nach aktueller Sachlage nicht feststellbar.

Diese Feststellung gilt auch bei der Betrachtung der Auswirkungen auf alle Planungsabschnitte der BAB A 94 zwischen München und Pocking. Der Bau dieser Strecken ist für sich so wichtig, dass die Straßenbaubelange die entgegenstehenden Belange überwiegen.

3.4.4 Ausbau bzw. Neubau der bestehenden B 12

Als Alternative zum vorgesehenen Bau der BAB A 94 wäre ein erweiterter Ausbau der Bundesstraße 12 nicht ausreichend.

Diese Alternative entlastet die Ortsdurchfahrt von Pocking vom Verkehr nicht. Damit kann auch die Streckencharakteristik der bestehenden B 12 nicht wesentlich verbessert und somit die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des gesamten Straßenzuges nicht ausreichend erhöht werden. Zudem wird das verkehrspolitische Ziel nicht erreicht, die Bundesautobahn A 94 München – Pocking zur großräumigen Entlastung der Region und zur Stärkung der wirtschaftsschwachen Räume in Südostbayern mit den großen Produktions- und Absatzmärkten günstig zu verbinden. Aber auch wenn man nur verkehrswirksame Teilabschnitte der Bundesautobahn A 94 alleine betrachtet, sind diese bereits zur Verbesserung der Strukturen notwendig und geeignet.

3.4.5 Gewählte Linienführung

Aufgrund der negativen Auswirkungen der Trassenvarianten „Pocking Nord“, „Pocking Mitte“ und „Anschluss A 3 Süd“ auf die Belange des Siedlungswesens, der Landwirtschaft, des Grund- und Gewässerschutzes, des Lärmschutzes, von Natur und Landschaft sowie von Luft, Klima und Boden wurde die Wahllinie der weiteren Planungsausarbeitung zugrunde gelegt.

Die im vorliegenden Planungsabschnitt gewählte Linienführung orientiert sich unter Abwägung aller Belange im Rahmen der Feintrassierung an der Raumordnungslinie und der Linienbestimmung nach § 16 FStrG.

Dabei wurde großer Wert darauf gelegt, die Trasse unter Berücksichtigung der aktuellen Sach- und Rechtslage möglichst umweltschonend zu trassieren und in die Landschaft einzubinden.

Der Vorentwurf des Planungsabschnitts wurde am 04.12.2008 über die Oberste Baubehörde im Bayerischen Ministerium des Inneren dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Genehmigung vorgelegt und erhielt am 21.10.2009 den Gesehenvermerk des Ministeriums. Das Genehmigungsschreiben enthält zahlreiche Auflagen, die bei der vorliegenden Planungsausarbeitung berücksichtigt wurden.

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt westlich des Weilers Pfaffenhof (Stadt Pocking) bei Bau-km 26+275 in direktem Anschluss an den benachbarten Neubauabschnitt Malching-Kirchham. Falls die A 94 bei Baubeginn des Abschnitts Kirchham-Pocking im Neubauabschnitt Malching-Kirchham noch nicht unter Verkehr ist, wird eine Überleitung zwischen der bestehenden B 12 und der A 94 errichtet. In diesem Fall wird die A 94 im Bereich des bestehenden Parkplatzes an der B 12 bei Str.-km 34+300 (B 12) mittels eines neu zu bauenden Kreisverkehrs an die B 12 angeschlossen.

Im Folgenden wird die Trasse der A 94 südlich der ehemaligen Hausmülldeponie Pocking – Pfaffenhof vorbeigeführt. Damit wird der Prüfanmerkung des Bundesministeriums für Ver-

kehr, Bau und Stadtentwicklung vom 21.10.2009 entsprochen, die eine Vermeidung der Trassenführung der Autobahn sowie der Anpassung der kreuzenden Kreisstraße PA 65 mit dem Geh- und Radweg in der ehemaligen Mülldeponie vorsieht.

Anschließend wird die A 94 in östlicher Richtung fortgeführt. Nordöstlich des Weilers Pfaffenhof kommt beidseits der Autobahn ein Parkplatz mit WC zu liegen.

Nachdem der Standortübungsplatz Kirchham/Pocking am 01.06.2003 als Liegenschaft der Bundeswehr freigegeben wurde, konnte die linienbestimmte Trasse der A 94 entsprechend einer Maßgabe im Raumordnungsverfahren weiter in den ehemaligen Standortübungsplatz hineinverlegt werden. Abweichend von der linienbestimmten Trasse schwenkt die A 94 nördlich von Osterholzen nach Osten ab und durchquert nun mittig die einstige Bundeswehrfläche auf eine Länge von ca. 1.500 m. Hier befinden sich südlich der geplanten Autobahn zwei große Solarparks. Im Bereich nördlich der A 94 kommt nach erfolgter Auskiesung zur Gewinnung des erforderlichen Dammschüttmaterials die Ausgleichsfläche A 13/CEF mit einer Fläche von ca. 42 ha zum Liegen. Im südlichen Bereich des früheren Bundeswehrgeländes ist die Anlage von Ausgleichsflächen sowohl für den Streckenabschnitt Kirchham – Pocking (A 1/CEF) als auch für den Streckenabschnitt Malching – Kirchham mit einer zusammenhängenden Fläche von rd. 34 ha vorgesehen. Östlich des ehemaligen Standortübungsplatzes wird die A 94 an den verstreuten Anwesen der Ortschaft Haid vorbeigeführt und schließt im Bereich der Staatsstraße 2117 an die linienbestimmte Trasse wieder an. Die künftige Westanbindung Pocking kommt am Kreuzungspunkt mit der Kreisstraße PA 58 am östlichen Rand des ehemaligen Bundeswehrgeländes zu liegen.

Der Landkreis Passau plant die Verlegung der Kreisstraße PA 58 im Bereich zwischen Angering und der B 12. Die neue Kreisstraße soll zukünftig nach der Kreuzung der A 94 nach Nordwesten abschnellen, an der nordöstlichen Grenze des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking entlangführen und schließlich westlich des großen Baggersees der Stadt Pocking an die B 12 angebunden werden. Nach Beschluss des Kreisausschusses des Landkreises Passau vom 12.03.2007 soll mit der detaillierten Planung und Verwirklichung umgehend begonnen werden, wenn der Kreuzungspunkt mit der B 12, der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Westumfahrung Pocking (Unterlage 3T) festgelegt wird, rechtlich gesichert ist.

Im Weiteren wird die A 94 in einem großen Bogen um die Stadt Pocking geführt. Nordwestlich der geplanten A 94 befinden sich die Ortsteile Wollham, Edt, Spitzöd und Oberindling, südöstlich liegen die Ortsteile Thalau, Pfaffing, Prenzing, Pimshof sowie Niederindling. Bei der Optimierung der Trassenfestlegung wurde darauf geachtet, dass die Immissionsbelastungen in den Ortsteilen Prenzing und Niederindling reduziert werden und die A 94 ungefähr mittig zwischen den Ortschaften Ober- und Niederindling zu liegen kommt. Die in diesem Abschnitt kreuzenden übergeordneten Verbindungsstraßen werden über die A 94 überführt. Hier befinden sich auch zahlreiche Kiesabbauflächen. Aufgrund des bereits durchgeführten Nassabbaus entstanden zahlreiche Baggerseen. Zum Teil wird auch heute noch trassennah Kies abgebaut.

Im anschließenden Abschnitt quert die A 94 den Bereich der Königswiese. Hier wurde die Trassenführung der A 94 entsprechend den Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung weiter verbessert. Die Wahllinie wurde im Bereich der Königswiese nach Westen verschoben, um dieses biotopreiche Gebiet möglichst wenig zu beeinträchtigen. Die Kreisstraße PA 57 sowie der Ausbach werden unter der Autobahn unterführt.

In der vorliegenden Planung wurde die Lage der sog. Ostanbindung Pocking (Anschlussstelle B 12/B 388) nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit finden die Bauleitplanung und die künftige Flächennutzung der Stadt Pocking und der Gemeinde Neuhaus am Inn im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes A 3/A 94 Berücksichtigung. Mit der geänderten Lage der Anschlussstelle wird eine kürzere Anbindung des Gewerbeplatzes Königswiese an die beiden Autobahnen A 3 und A 94 ermöglicht. Die Verlängerung der bestehenden B 388 nach Süden zum vormals geplanten Verknüpfungspunkt mit der A 94 und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereichen um den Ausbach können damit vermieden werden.

Östlich der geplanten Anschlussstelle B 12/B 388 wird die A 94 auf die Trasse der bestehenden B 12 geführt und auf dieser weiter bis zum künftigen Knotenpunkt mit der A 3. Die bestehende Anschlussstelle Pocking an der A 3 wird zu einem Autobahnkreuz in Kleeblatt-Grundform umgebaut. Die A 94 wird über die A 3 überführt und endet schließlich mit einem Überleitungsbereich an der B 512, die nach Neuhaus am Inn führt.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

4.1.1 Entwurfsklasse und Trassierungselemente

Für den gesamten Streckenabschnitt der A 94 wurde die Entwurfsklasse EKA 1 (Fernautobahn) gewählt, die sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch den verkehrstechnischen Anforderungen entspricht. In der Regel ist keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

Der vorliegende Entwurf weist folgende Trassierungselemente auf:

kleinster Kurvenradius	min R	=	1.100 m
kleinster Klothoidenparameter	min A	=	490 m
größte Längsneigung	max s	=	1,66 %
kleinste Kuppenausrundung	min H _K	=	20.000 m
kleinste Wannenausrundung	min H _W	=	20.000 m
größte Querneigung	max q	=	5,50 %

Die Trassierungsgrenzwerte der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008, Kapitel 9 "Zusammenfassung der Betriebs- und Entwurfsmerkmale", werden damit eingehalten.

Die Anforderungen der RAA, Kapitel 5.4 „Räumliche Linienführung“, zur Erzielung einer guten räumlichen Linienführung wurden bei der Festlegung der Trasse in Grund- und Aufriss, sofern es die unter Punkt 4.1.3 aufgeführten Zwangspunkte ermöglichen, beachtet.

4.1.2 Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung

Der Verlauf der Trasse ist durch Zwangspunkte und durch topographische Gegebenheiten weitgehend bestimmt. Bei der Trassenfestlegung wurden neben den Belangen des Naturschutzes und Landschaftsschutzes auch die der Landwirtschaft, der Wasserwirtschaft, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit in die Abwägung mit einbezogen.

Maßgebend für die Wahl der Gradienten der Autobahn und des neuen Streckenabschnitts der B 388 im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 östlich von Pocking ist der sehr hohe Grundwasserstand im Gebiet „Königswiese“ (Die neue B 388 verläuft nahezu geländegleich; die A 94 wird über die B 388 überführt.). Mit dieser Lösung kann der überwiegende Teil des Straßenoberflächenwassers breitflächig über die Bankette und Böschungflächen ablaufen und in den Untergrund versickern. Technisch aufwendig herzustellende und auf Dauer zu unterhaltende Entwässerungsanlagen können damit vermieden werden. Im Falle einer Tief- lage der Autobahn und einer Überführung der neuen B 388 müsste im Bereich der Autobahn und in Teilbereichen der Anschlussstellenrampen eine Grundwasserwanne errichtet werden. Das gesamte Niederschlagswasser im Bereich der Grundwasserwanne müsste gefasst und einer Regenwasserbehandlungsanlage zugeführt werden. Da der Grundwasserstand sehr hoch ist, würden zur Versickerung des angefallenen Wassers beträchtliche Flächen benötigt, was wiederum einen höheren Flächenbedarf nach sich ziehen würde. Bei einer Überführung des neuen Straßenabschnitts der B 388 über die Autobahn kämen die neue B 388 sowie die beiden Knotenpunkte zur Verknüpfung der Anschlussstellenrampen mit der neuen B 388 in erheblicher Dammlage zu liegen. Auch in diesem Fall würden erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen.

4.1.3 Zwangspunkte

Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind u. a.:

- der Anschluss an den planfestgestellten westlichen Nachbarabschnitt Malching – Kirchham,
- die Einbeziehung der B 12 und der B 512,
- die vorhandene Bebauung (Stadt Pocking mit den Ortsteilen Haid, Angering, Haidzing, Pram, Waldstadt, Ainsen, Zwicklarn, Raindlöd, Wollham, Pfaffing, Thalau, Edt, Spitzöd, Wolfing, Spitzöd, Prenzing, Pimshof, Schlupfing, Oberindling, Niederindling, Bruckhof und Königswiese; Gemeinde Neuhaus am Inn mit den Ortsteilen Kasöd, Sieghartsmühle, Afham und Mittich),
- die Solarparks im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking,
- die ehemalige Mülldeponie Pfaffenhof,
- die Gemeinde Bad Füssing mit ihren Kurbetrieben,

- die Kreuzungen mit der Staatsstraße 2117, den Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58 und PA 65, den Gemeindeverbindungsstraßen Haidzinger Straße, Pfaffing – Wollham, Spitzöderweg, Prenzinger Straße, Afhamer Straße, Gewerbepark Königswiese – B 12, Scheibenlandstraße, „Zufahrt zur B 12“, Goder – Wehrhäuser, Gewerbepark – Afham und dem öffentlichen Feld- und Waldweg Geiselbergerweg im Bereich des Ausbachs,
- die Anschlussstelle B 12/B 388,
- die Anschlussstelle Kr. PA 58,
- das Autobahnkreuz A 3/A 94,
- der sehr hohe Grundwasserstand im Bereich der Pockinger Heide,
- die Überschwemmungsgebiete der Rott und des Inns,
- das Fließgewässer Ausbach,
- die möglichst weitgehende Schonung von ökologisch wertvollen Bereichen, insbesondere das biotopreiche Gebiet der „Königswiese“.

4.1.4 Sichtweitenanalyse

Überholsichtweiten

Überholsichtweiten sind wegen der Richtungstrennung der Fahrbahnen nicht zu betrachten.

Haltesichtweiten

Die Haltesichtweite hat die Aufgabe, dem Kraftfahrer jederzeit bei Gefahr das rechtzeitige Anhalten vor Hindernissen zu ermöglichen.

Die erforderliche Haltesichtweite ist diejenige Strecke, die ein Kraftfahrer benötigt, um bei nasser Fahrbahn vor einem unerwartet auftretenden Hindernis anzuhalten. Die erforderliche Haltesicht variiert in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und der Längsneigung. In der gegenständlichen Planung wird der Ermittlung der erforderlichen Haltesichtweite eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h zugrunde gelegt.

Die vorhandene Sichtweite ergibt sich aus der Linienführung im Lage- und Höhenplan, aus dem Querschnitt und aus Sichthindernissen im Straßenumfeld. Maßgebenden Einfluss auf die Einschränkung der Sichtweite in Linkskurven haben der Kurvenradius und der Abstand des Sichthindernisses von der maßgebenden Fahrstreifenachse.

Aufgrund geringer Radien sind von Bau-km 26+275 bis 27+855 und von Bau-km 35+080 bis 36+960 die Fahrzeug-Rückhalteeinrichtungen im Bereich des Mittelstreifens der A 94 auf eine Höhe von 0,90 m zu begrenzen, um die gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen erforderlichen Haltesichtweiten einhalten zu können.

Auf einen Bewuchs im Mittelstreifen ist in diesen Bereichen ebenfalls zu verzichten.

4.2 Querschnitt

4.2.1 Begründung des gewählten Straßenquerschnitts

Das Gesamtprojekt der Bundesautobahn A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3) stellt eine großräumige Fernstraßenverbindung mit einer Länge von rd. 150 km dar. Gemäß den "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung", RIN, Ausgabe 2008, ist die A 94 deshalb in die Verbindungsfunktionsstufe VFS 0 einzustufen.

Mit dem Bau der A 94 sollen folgende raumordnerische und verkehrspolitische Ziele in die Tat umgesetzt werden:

- Ausbau der Fernverbindung München - Linz - Wien (Europastraße E 552) und in die Tschechische Republik,
- Leistungsfähige überörtliche Verkehrsanbindung von Südostbayern, insbesondere des Chemiedreiecks Burghausen, Töging, Trostberg und des niederbayerischen Bäderdreiecks, an die Landeshauptstadt München und das deutsche und europäische Fernstraßennetz,
- Verbesserung der Standortbedingungen und damit der Wettbewerbschancen und des Beschäftigungsangebots in diesen peripheren Gebieten,
- Entlastung der Ortsdurchfahrten der B 12 vom Durchgangsverkehr,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Beim Bau einer auf lange Sicht angelegten neuen Fernstraßenverbindung gelten die für das Gesamtvorhaben maßgebenden Ziele auch für seine einzelnen, aus verschiedenen Gründen zwangsläufig zeitlich nacheinander folgenden Abschnitte. Dies gilt auch für die Querschnittswahl.

Für die vorliegende Planung wurde der Querschnittsermittlung der am stärksten belastete Bereich zwischen Simbach und Pocking mit 32.700 Kfz/24h zugrunde gelegt. Diese Verkehrsbelastung liegt innerhalb des in Bild 4 der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) durch einen schwarzen Balken gekennzeichneten Bereichs für zweibahnige vierstreifige Autobahnen.

In den aktuellen RAA, Ausgabe 2008 wird für vierstreifige Autobahnen der Regelquerschnitt RQ 31 festgelegt.

Gemäß den ehemals gültigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (Ausgabe 1996) – RAS-Q 96 – standen für zweibahnige vierstreifige Straßen zwei Querschnitte zur Verfügung (RQ 29 und RQ 26).

Aufgrund des fortgeschrittenen Entwurfsstadiums sowie um die Inanspruchnahme von Ressourcen (Grundeigentum, Verbrauch von Bodenschätzen) möglichst gering zu halten, wurde der kleine Querschnitt RQ 26 gemäß den RAS-Q 96 gewählt. Hinzu kommt, dass die Neubaustrecke der A 94 in Oberbayern im Bereich zwischen Ampfing und Markt bereits mit dem RQ 26 gebaut ist und die Abschnitte Kühstein – Malching und Malching - Kirchham ebenfalls mit diesem Querschnitt bereits gebaut/planfestgestellt sind.

Der gewählte „alte“ RQ 26 besteht aus zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen von 3,50 m Breite, je zwei 0,5 m breiten Randstreifen und je einem 2,00 m breiten Standstreifen. Für den Mittelstreifen wurde in Anlehnung an die aktuell gültigen RAA eine Breite von 4,00 m gewählt, die Bankette sind 1,50 m breit.

4.2.2 Befestigung der Fahrbahnen

Die Befestigung der Fahrbahn wird entsprechend der Verkehrsbelastung dimensioniert, wobei der Schwerverkehr von herausragender Bedeutung ist. Entsprechend den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) wird die Fahrbahnbefestigung entsprechend der bemessungsrelevanten Beanspruchung aus 10-t-Achsübergängen (B) bestimmt. Aus den Verkehrsmengen, die für das Jahr 2030 prognostiziert werden, errechnet sich eine maximale bemessungsrelevante Beanspruchung (B) von 51,9 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen. In diesem Fall ist der Oberbau der Autobahn nach Belastungsklasse Bk100 zu dimensionieren.

Mit einer maximalen bemessungsrelevanten Beanspruchung (B) von 6,73 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen erhält der neuen Straßenabschnitt der B 388 (zwischen dem Knotenpunkt B 12/B 388 und der künftigen Anschlussstelle B 12/B 388 östlich von Pocking) einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk10.

Für die neue Kreisstraße (zwischen den Kreisverkehrsanlagen an der Anschlussstelle B 12/B 388 und im Gewerbegebiet Hartham) ergibt sich bei einer maximalen bemessungsrelevanten Beanspruchung (B) von 3,6 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen die Belastungsklasse Bk10.

Der Oberbau der anzupassenden, kreuzenden Straßen wird entsprechend dem Bestand unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung ausgebildet. Neu zu bauende Ersatzwege werden entsprechend der Verkehrsbedeutung befestigt.

Für die Deckschicht der A 94 wird eine lärmindernde Bauweise ($D_{\text{Stro}} = -2\text{dB(A)}$) gewählt.

4.2.3 Gestaltung der Böschungen und des Mittelstreifens

Die Böschungen erhalten zum größten Teil die Regelneigung 1:1,5, sofern die Standfestigkeit des anstehenden Bodens oder landschaftspflegerische Aspekte nicht eine flachere Neigung erfordern.

Im Mittelstreifen (Breite 4 m) wird - soweit möglich - ein 2 m breiter Pflanzgraben angelegt (siehe auch 4.1.4). Zum Blend- und Sichtschutz werden abschnittsweise geeignete Gehölze eingebracht.

Des Weiteren werden an mehreren Stellen Mittelstreifenüberfahrten vorgesehen.

4.2.4 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Bundesautobahn A 94 durchquert in dem vorliegenden Streckenabschnitt keine Trinkwasserschutzgebiete.

4.3 Kreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz

4.3.1 Allgemeines

Die A 94 kreuzt im Abschnitt Kirchham – Pocking zahlreiche Straßen und Wege. Die damit verbundene Zerschneidungswirkung durch die Autobahn war bereits im Raumordnungsverfahren thematisiert worden. Eine Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung lautet daher, dass die Unterbrechungen kommunaler, land- und forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und -wege durch Errichtung von Kreuzungs- und Unterführungsbauwerken bzw. durch die Anlage von Ersatzstraßen und –wegen zu vermeiden bzw. auszugleichen sind. Das vorliegende Konzept der Kreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz berücksichtigt diese Maßgabe.

Die Gewässerkreuzung im Zuge des Ausbachs wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Degendorf, Servicestelle Passau, vorabgestimmt. Die Dimensionierung des Brückenbauwerks erfolgte anhand ökologischer Gesichtspunkte. Zur Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft wird die Durchlassbreite des Bauwerks so gestaltet, dass funktionsfähige ökologische Austauschbeziehungen zwischen den Lebensräumen möglich sind, die sonst durch den Bau der Autobahn auf einer sehr langen Strecke durchschnitten und voneinander getrennt wären (siehe auch 5.4.2.1).

Zudem wird zur Aufrechterhaltung der Lebensraumvernetzung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking (Jagdgebiet und Lebensraum für Fledermäuse und Vögel) die Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 28+556 als Fledermaus-Querungshilfe konzipiert und optimiert (siehe auch 5.4.2.1).

4.3.2 Kreisstraße PA 65 mit Geh- und Radweg bei Bau-km 26+335 (K26/1)

Bei Bau-km 26+335 kreuzen die vorhandene Kreisstraße PA 65 und ein begleitender Geh- und Radweg die A 94. Die Straße sowie der Geh- und Radweg werden angehoben und in einem Winkel von rund 90 gon über die Autobahn überführt.

Die durchlaufende B 12 bleibt im Bereich der Kreisstraße PA 65 von der Baumaßnahme unberührt, die Einmündung selbst wird angepasst.

Die Straße erhält dem Bestand entsprechend den Regelquerschnitt RQ 10,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk1,0.

4.3.3 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 26+595

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Weg im Zuckermantel“ Fl.Nr. 453, Gemarkung Pocking, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Der öffentliche Feld- und Waldweg „Weg im Rumpelfeld“ Fl.Nr. 456, Gemarkung Pocking, wird teilweise von der PWC-Anlage bei Bau-km 26+700 überbaut. Beide Wege sind abschnittsweise Bestandteile des bayrisch - oberös-

terreichischen Römerradwegs Passau – Inn – Attersee – Wels. Als Ersatz wird zwischen der Einmündung der Kreisstraße PA 65 in die B 12 und der Einmündung des bestehenden Römerradwegs in die B 12 bei Haidhäuser ein neuer Radweg auf der Südseite der B 12 errichtet.

4.3.4 Nicht abgemarkter Weg bei Bau-km 27+325

Bei Bau-km 27+325 wird ein nicht abgemarkter Weg (ehemals Bestandteil des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking) auf Teilflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 473, 473/10, 473/11, 473/12 und 487/1 alle Gemarkung Pocking, durch die A 94 und die Seitenentnahmefläche (spätere Ausgleichsfläche A13/CEF) überbaut. Aufgrund der geplanten Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 27+288 und dem Anschluss des Geh- und Radwegs an den auszubauenden öFW Fl.Nr. 462, Gemarkung Pocking ist ein Ersatz nicht erforderlich.

4.3.5 Nicht abgemarkter Geh- und Radweg bei Bau-km 27+354 (K27/1)

Die Stadt Pocking und die Gemeinden Bad Füssing und Kirchham haben im Jahr 2002 die Aufstellung des Bebauungsplanes „ehemaliges Bundeswehrgelände“ beschlossen. Bis zu diesem Zeitpunkt war das Planungsgebiet in den Flächennutzungs- und Landschaftsplänen als „Sondergebiet Militär“ dargestellt. Mittels des o.g. Bebauungsplans wurde unter anderem die sogenannte „Panzerringstraße“ im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking als Geh- und Radweg gesichert, damit sie zukünftig für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Unabhängig von den späteren Nutzungen des Bundeswehrgeländes wurde damit eine Durchlässigkeit des Geländes für Fußgänger und Radfahrer erreicht. In der Zwischenzeit werden diese Wege im Rahmen von Freizeit-, Sport- und Erholungsaktivitäten (Tourismus, Kurbetrieb im Rottaler Bäderdreieck, Naherholung am Feierabend und an den Wochenenden) aber auch in ihrer Funktion als Verbindungswege verschiedener Ortsteile sehr gut angenommen und stark frequentiert. Ein gut ausgebautes und intensiv genutztes Nordic Walking Wegenetz überspannt unterdessen den früheren Truppenübungsplatz.

Bei Bau-km 27+288 kreuzt zukünftig der einst auf der ehemaligen Panzerringstraße zu liegenden Geh- und Radweg die A 94. Da der Weg durch die Ausgleichsfläche A13/CEF überbaut wird, wird er um ca. 65 m nach Westen verschoben und unter einem Kreuzungswinkel von 81 gon unter der Autobahn unterführt. Er schließt nördlich der A94 an den auszubauenden öFW Fl.Nr. 462 Gemarkung Pocking und an den neu parallel zur Bundesstraße 12 gebauten Geh- und Radweg an und ersetzt dadurch das durch die Ausgleichsfläche entfallende Wegenetz.

Im Bereich der Anpassung weist der Geh- und Radweg eine Fahrbahnbreite von 2,50 m auf. Der Weg erhält einen Oberbau nach Tafel 6 gemäß der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12).

4.3.6 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 27+335 und 27+700

Der öFW Fl.Nr. 456 Gemarkung Pocking („Römer-Radweg“) wird auf einer Länge von ca. 620 m durch die Ausgleichsfläche A13/CEF überbaut und auf vollständiger Länge zurückge-

baut. Als Ersatz wird ein neuer Geh- und Radweg an der Bundesstraße B12 gebaut, der im Westen an den auszubauenden öFW Fl.Nr. 462 Gemarkung Pocking und im Osten an den bestehenden öFW Fl.Nr. 472 Gemarkung Pocking angeschlossen.

4.3.7 Öffentlicher Feld- und Waldweg mit begleitenden Pflanzstreifen bei Bau-km 28+556 sowie Geh- und Radweg (K28/1)

Der am östlichen Rand des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking gelegene Geh- und Radweg wird mit dem die Kreisstraße PA 58 begleitenden Geh- und Radweg im Kreuzungsbereich der Autobahn vereint. Beide Wege werden im Bereich der Zufahrtsstraße zum Solarpark Pocking zusammengeführt und gemeinsam bei Bau-km 28+556 über die A 94 überführt. Nördlich der Autobahn wird die gemeinsame Trasse der beiden Geh- und Radwege wieder geteilt. Zum einen wird eine Verbindung zum Geh- und Radweg im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking geschaffen, zum anderen wird der neue Geh- und Radweg an den bestehenden Geh- und Radweg an der Kreisstraße PA 58 angeschlossen.

Da der Weg neben seiner Funktion als Geh- und Radweg sowohl zur Bewirtschaftung der Flächen nördlich der Autobahn als auch von Betriebsfahrzeugen zur Pflege der nördlichen Böschungsflächen der Autobahn benötigt wird, soll er zwischen der Zufahrtsstraße zum Solarpark und der Einmündung in die Panzerringstraße zum öffentlichen Feld- und Waldweg gewidmet werden. Er weist im Bereich des Brückenbauwerks eine Fahrbahnbreite von 3,00 m auf.

Zur Erhaltung der Lebensraumvernetzungen im Bereich der Waldbestände am Ostrand des ehemaligen Standortübungsplatzes (Jagdgebiet und Lebensraum u. a. für Fledermäuse und Vögel) wird zu beiden Seiten des öffentlichen Feld- und Waldwegs jeweils ein Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe über die Autobahn überführt. Die Überführung erhält hierzu eine Breite zwischen den Geländern von 15,6 m. Außerdem werden zu beiden Seiten der Brücke 2,50 m hohe lichtdichte Irritationsschutzwände errichtet (siehe auch 5.4.2.1 und Unterlage 12.4T Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtliche Prüfung (saP)).

Der Geh- und Radweg erhält einen Oberbau nach Tafel 6 der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12), der zukünftige öffentliche Feld- und Waldweg einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

4.3.8 Anschlussstelle Kreisstraße PA 58 bei Bau-km 28+754 (K28/2)

Im Bereich zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße in die Kreisstraße PA 58 und der B 12 plant der Landkreis Passau den Bau einer neuen Kreisstraße, die großteils im ehemaligen Bundeswehrgelände zu liegen kommt. Die geplante Straße - einschließlich ihres Anschlusses an die bestehende Kreisstraße PA 58 - ist in Unterlage 7.1 Blatt 2T nachrichtlich dargestellt. Mit der Stadt Pocking und der Kreisstraßenverwaltung wurde einvernehmlich eine Kreisverkehrslösung für die nord-westliche

Anschlussstelle gewählt, damit die spätere Kreisstraße problemlos angeschlossen werden kann.

Bei Bau-km 28+754 wird die Kreisstraße PA 58 unter einem Kreuzungswinkel von 94 gon über die A 94 geführt und südöstlich mittels eines diagonalen halben Kleeblatts an die A 94 angebunden. Die Kreisstraße erhält nördlich des Überführungsbauwerks einen Kreisverkehr, mit Anbindung der nord-westlichen Anschlussstellenrampen, im Einmündungsbereich der süd-östlichen Anschlussstellenrampen eine Linksabbiegespur. Gemäß den prognostizierten Verkehrsbelastungen befinden sich die Verbindungsrampen an den für die Abwicklung der Hauptverkehrsströme günstigen Stellen im nordwestlichen und südöstlichen Quadranten. Die Verbindungsrampen werden an die aufgrund des o. g. Neubaus der Kreisstraße zu modifizierende Kreisstraße PA 58 angebunden. Die Anschlussstellenäste erhalten einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk10.

Die Kreisstraße erhält dem neuen Ausbauquerschnitt entsprechend den Regelquerschnitt RQ 10,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk3,2.

4.3.9 Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße bei Bau-km 29+386 (K29/1)

Die Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße wird bei Bau-km 29+386 unter einem Kreuzungswinkel von 87 gon über die A 94 geführt.

Der künftigen Verkehrsbedeutung entsprechend erhält die Straße den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk0,3. Durch den Bau der Autobahn werden das vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz an zahlreichen Stellen unterbrochen und landwirtschaftlich genutzte Grundstücke durchschnitten. Es kommt daher zu einer Verkehrsverlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf die die Autobahn künftig kreuzenden Straßen und damit auch zu einer Zunahme des Begegnungsverkehrs.

4.3.10 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 29+660

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Weg im Haidfeld“ Fl.Nr. 679, Gemarkung Pocking, wird von der Autobahn auf einer Länge von 240 m überbaut. Der Weg wird auf seiner vollständigen Länge zurückgebaut. Ein Ersatz ist nicht erforderlich. Der Verkehr kann über das bestehende Wegenetz abgewickelt werden.

4.3.11 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 29+880

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Weg im Haidfeld“ Fl.Nr. 674, Gemarkung Pocking, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 ist nicht vorgesehen. Der in Nord-Süd-Richtung orientierte Verkehr wird zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße oder über die Staatsstraße 2117 abgewickelt werden.

4.3.12 Staatsstraße 2117 bei Bau-km 30+446 (K30/1)

Bei Bau-km 30+446 kreuzt die vorhandene Staatsstraße 2117 die A 94. Die Straße wird angehoben und unter einem Kreuzungswinkel von 99 gon über die Autobahn überführt.

Die bestehenden Einmündungen der öffentlichen Feld- und Waldwege werden den geänderten Verhältnissen angepasst.

Die Straße erhält dem Bestand entsprechend den Regelquerschnitt RQ 9,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk1,8 gem. RStO 2012.

Die Stadt Pocking hat auf der Südseite der Kreisstraße den Bau eines unselbstständigen Geh- und Radwegs rechtlich verfügt. Er wird bei der Änderung der Staatsstraße St 2117 neu errichtet.

4.3.13 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 30+760

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Weg in die Pfaffinger Felder“ Fl.Nr. 735, Gemarkung Pocking, wird auf vollständiger Länge überbaut.

Als Ersatz werden beidseits der Autobahn neue öffentliche Feld- und Waldwege errichtet, die sowohl an die Staatsstraße 2117 als auch an die Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing – Wollham angeschlossen werden.

4.3.14 Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing – Wollham bei Bau-km 30+926 (K30/2)

Bei Bau-km 30+926 kreuzt die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing - Wollham die A 94. Die Straße wird angehoben und unter einem Winkel von 85 gon über die A 94 überführt.

Der künftigen Verkehrsbedeutung entsprechend erhält die Gemeindeverbindungsstraße im Kreuzungsbereich mit der Autobahn den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk0,3.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 1661, Gemarkung Indling, nicht mehr an die Gemeindeverbindungsstraße angeschlossen.

4.3.15 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 31+165

Bei Bau-km 31+165 wird der öffentliche Feld- und Waldweg „Wolfinger Weg“ Fl.Nr. 1659, Gemarkung Indling auf eine Länge von rund 35 m von der Autobahn überbaut.

Ein Ersatz ist nicht erforderlich.

4.3.16 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 31+210

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Hartweg“ Fl.Nr. 1657, Gemarkung Indling, wird von der Autobahn auf einer Länge von 545 m überbaut. Der Weg wird östlich der Autobahn an den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 1654, Gemarkung Indling und weiter an die GVS Pfaffing – Wollham Fl. Nr. 754 Gemarkung Pocking angeschlossen.

4.3.17 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 31+390

Bei Bau-km 31+390 wird der öffentliche Feld- und Waldweg „Gartnerweg“ Fl.Nr. 1654, Gemarkung Indling einschließlich der Einmündung des Weges in den öffentlichen Feld- und Waldweg „Hartweg“ Fl.Nr. 1657, Gemarkung Indling von der Autobahn überbaut.

Östlich der Autobahn wird eine neue Verbindung der beiden Wege sowie ein Anschluss an die GVS Pfaffing – Wollham Fl.Nr. 754 Gemarkung Pocking geschaffen.

4.3.18 Gemeindeverbindungsstraße Spitzöderweg bei Bau-km 31+955 (K31/1)

Die bei Bau-km 31+955 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße Spitzöderweg Fl.Nr. 1605, Gemarkung Indling, wird angehoben und unter einem Kreuzungswinkel von 71 gon über die A 94 überführt.

Die bestehenden Einmündungen der öffentlichen Feld- und Waldwege werden den geänderten Verhältnissen angepasst.

Der künftigen Verkehrsbedeutung entsprechend erhält die Gemeindeverbindungsstraße im Kreuzungsbereich mit der Autobahn den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk0,3.

4.3.19 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 32+265

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Maderweg“ Fl.Nr. 1603, Gemarkung Indling, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 an dieser Stelle ist nicht vorgesehen. Der in Nord-Süd-Richtung orientierte Verkehr wird zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraßen Spitzöderweg und Prenzinger Straße abgewickelt.

4.3.20 Gemeindeverbindungsstraße Pockinger Weg bei Bau-km 32+775

Die Gemeindeverbindungsstraße Pockinger Weg Fl.Nr. 1675, Gemarkung Indling, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 an dieser Stelle ist nicht vorgesehen. Der in Ost-West-Richtung orientierte Verkehr wird zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraßen Spitzöderweg und Prenzinger Straße abgewickelt.

4.3.21 Gemeindeverbindungsstraße Prenzinger Straße bei Bau-km 32+990 (K32/1)

Bei Bau-km 32+990 kreuzt die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Prenzinger Straße Fl.Nr. 59, Gemarkung Indling, die A 94. Sie wird angehoben und unter einem Kreuzungswinkel von 56 gon über die Autobahn überführt.

Die bestehenden Einmündungen der öffentlichen Feld- und Waldwege werden den geänderten Verhältnissen angepasst. Durch den Neubau eines Weges östlich der Autobahn, der an die Gemeindeverbindungsstraße angebunden wird, ist die Erschließung der südlichen Grundstücksteile der Flurstücke Nrn. 1685, 1685/1 und 1685/2, Gemarkung Indling, gewährleistet.

Die Straße erhält dem Bestand entsprechend den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau gemäß Belastungsklasse Bk0,3.

4.3.22 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 33+400

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Mitterweg“ Fl.Nr. 178, Gemarkung Indling, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 an dieser Stelle ist nicht

vorgesehen. Östlich der Autobahn wird der Weg an einen neuen öffentlichen Feld- und Waldweg angebunden.

Der in Ost-West-Richtung orientierte Verkehr wird zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße Prenzinger Straße oder über die Kreisstraße PA 56 abgewickelt.

4.3.23 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 33+585

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Weidingerweg“ Fl.Nr. 175, Gemarkung Indling, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 an dieser Stelle ist nicht vorgesehen. Der in Nord-Süd-Richtung orientierte Verkehr wird zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße Prenzinger Straße oder über die Kreisstraße PA 56 abgewickelt.

Östlich der Autobahn wird der Weidingerweg an einen neuen öffentlichen Feld- und Waldweg mit Anschluss an die Prenzinger Straße angebunden.

Das westlich der Autobahn verbleibende Teilstück des Weidingerwegs wird eingezogen.

4.3.24 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 33+800

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Mittermeierweg“ Fl.Nr. 172, Gemarkung Indling, sowie die Einmündung des Weges in die Kreisstraße PA 56 werden von der Autobahn auf einer Länge von ca. 60 m überbaut. Der westlich der A 94 verbleibende Teil des Weges wird eingezogen und durch einen neuen öFW unmittelbar an der westlichen Böschungskante der A 94 ersetzt.

4.3.25 Kreisstraße PA 56 bei Bau-km 33+817 (K33/1)

Bei Bau-km 33+817 kreuzt die Kreisstraße PA 56 und ein unselbstständiger Geh- und Radweg die A 94. Die Kreisstraße und der Geh- und Radweg werden angehoben und unter einem Kreuzungswinkel von 78 gon über die Autobahn überführt.

Die bestehende Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldwegs „Weidinger Weideweg“ Fl.Nr. 176, Gemarkung Indling, wird den geänderten Verhältnissen angepasst.

Die Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldwegs „Mittermeierweg“ Fl.Nr. 172, Gemarkung Indling, in die Kreisstraße wird von der Autobahn überbaut. Ein Ersatz ist aufgrund der Höhenverhältnisse nicht vorgesehen.

Die Kreisstraße erhält dem Bestand entsprechend den Regelquerschnitt RQ 9,5 sowie einen Oberbau gemäß Belastungsklasse Bk1,8. Der Radweg wird durch einen 2,50 m breiten Grünstreifen von der Straße getrennt.

4.3.26 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+275

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Oberindlingerweg“ Fl.Nr. 167, Gemarkung Indling, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 an dieser Stelle ist nicht vorgesehen. Der in Ost-West-Richtung orientierte Verkehr muss zukünftig über die Kreisstraßen PA 56 und PA 57 abgewickelt werden.

4.3.27 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+510 und 34+678

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Pimsmoarholzweg“ Fl.Nr. 164, Gemarkung Indling, kreuzt zwei Mal die Autobahn und wird unterbrochen.

Westlich der Autobahn wird ein neuer Weg gebaut und eine Verbindung zum öffentliche Feld- und Waldweg „Boschnweg“ Fl.Nr. 159, Gemarkung Indling, hergestellt. Der neue Weg erhält eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

Das östlich der Autobahn verbleibende Teilstück des Pimsmoarholzwegs wird zurückgebaut und eingezogen.

4.3.28 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+755

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Boschnweg“ Fl.Nr. 159, Gemarkung Indling, wird von der Autobahn auf einer Länge von ca. 60 m überbaut. Er wird über einen neu zu bauenden Weg an den Pimsmoarholzweg angeschlossen (siehe 4.3.27).

4.3.29 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 34+795

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Kurzweg“ Fl.Nr. 161, Gemarkung Indling, wird von der Autobahn auf einer Länge von 90 m überbaut.

Der Weg wird auf vollständiger Länge zurückgebaut und eingezogen.

4.3.30 Kreisstraße PA 57 bei Bau-km 34+806 (K34/1)

Die bei Bau-km 34+806 kreuzende Kreisstraße PA 57 wird mit einem Kreuzungswinkel von 81 gon unter der Autobahn unterführt.

Die bestehende Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldwegs Fl.Nr. 164, Gemarkung Indling, wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Es werden Zufahrten zu den an die Kreisstraße grenzenden Grundstücken errichtet.

Die Straße erhält dem Bestand entsprechend den Regelquerschnitt RQ 9,5 und einen Oberbau gemäß Belastungsklasse Bk 1,0.

4.3.31 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+115 (K35/1)

Bei Bau-km 35+115 kreuzt der ausgebauter öffentliche Feld- und Waldweg „Geiselbergerweg“, Fl.Nr. 286, Gemarkung Indling, die A 94. Der Weg wird im Bereich der A 94 leicht verlegt und gemeinsam mit dem Ausbach unter der Autobahn unterführt (Stationierung des Kreuzungsbauwerks: Bau-km 35+077).

Im Verlegungsbereich erhält der Weg eine Fahrbahnbreite von 3,0 m sowie einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

Eine Maßgabe der Landesplanerischen Beurteilung vom 30.08.1999 befolgend erhält die Brücke über den Ausbach auch die Funktion eines Wilddurchlasses, um funktionsfähige ökologische Austauschbeziehungen zwischen den Lebensräumen zu ermöglichen, die durch

den Bau der Autobahn auf eine sehr lange Strecke durchschnitten und voneinander getrennt werden. Gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung an Straßen (MAQ: Ausgabe 2008) sind für den vorhandenen Lebensraumtyp „Heckenlandschaft und Offenlandbiotop“ eine Durchlassbreite von 50,00 m und eine Höhe von 5,00 m der Grünunterführung geplant. Durch die Dimensionierung des Bauwerks, die naturnahe Gestaltung der Ausbachverlegung und die Gestaltung der angrenzenden überbrückten Bereiche nach tierökologischen Gesichtspunkten wird die Funktion des Bachlaufs als ökologisch wirksame Leitlinie aufrecht erhalten (siehe auch 5.4.2.1 und Unterlage 12.4T Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)).

4.3.32 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+370

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Prillerweg“ Fl.Nr. 309, Gemarkung Indling, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 an dieser Stelle ist nicht vorgesehen. Der in Nord-Süd-Richtung orientierte Verkehr wird zukünftig über den öffentlichen Feld- und Waldweg „Geiselbergerweg“ oder über die neuen Wege im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 abgewickelt.

Der öFW wird östlich und westlich der A94 zurückgebaut. Als Ersatz für die Wegeführung östlich der A94 wird ein neuer öFW gebaut, welcher an den öFW „Geiselbergerweg“ Fl. Nr. 286 Gemarkung Indling und an die GVS „Afhamer Straße“ anschließt.

4.3.33 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+633

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Kreuzerweg“ Fl.Nr. 313, Gemarkung Indling, kreuzt die Autobahn und wird unterbrochen. Eine Querungsmöglichkeit der A 94 an dieser Stelle ist nicht vorgesehen. Der in Ost-West-Richtung orientierte Verkehr muss zukünftig über den öffentlichen Feld- und Waldweg „Geiselbergerweg“ oder die Anschlussstelle B 12 abgewickelt werden. Der östlich der A 94 liegende Teil des öFW wird zurückgebaut.

4.3.34 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 35+925

Der öffentliche Feld- und Waldweg „Windschutzweg“ Fl.Nr. 415, Gemarkung Indling, wird von der Autobahn auf eine Länge von 350 m überbaut. Östlich der Anschlussstelle B 12/B 388 wird der Weg an einen neuen öFW angeschlossen. Westlich der Anschlussstelle B 12/B 388 wird der Weg zurückgebaut und eingezogen.

Der verlegte Weg erhält eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

4.3.35 Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 36+020

Die Gemeindeverbindungsstraße Afhamer Straße Fl.Nrn. 400 und 436, Gemarkung Indling, wird von der Autobahn auf eine Länge von 250 m überbaut. Östlich der A 94 wird die Gemeindeverbindungsstraße geringfügig nach Süden verlegt und direkt an die Bundesstraße 388 angeschlossen. Westlich der A 94 plant die Stadt Pocking eine Teilverlegung der

Gemeindeverbindungsstraße mit Anschluss an die Kreisverkehrsanlage im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388.

Zur Führung des Radverkehrs werden westlich der A 94 zudem drei Radwegteilstücke entlang des neuen Kreisverkehrs und ein Anschluss an einen neuen öFW gebaut.

Die verlegte Straße erhält ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau gemäß Belastungsklasse Bk1,0.

4.3.36 Anschlussstelle B 12/B 388 bei Bau-km 36+045 (K36/1)

Bei Bau-km 36+045 kommt zukünftig die Anschlussstelle B 12/B 388 (Ostanbindung Pocking) zu liegen. Der neue Straßenabschnitt der B 388 (zwischen dem Knotenpunkt B 12/B 388 und der Anschlussstelle B 12/B 388) sowie ein öffentlicher Feld- und Waldweg werden mit einem Kreuzungswinkel von 80 gon unter der Autobahn unterführt. Die B 388 wird mittels eines symmetrischen halben Kleeblatts an die A 94 angebunden.

Da die A 94 im weiteren Umgriff des Autobahnkreuzes auf der vorhandenen B 12 zu liegen kommt und der nicht autobahnfähige Verkehr zwischen der Anschlussstelle B 12/B 388 und der B 512 in Mittich (Neuhaus am Inn) weiterhin abzuwickeln ist, wird westlich der Autobahn eine Ersatzstraße geschaffen. Die neue Straßenverbindung beginnt an der Anschlussstelle B 12/B 388, führt westlich entlang der A 94 zur Kreuzung mit der A 3 und endet schließlich in Mittich mit Anschluss an die B 512. Bestehende Teilstücke der B 12 und der Gemeindeverbindungsstraße Goder – Wehrhäuser werden dabei integriert.

Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße „Afhamer Straße“ wird im Bereich der Anschlussstelle von der A 94 überbaut und künftig direkt an die B 388 angeschlossen.

Die westliche Verbindungsrampe der Anschlussstelle wird mittels einer Kreisverkehrsanlage mit der B 388 verknüpft. Der östliche Anschlussstellenast mündet in die Straßenverbindung „B 388 – Afhamer Straße“, die eine Linksabbiegespur aufweist. Die Verbindungsrampen erhalten einheitlich einen Oberbau der Belastungsklasse Bk32.

Der neue Straßenabschnitt der B 388 wird mit dem Regelquerschnitt RQ 10,5 und einem Oberbau nach Belastungsklasse Bk32 ausgeführt.

4.3.37 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 36+790

Bei Bau-km 36+790 wird der öffentliche Feld- und Waldweg „Anwandweg B 12 (Rottseite)“ Fl.Nr. 1117, Gemarkung Indling, von der neuen Kreisstraße (zwischen der Anschlussstelle B 12/B 388 und Mittich) und der Autobahn auf einer Länge von 400 m überbaut. Er wird neben der neuen Verbindungsstraße wieder hergestellt und schließt an den Bestand und an die GVS „Scheibenlandstraße“ Fl.Nr. 1124 Gemarkung Indling an.

Der verlegte Weg erhält eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

4.3.38 Gemeindeverbindungsstraßen bei Bau-km 37+180 (K37/1)

Bei Bau-km 37+180 münden die beiden Gemeindeverbindungsstraßen „Scheibenlandstraße“ Fl.Nr. 1124, Gemarkung Indling, und „Zufahrt zur B 12“ Fl.Nr. 437, Gemarkung Indling, in die bestehende B 12. Der Einmündungsbereich wird von der A 94 überbaut. Die Gemeindeverbindungsstraßen werden mit einem Kreuzungswinkel von 98 gon unter der Autobahn unterführt. Sie erhalten dem Bestand entsprechend den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk0,3.

Die beiden Gemeindeverbindungsstraßen werden westlich der A 94 über eine Kreisverkehrsanlage an die neue Kreisstraße angebunden.

4.3.39 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+185

Bei Bau-km 37+185 wird der öffentliche Feld- und Waldweg „Anwandweg B 12“ Fl.Nr. 1123/1, Gemarkung Indling, von der Autobahn auf einer Länge von 150 m überbaut. Ein Ersatz ist nicht erforderlich. Das Flurstück Nr. 410, Gemarkung Mittich, erhält eine Zufahrt von der neuen Kreisstraße.

4.3.40 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+200

Der ausgebaute öffentliche Feld- und Waldweg „Verbindungsweg IV“ Fl.Nr. 441, Gemarkung Indling, wird von der anzupassenden Gemeindeverbindungsstraße zwischen Afham und dem künftigen Gewerbepark Königswiese auf einer Länge von ca. 300 m überbaut. Der Weg wird an den nördlichen Böschungsfuß der Gemeindeverbindungsstraße verlegt. Der Weg erhält eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

4.3.41 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+200

Der nicht ausgebaute öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 340/1, Gemarkung Mittich, wird von der anzupassenden Gemeindeverbindungsstraße zwischen Afham und dem künftigen Gewerbepark Königswiese sowie von der auszubauenden A 3 in Teilstücken überbaut. Er wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Die Verlegungsstrecken erhalten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

4.3.42 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+660 und 37+715

Die auf beiden Seiten der A 3 verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldwege mit der Fl.Nr. 447, Gemarkung Mittich, werden von der um jeweils zwei Fahrstreifen erweiterten A 3 überbaut. Die Wege werden an die künftige Böschungsunterkante der A 3 verlegt und an den öFW Fl.Nr. 411, Gemarkung Mittich bzw. an die neue Kreisstraße angebunden. Die Wege erhalten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

4.3.43 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+385

Der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 409, Gemarkung Mittich, wird von der zu erweiternden A 3 auf einer Länge von ca. 550 m überbaut. Ein Ersatz ist nicht erforderlich.

4.3.44 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Betr.-km 624,375 (A 3)

Der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 280/1, Gemarkung Mittich, wird von der auszubauenden A 3 auf einer Länge von ca. 130 m überbaut. Der Weg wird an den künftigen Böschungsfuß der A 3 verlegt. Der Weg erhält eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

4.3.45 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+645

Der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 431, Gemarkung Mittich, wird von der zu verbreiternden A 3 und der A 94 auf einer Länge von ca. 1.000 m überbaut. Als Ersatz wird zwischen der neuen Kreisstraße (vgl. 4.3.47) und der GVS, Fl.Nr. 387, Gemarkung Mittich, eine neue GVS (vgl. 4.3.50) geschaffen.

4.3.46 Autobahnkreuz A 3/A 94 bei Bau-km 37+603 (K37/2)

Im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Pocking an der Bundesautobahn A 3 (bisherige Verknüpfung der B 12 mit der A 3) kommt das zukünftige Autobahnkreuz A 3/A 94 zu liegen.

Die A 94 wird bei Bau-km 37+603 über die zweibahnige vierstreifige A 3 überführt und im unmittelbaren Anschluss an die B 512 angebunden. Dabei werden die vier Fahrstreifen des Autobahnquerschnitts der A 94 auf die zwei Fahrstreifen der B 512 reduziert.

Das Autobahnkreuz wird in Form eines klassischen Kleeblatts ausgebildet und besteht aus vier kreisförmigen bis angepassten Schleifenrampen und vier angepassten Tangentialrampen jeweils mit dem einspurigen Querschnitt Q 1. Um eine verkehrssichere und leistungsfähige Verflechtung der Verkehrsbeziehungen zu gewährleisten, sind in allen Fahrrichtungen Verteilerfahrbahnen vorgesehen.

Die Verbindungsrampen des Autobahnkreuzes erhalten folgenden Oberbau:

- | | |
|---------------------------------|------------------------|
| • Nordwestliche Tangentialrampe | Belastungsklasse Bk32 |
| • Nordwestliche Schleifenrampe | Belastungsklasse Bk3,2 |
| • Nordöstliche Tangentialrampe | Belastungsklasse Bk10 |
| • Nordöstliche Schleifenrampe | Belastungsklasse Bk32 |
| • Südöstliche Tangentialrampe | Belastungsklasse Bk3,2 |
| • Südöstliche Schleifenrampe | Belastungsklasse Bk32 |
| • Südwestliche Tangentialrampe | Belastungsklasse Bk32 |
| • Südwestliche Schleifenrampe | Belastungsklasse Bk10 |

4.3.47 Neue Kreisstraße zwischen AS B 12/B 388 und Mittich bei Betr.-km 623,318 (A 3) (K227)

Da die B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes A 3/A 94 von der A 94 überbaut wird, ist nördlich der A 94 eine neue Verbindungsstraße geplant um den zwischengemeindlichen und nicht autobahnfähigen Verkehr weiterhin abwickeln zu können. Die Verlegung beginnt an der Anschlussstelle B 12/B 388, führt in etwa entlang der A 94 und kreuzt die Gemeindeverbindungsstraße Scheibenlandstraße; sie wird unter der A 3 in einem Kreuzungswinkel von 83 gon unterführt und endet schließlich in Mittich mit einer Verbindung zur B 512. Baulich endet die neue Verbindungsstraße an der Kreisverkehrsanlage im Gewerbegebiet von Mittich. Vorhandene Teilstücke der bestehenden B 12 und der Gemeindeverbindungsstraße Goder – Wehrhäuser werden dabei integriert. Das bestehende Brückenbauwerk im Zuge der A 3 muss aufgrund der geänderten Linienführung erneuert werden.

Der Trassierung wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 80$ km/h zugrunde gelegt. Die Straße erhält den Regelquerschnitt RQ 9,5 und einen Oberbau nach Belastungsklasse Bk1,0.

Die neue Verbindungsstraße wird zur Kreisstraße gewidmet.

4.3.48 Radwegverbindung zwischen Mittich und Königswiese (K227)

Die Gemeindeverbindungsstraße Goder – Wehrhäuser Fl.Nr. 411, Gemarkung Mittich ist Bestandteil des Römerradweges und des Rottalradweges, der im Bayernnetz für Radler von Schärding nach Neumarkt Sankt Veit ausgewiesen ist. Im Bereich der gegenständlichen Planung ist kein baulich getrennter Radweg vorhanden. Aufgrund der geringen prognostizierten Verkehrsbelastung und da zurzeit kein getrennter Radweg existiert, ist entlang der neuen Kreisstraße kein baulich abgesetzter Radweg vorgesehen.

Der Radverkehr kann künftig über die neue Gemeindeverbindungsstraße (vgl. 4.3.51) zur neuen Kreisstraße und zum Kreuzungsbauwerk mit der A 3 geführt werden. Aufgrund der unzureichenden Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich der neuen Gemeindeverbindungsstraße in die Kreisstraße muss das südliche Widerlager des Kreuzungsbauwerks K227 zurückgesetzt werden. Somit ergibt sich ausreichend Platz für einen von der neuen Kreisstraße baulich getrennten Weg, den die Radfahrer zur Querung der A 3 nutzen können.

4.3.49 Gemeindeverbindungsstraße Gewerbepark Königswiese - Afham bei Betr.-km 623,967 (A 3) (K229)

Bei Betr.-km 623,967 (A 3) wird die Gemeindeverbindungsstraße Gewerbepark Königswiese – Afham, Fl.Nr. 345, Gemarkung Mittich, über die A 3 überführt. Aufgrund des Umbaus der Anschlussstelle Pocking zu einem Autobahnkreuz, muss die A 3 um zusätzliche Fahrstreifen erweitert werden. Da die Dimensionierung des bestehenden Brückenbauwerks (K 229) dem erweiterten Autobahnquerschnitt nicht genügt, muss ein neues Brückenbauwerk errichtet werden.

Die Gradiente der Gemeindeverbindungsstraße wird geringfügig geändert. Sie erhält dem Bestand entsprechend den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau in Belastungsklasse Bk1,0.

4.3.50 Öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 37+580 und Gemeindeverbindungsstraße (K37/3)

Der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 408, Gemarkung Mittich, wird von der zu erweiternden A 3 und der A 94 auf eine Länge von ca. 1.190 m überbaut.

Der westliche Teil des Wegs wird an den Böschungsfuß der südöstlichen Tangentialrampe des Autobahnkreuzes verlegt und an die neue Unterführung bei Bau-km 37+910 angeschlossen. Der Weg erhält eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einen Oberbau gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999).

Der östliche Teil des Wegs wird an den südlichen Böschungsfuß der A 94 verlegt und bei Bau-km 37+910 mit einem Kreuzungswinkel von 95 gon unter der Autobahn unterführt. Die Straße wird entlang der nordöstlichen Tangentialrampe des Autobahnkreuzes verlängert und an die neue Kreisstraße angebunden. Die Unterführung unter der A 94 wird notwendig, da die bestehende Kreuzungsmöglichkeit der B 512 im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße Fl.Nr. 387, Gemarkung Mittich, mit dem Bau der A 94 nicht aufrechterhalten werden kann. Der Weg wird zur Gemeindeverbindungsstraße gewidmet.

Da Verkehrsverlagerungen mit einer Zunahme des Verkehrs - einschließlich Begegnungsverkehr - zu erwarten sind, erhält die neue Gemeindeverbindungsstraße den Regelquerschnitt RQ 7,5 und einen Oberbau in Belastungsklasse Bk0,3.

4.3.51 Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 38+425

Bei Bau-km 38+425 wird die Gemeindeverbindungsstraße Fl.Nr. 387, Gemarkung Mittich, sowie die Kreuzung dieses Weges mit der B 512 auf einer Länge von 30 m von der A 94 überbaut.

Die Gemeindeverbindungsstraße wird an den verlegten öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 408, Gemarkung Mittich, der zur Gemeindeverbindungsstraße aufgestuft wird, angeschlossen. Aufgrund der bestehenden Verhältnisse (Gradienten der Autobahn, topografische Verhältnisse, sehr hoher Grundwasserstand) kann eine Querungsmöglichkeit an dieser Stelle nicht aufrechterhalten werden. Der neue Kreuzungsbereich mit der A 94 kommt ca. 500 m westlich bei Bau-km 37+910 zu liegen.

4.3.52 Geh- und Radweg auf Fl.Nr. 1372/2, Gemarkung Safferstetten

Am westlichen Rand des Grundstücks Fl.Nr. 1372/2, Gemarkung Safferstetten (im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland) befindet sich ein gewidmeter Geh- und Radweg der Gemeinde Bad Füssing. Auf dem genannten Grundstück ist geplant, die Ausgleichsfläche A1/CEF anzulegen. Der Geh- und Radweg soll nicht in die Ausgleichsmaßnahme integriert werden, vielmehr wird das Eigentum des Grundes, auf dem sich der Weg befindet, auf die Gemeinde Bad Füssing übertragen.

4.3.53 Sonstige Änderungen im Wegenetz

Neben den bereits aufgeführten Wegen sind noch Wege entlang der Autobahn zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen erforderlich.

Die Lage dieser Wege ist in den Lageplänen dargestellt. Die Wege werden in der Regel etwa geländegleich hergestellt und erhalten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m entsprechend den "Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen".

4.4 Baugrund, Erdbau

4.4.1 Morphologie

Der Abschnitt Kirchham – Pocking liegt im Bereich der Pockinger Heide. Die Pockinger Heide ist Teil des unteren Inntals und besteht aus einer weiten ebenen Fläche mit einem leichten Gefälle nach Osten. Die Geländehöhe sinkt von ca. 331 m ü NN am Bauanfang auf ca. 311 m ü NN im Bereich des Anschlusses an die Bundesautobahn A 3.

Nach Norden ist die Pockinger Heide durch das Tertiärhügelland begrenzt.

Nordöstlich von Pocking geht die Ebene der Pockinger Heide in das Rottal über.

4.4.2 Geologie

Die Autobahntrasse verläuft auf der Ebene der Pockinger Heide. Die Ebene der Pockinger Heide entstand während und nach der letzten Eiszeit, als der Inn große Schotterflächen ablagerte. Später tiefte sich der Inn in diese Schotterebene ein. In den Niederterrassenschottern des Inns sind mehrere Flussterrassen vorhanden, die unterschiedliche Niveaus des Inns widerspiegeln.

Im Gelände sind die Flussterrassen nur sehr undeutlich zu erkennen.

An der Basis des Innkieses finden sich stellenweise große Blöcke aus quarzitischem gebundenem Konglomerat (Nagelfluh). Bei diesen Blöcken handelt es sich um Residualien einer harten Konglomeratbank aus dem Tertiär.

Auf der Niederterrasse liegt unter dem Oberboden eine feinkornreiche Verwitterungsschicht sowie stellenweise Löss und Lösslehm.

Nordöstlich von Pocking besteht die oberste Bodenschicht aus Auelehm, der von der Rott abgelagert wurde.

Die Bäche, die aus dem Tertiärhügelland über die Hochterrasse zum Inn fließen, führten feinkörnige und gemischtkörnige Böden mit. Die Ablagerungen der feinkörnigen Böden erfolgten in schmalen Bereichen entlang der Bäche.

Der tiefere Untergrund besteht aus den Schichten der „Oberen Meeresmolasse“ aus dem Erdzeitalter des Jungtertiärs. Die tertiären Ablagerungen bestehen aus Mergeln, Sanden Schluffen und Tonen. Die Schichten des Tertiärs werden geologisch als „Glaukonitsande“

und „Blättermergel“ bezeichnet. Der lokale Name für die Schichten des Tertiärs lautet „Schlier“.

Durchgeführte Untersuchungen

Der Streckenabschnitt Kirchham – Pocking ist in der geologischen Karte der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hannover 1999 Maßstab 1 : 200.000, Blatt CC 7942 Passau erfasst.

Im Vorfeld der Planungen wurden Recherchen zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen durchgeführt.

Im Bereich der Neubautrasse wurden im Jahr 2005 11 Grundwassermessstellen eingerichtet. Im Herbst 2014 wurden im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes 3 zusätzliche Grundwassermessstellen errichtet. Die Grundwasserstände werden seitdem mit Datenloggern kontinuierlich gemessen, um die langfristigen Grundwasserschwankungen zu beobachten und um Grundwasserhöchststände zu erfassen.

Im Jahr 2008 wurden Bohrungen und Rammsondierungen im Bereich der Bauwerke, der Strecke, der Nebenanlagen und der geplanten Seitenentnahmen durchgeführt. Es wurden Bodenproben entnommen und im Labor untersucht.

Für die Bauwerke und Strecke wurden Bodengutachten angefertigt.

4.4.3 Hydrologie

Grundwasser

Grundwasserleiter sind die Innkiese. Die Innkiese sind stark durchlässig bis sehr stark durchlässig. Die aus den Korngrößenverteilungen ermittelten Durchlässigkeitsbeiwerte liegen zwischen 7×10^{-4} und 5×10^{-2} m/s.

Der Grundwasserstauer wird von den tertiären Mergeln gebildet.

Die Oberfläche des Grundwasserstauers ist wellig und wird von Rinnen durchzogen. Die Morphologie des Grundwasserstauers macht sich durch unterschiedlich hohe Grundwassermächtigkeiten bemerkbar.

Laut hydrogeologischer Karte der Pockinger Heide, herausgegeben vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau, verläuft die Grundwasserfließrichtung im Abschnitt Kirchham – Pocking in Richtung Nordost.

Ergebnisse der Grundwassermessungen (2005 bis 2015):

Mess- stelle	Gelände- oberkante	mittlerer Grundwasser- stand	Grundwasser- höchststand	Grundwasser- tiefststand	Mittlerer Grundwasser- flurabstand	Oberkante Grundwasser- stauer
	[mNN]	[mNN]	[mNN]	[mNN]	m unter GOK	[mNN]
PFA 3	331,0	321,77	322,48	321,27	9,2	ca. 316,8
P501	325,82	317,13	318,00	316,57	8,7	< 313,83 ¹⁾
P502	320,97	314,86	316,06	314,09	6,4	309,17
P503	316,20	312,95	314,35	312,09	3,2	304,80
P504	314,86	312,40	314,07	311,67	2,4	306,36
P505	313,26	310,69	312,32	310,24	2,6	302,96
P506	312,61	309,68	311,43	309,30	2,9	303,31
P507	311,41	309,31	311,25	308,81	2,1	302,71
P508	311,64	307,89	310,25	307,46	3,7	301,74
P509	311,14	309,90	311,12	309,59	1,2	303,04
P510	311,76	309,90	311,24	309,27	1,9	302,86
P511	327,97	318,58	319,37	318,03	9,4	< 315,97 ¹⁾

Anmerkungen:

¹⁾ Bohrhindernis Konglomeratblock

Sowohl das Gelände als auch die Grundwasseroberfläche haben ein Gefälle in Richtung Nordosten. Da das Gelände eine stärkere Neigung besitzt als der Grundwasserspiegel, sinkt der Grundwasserflurabstand in Richtung Nordwesten.

Im Bereich der geplanten Ausgleichsfläche A13/CEF auf dem Gelände des ehemaligen Stadtortübungsplatzes wurden im Herbst 2014 3 Grundwassermessstellen errichtet und mit Datenloggern ausgestattet.

Ergebnisse der Grundwassermessungen (November 2014 bis September 2015):

Mess- stelle	Gelände- oberkante	mittlerer Grundwasser- stand	Grundwasser- höchststand	Grundwasser- tiefststand	Mittlerer Grundwasser- flurabstand	Oberkante Grundwasser- stauer
	[mNN]	[mNN]	[mNN]	[mNN]	m unter GOK	[mNN]
GWM 1430	329,14	320,56	320,79	320,43	8,6	317,14
GWM 1431	328,73	320,00	320,26	319,87	8,7	316,83
GWM 1433	328,19	319,37	319,60	319,25	8,8	316,29

Am Beginn des Streckenabschnitts Kirchham – Pocking liegt der Grundwasserflurabstand bei über 10 m unter Geländeoberkante. Am Kreuzungspunkt der A 94 mit der A 3 liegt der Grundwasserflurabstand bei ca. 1 bis 2 m unter Geländeoberkante.

Vorfluter:

Im Bereich des Streckenabschnittes Kirchham – Pocking gibt es fünf Vorfluter:

- Zeller Graben südöstlich von Pocking: Der Zeller Graben fließt auf einer lehmigen Deckschicht und steht nicht mit dem Grundwasser in Verbindung. Der Zeller Graben wird vom Bau der A 94 nicht berührt.
- Ausbach: Der Ausbach entspringt im Tertiärhügelland und fließt durch Pocking. Nordöstlich von Pocking kreuzt die A 94 den Ausbach. Im Bereich des Kreuzungspunktes liegt die Grundwassermessstelle P 503. Der Ausbach steht mit dem Grundwasser in Verbindung. Der Ausbach heißt ab dem Weiler „Bruckhof“ Mühlbach.
- Weidenbach: Der Weidenbach entspringt nordöstlich von Pocking, wo das Gelände nur wenige Meter über dem Grundwasserspiegel liegt. Etwa 100 m entfernt vom Ursprung des Weidenbachs liegt die Grundwassermessstelle P 504.
- Schnellhamer Graben: Die beiden Quellbäche des Schnellhamer Grabens entspringen in Obermoss. Sie vereinigen sich südlich der Kreisstraße PA 56. Anschließend fließt der Bach Richtung Norden und mündet bei Sieghartsmühle in den Ausbach.
- Rott: Die Rott fließt aus dem Tertiärhügelland an Pocking vorbei und mündet bei Neuhaus in den Inn. Im Unterlauf besitzt die Rott ein geringes Gefälle. Der Fluss hat in der Ebene östlich von Pocking im Lauf der Flussgeschichte mehrfach seinen Verlauf geändert und auf weiten Flächen Auelehm angelagert. Die Rott wird vom Bau der A 94 nicht berührt.

Baggerseen

In der Umgebung von Pocking wird der Innkies in zahlreichen Kiesgruben abgebaut. Der Kiesabbau erfolgt meist als Nassabbau.

4.4.4 Bautechnische Verwendung der Böden, Bodenarten, Zustand, Witterungsempfindlichkeit

Die Verwitterungsschicht ist wegen des hohen Feinkornanteils im Allgemeinen stark witterungsempfindlich (Frostempfindlichkeitsklasse F3).

Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes wurde bei der Nutzung als Flugplatz die feinkörnige Verwitterungsschicht abgetragen. Unter dem Oberboden mit einer Dicke von ca. 10 cm folgt der Kies.

Der Auelehm tritt ab ca. Bau-km 35+000 auf. Der Grundwasserflurabstand beträgt nur wenige Meter. Der Auelehm besteht aus feinkörnigen, organischen Böden.

Die Innkiese unter der Verwitterungsschicht und unter dem Auelehm besitzen einen geringen Feinkornanteil (Frostempfindlichkeitsklasse 1). Die Korngrößen reichen bis maximal 20 cm. Die Hochterrassenschotter besitzen einen geringeren Feinkornanteil und stellen einen guten Erdbaustoff dar.

An der Basis des Innkieses liegen vereinzelt Blöcke aus quarzitischem gebundenem Konglomerat. Die Blöcke erreichen Seitenlängen von über 2 m. Die Konglomeratblöcke sind bautechnisch nicht verwertbar. Für die Gestaltung von Ausgleichsflächen sind die Blöcke sehr gut verwertbar. Die Blöcke sind sehr hart und frostsicher.

Die Böden des Tertiärs sind für die Bauarbeiten nur von untergeordneter Bedeutung. Beim Streckenbau wird das Tertiär nicht erreicht.

Die Bodenschichten können in die nachfolgenden Homogenbereiche eingeteilt werden. Die Bodenklassen der DIN 18300 und DIN 18301 sind nicht mehr gültig, werden aber dennoch angegeben, da die Bodenklassen noch gebräuchlich sind. Die Böden werden nach den angegebenen Normen den folgenden Bodenarten, -klassen und -gruppen zugeordnet:

Homogenbereich	Kurzbezeichnung DIN 4023:2006	Bodengruppe DIN 18196: 2011	Bodenklasse DIN 18300: 2012	Bodenklasse DIN 18301: 2012
1. Oberboden	Mu, U, s, o	OH, OU	1	BO 1
2. Verwitterungslehm	U, s, t, g	UM, TM, GU*	4 ¹⁾	BB 2
3. Auelehm	U, t, s, o	OH, OU, UM, TM	4, 2	BB 1, BB 2
4. Innkies	G, s, x'	GW, GI, GU	3	BN 1, Zusatzklasse BS 1
5. Konglomerat			7	FV 6 + FD5
6. Tertiär	U, t, s	TL, TM	4, 6 ¹⁾	BB 3, BB 4

¹⁾ Die bindigen Böden der Bodenklasse 4 können durch Wasseraufnahme in die Bodenklasse 2 übergehen.

4.4.5 Gründung der Bauwerke

Die Bauwerke können im Innkies voraussichtlich flach gegründet werden. Bei Bohrpfahlgründungen ist mit Bohrhindernissen wegen der vereinzelt auftretenden Konglomeratblöcken zu rechnen.

4.4.6 Erdbau

Als Auflager für Dämme über 1,5 m Höhe sind die Kiese und die Verwitterungsböden gut geeignet.

Ab Bau-km 35+000, wo Auelehm ansteht, sind zusätzliche Maßnahmen zur Bodenverbesserung erforderlich.

Der Auelehm ist bautechnisch nicht verwendbar. Wegen des hohen Wassergehaltes und der organischen Beimengungen kann der Auelehm nur dort verwendet werden, wo Setzungen auftreten dürfen, z.B. in Form von Seitenablagerungen als Sichtschutz oder freiwilligem Lärmschutz.

Böschungsneigungen

Im Innkies können die Einschnittsböschungen mit der Regelneigung von 1 : 1,5 angelegt werden. Die Dämme können ebenfalls mit einer Neigung von 1 : 1,5 hergestellt werden.

Der Streckenabschnitt Kirchham - Pocking ist den geotechnischen Kategorien GK1 und GK2 zuzuordnen.

Altlastenverdachtsflächen

In der Pockinger Heide befinden sich zahlreiche Kiesgruben. Am Beginn des Streckenabschnitts liegt bei Pfaffenhof eine mit Hausmüll verfüllte Kiesgrube. Die Trasse der A 94 tangiert die Mülldeponie an ihrem südlichen Rand.

Die Mülldeponie besitzt derzeit keine Oberflächenabdichtung. Im Grundwasserabstrom befinden sich Grundwassermessstellen zur Messung des Einflusses auf die Grundwasserqualität.

Zur Bestimmung der Tiefe und Ausdehnung der Deponie sowie der Zusammensetzung der Auffüllung wurde von der Autobahndirektion Südbayern eine Altlastenuntersuchung in Auftrag gegeben.

Im Bereich der geplanten Autobahntrasse wurden 9 Rammkernbohrungen niedergebracht, die in der Regel jeweils bis mindestens 1,0 m unter Auffüllungssohle bzw. bis in Tiefen von 3,0 m - 15,0 m unter Geländeoberkante abgeteuft wurden. Dabei wurden außer an den Grubenrandbereichen Verfülltiefen von 5,0 m bis 8,0 m festgestellt. Das Untersuchungsareal ist gekennzeichnet durch größtenteils sensorisch unauffällige bis sensorisch wenig auffällige Auffüllungen wechselnder Zusammensetzung. Bei dem Verfüllmaterial handelt es sich fast ausschließlich um Erdaushubmaterial.

Als oberste Auffüllschicht wurde eine sensorisch unauffällige bis weitgehend unauffällige, durchschnittlich 0,4 m bis 0,6 m mächtige Mutterbodenauflage angetroffen. In der südlichen Hälfte des Untersuchungsareals führte diese zum Teil wenig Ziegelreste.

Unter der Mutterbodenauflage folgen bis zum natürlichen Untergrund heterogene, insgesamt unauffällige bis sensorisch wenig auffällige Auffüllungen. Diese setzen sich aus Sanden und Kiesen mit unterschiedlichem Kornanteil sowie Schluffen von steifer bis weicher Konsistenz zusammen.

Das Verfüllinventar besteht größtenteils aus Erdaushubmaterial, das in Lagen zum Teil sehr wenig Ziegelreste führt und bereichsweise sehr schwach humos bis humos ist. Nur bei zwei Aufschlüssen wurden in Lagen größere Mengen an Ziegelbruch festgestellt.

Einzelne Auffülllagen wiesen einen geringen bis hohen organischen Anteil und/oder organische Beimengungen in geringer Menge auf. Organische Beimengungen wurden in Form von Pflanzen- Wurzel- und Holzresten angetroffen. Selten wurden auch andere Fremdbeimengungen wie Asche und Schlacke sowie sehr selten Bitumen-, Eternit-, Folien- und Glasreste in geringer Menge festgestellt.

Die durchgeführten abfallrechtlichen Laboruntersuchungen ergaben Einstufungen als Z0- und Z1.1-Material nach LAGA M20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – LAGA Mitteilung 20).

Als die Auffüllungen unterlagernder, natürlicher Untergrund wurden bei allen Aufschlüssen würmeiszeitliche Schotter in Form von Flusskiesen und selten Schwemmsanden angetroffen.

Zwischen Bau-km 26+350 und 26+410 tangiert die geplant A 94 die ehemalige Mülldeponie im südlichen Areal auf einer annähernd dreieckförmigen Fläche. In diesem Bereich befinden sich die Einschnittsböschung, die gegen den Untergrund abgedichtete Entwässerungsmulde, das Bankett und die nördliche Richtungsfahrbahn der Autobahn. Das Niederschlagswasser wird hier gefasst und der Regenwasserbehandlungsanlage bei Bau- km 26+250 zugeführt.

Es ist davon auszugehen, dass beim Bau der Autobahn ca. 560 m³ Aushubmaterial aus dem Deponiebereich anfällt und zu entsorgen ist. Unter Einhaltung der Zuordnungswerte soll das Aushubmaterial im Kern der Lärmschutzwälle im Bereich der PWC – Anlagen wiederverwendet werden.

Im Zuge des Baus der A 94 werden die Kreisstraße PA 65 und der parallel geführte Geh- und Radweg über die Autobahn überführt. Die Linienführung der Kreisstraße wird derart angepasst, dass der neue Straßendamm die ehemalige Mülldeponie möglichst nicht berühren wird. Das Fahrbahnoberflächenwasser der Kreisstraße wird breitflächig über die südliche Dammböschung sowie in einer Mulde am südlichen Böschungsfuß außerhalb der Mülldeponie versickert.

Am nordwestlichen Rand der ehemaligen Mülldeponie wird parallel zur bestehenden B 12 der zu verlegende Römer-Radweg errichtet. Er befindet sich in Dammlage, ein tiefgreifender Bodenaushub ist nicht erforderlich. Das auf dem Radweg anfallende Niederschlagswasser wird über die Dammböschung abgeleitet und versickert.

Falls erforderlich werden weitere Schutzmaßnahmen in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau durchgeführt.

Sonstige Altlastenverdachtsflächen sind nicht bekannt. Es können jedoch weitere verfüllte Kiesgruben vorhanden sein.

4.4.7 Hochwasser – Überschwemmungsgebiet der Rott und des Inns

Die Trasse liegt ab Bau-km 36+900 bis Bauende in den Überschwemmungsgebieten der Rott und des Inns. Die derzeitige Grenze des 100-jährigen Hochwassers ist in den Planunterlagen (siehe Unterlage 3T sowie Unterlage 7.1, Blatt 6T) dargestellt. Augenblicklich orientiert sie sich in weiten Teilen am Damm der B 12 und der B 512.

Der Wasserstand des 100-jährigen Hochwassers liegt westlich der A 3 im Mittel zwischen 312,30 m ü NN und 313,30 m ü NN sowie östlich der A 3 bei 311,35 m ü NN. Somit liegt die Gradienten der A 94 mindestens 2 m über dem 100-jährigen Hochwasserstand.

Durch den Bau der A 94, der neuen Kreisstraße sowie der neuen Gemeindeverbindungsstraße Mittich - Hartham gehen rd. 24.130m³ an Hochwasserretentionsraum verloren. Der auszugleichende Retentionsraum soll durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes geschaffen werden. Zusätzlich soll das Gelände innerhalb der südwestlichen Schleifenrampe mithilfe von Rohrleitungen so gestaltet werden, dass auch dort das Hochwasser zurückgehalten werden kann. Nordwestlich der Au-

tobahn A 3 wird ein Flutgraben angeordnet, der bei Hochwasser von der Rott geflutet werden kann. Insgesamt gleichen diese Maßnahmen den verlorenen Retentionsraum aus.

Unterlage 13.3, Blatt 1T enthält die Berechnungen zur Ermittlung des Retentionsflächenausgleichs.

In Unterlage 13.3, Blatt 2aT sind die Retentionsverlustflächen sowie die Retentionsersatzflächen dargestellt.

4.4.8 Umfang der Erdarbeiten, Massenbilanz

Der Umfang der aus den Einschnittsbereichen und den geplanten Hochwasserretentionsflächen gewonnenen Massen beläuft sich auf rd. 646.000 m³. Demgegenüber steht ein Bedarf an Massen für die Dammschüttungen und Lärmschutzwälle von rd. 1.880.000 m³. Zusätzlich werden rund rd. 310.000 m³ Frostschutzkies und rd. 87.000 m³ standfestes Material zur Herstellung der Bankette benötigt. Damit ergibt sich ein Massendefizit von rd. 1.631.000 m³. Die fehlenden Schüttmassen werden aus der Seitenentnahme der späteren Ausgleichsfläche A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz bezogen.

Der beträchtliche Bedarf an Dammschüttmaterial ergibt sich aus der über weite Strecken mit sehr hohen Grundwasserständen bedingten Gradientenlage der Autobahn.

Im Einschnittsbereich zwischen Bau-km 28+000 und 33+000 ist bei der Planung der Gradienten zu beachten, dass zwischen der Sohle der Entwässerungsmulden am Dammfußpunkt der Autobahn und dem mittleren höchsten Grundwasserstand ein Mindestabstand von mindestens 1,00 m erforderlich ist.

Von Bau-km 33+000 bis zur Überleitung in die B 512 befindet sich die A 94 in Dammlage, da sie über die bestehende A 3 und den Ausbach überführt werden muss. Die Gradienten der sonstigen, in diesem Bereich zu kreuzenden Straßen wurden so gewählt, dass trotz des sehr hohen Grundwasserstands keine Grundwasserwannen und Pumpanlagen benötigt werden. Die Gradienten der Autobahn ist bedingt durch die minimalen lichten Höhen der zu kreuzenden Straßen (Bundesautobahn A 3, neuer Straßenabschnitt der B 388, Kreisstraße PA 57 und zwei Gemeindeverbindungsstraßen) und den lichten Raum der Brücke über den Ausbach (Tierquerungshilfe). Bei der Wahl der Gradienten der Autobahn wurde zusätzlich auf eine harmonische Linienführung geachtet.

Eine Absenkung der Gradienten der Autobahn würde eine Änderung des Entwässerungskonzeptes nach sich ziehen, wodurch Kosten für den Bau von Grundwasserwannen und Pumpanlagen verursacht und fortwährende Betriebskosten entstehen würden.

Seitenablagerungen von Erdaushubmaterial

Im Zuge der Baumaßnahme fällt ein Überschuss an Oberboden von ca. 154.000 m³ an, der als Baustoff für die zu errichtenden Straßendämme nicht geeignet ist.

Zwischen Bau-km 30+010 und Bau-km 33+800 wird ein Teil des Oberbodens linienförmig entlang der Autobahn deponiert. Die Seitenablagerungen erhalten eine Höhe bis zu 3,00 m

bzw. 3,25 m über Gelände bzw. Gradiente; hierfür werden rd. 44.500 m³ benötigt. Mit den Oberbodendeponien wird die nahe an die Autobahn grenzende Bebauung vor direkten betriebsbedingten Immissionen geschützt.

Da im Laufe der Zeit mit einer Verdichtung und daher mit einer Höhenreduzierung der Wälle zu rechnen ist, werden die Seitenablagerungen in den schalltechnischen Berechnungen lediglich mit einer Höhe von 2,50 m bzw. 2,75 m angesetzt.

4.4.9 Seitenentnahme im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking mit späterer Nutzung als Ausgleichsfläche A13/CEF (zwischen Bau-km 27+307 und 28+548)

Geplante Maßnahme

Neben den aus den Einschnittsbereichen gewonnenen Massen, wird für die Maßnahme zusätzliches Dammschüttmaterial in einem Umfang von rd. 1.600.000 m³ benötigt. Der Maßnahmenträger beabsichtigt daher, die erforderlichen Massen aus den Flächen der späteren Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz zu entnehmen (siehe Unterlage 7.1, Blatt 1aT, 2T und 8T), da zur Anlage dieser artenschutzrechtlich begründeten, vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme für Kiebitze eine großflächige Geländeabsenkung bis in den Grundwasserschwankungsbereich erforderlich ist. Geplant ist ein Nassabbau auf den Grundstücken Fl.Nrn.456, 473/11, 473/12, 473/13, 473/15, 469/1, 487/1, 471 alle Gemarkung Pocking. Auf einer Entnahmefläche von ca. 400.000 m² sollen rund 1,827 Mio. m³ Kies (Verdichtungsfaktor beim Einbau: 1,12) entnommen werden.

Für die Erkundung der Ausgleichsfläche wurden 5 Bohrungen bis zur Unterkante der Kiesschicht niedergebracht. 3 Bohrungen wurden zu Grundwassermessstellen ausgebaut.

Die Unterkante der Kiesschicht liegt auf eine Kote von ca. 315,95 bis 317,15 m ü NN. Das Grundwasser lag bei der Bohrung in einer Tiefe von 8,6 bis 8,8 m unter GOK vor.

Die Grundwasserganglinien für den mittleren Grundwasserstand für Mitte März liegen am westlichen Rand der Seitenentnahme ca. auf 320,30 m ü NN. und am östlichen Rand ca. auf 319,05 m ü NN. Der ganzjährige mittlere höchste Grundwasserstand liegt ca. 70 cm höher und der mittlere niedrigste Grundwasserstand liegt ca. 55 cm tiefer.

Die maximale Abbautiefe beträgt westlich ca. 9,50 m und östlich ca. 8,50 m. Zur Veranschaulichung des Umfangs der geplanten Seitenentnahme sind in Unterlage 13.3 zwei Schnitte (Blatt 3T und Blatt 4T) dargestellt.

Im Bereich der Ausgleichsflächen können die Böschungen mit verschiedenen großen Neigungen hergestellt werden. Es können auch partiell steilere Abgrabungen angelegt werden. Für die Standsicherheit ist die Gesamtneigung von Böschungsfußpunkt zu Böschungsoberkante ausschlaggebend.

Die Seitenentnahmefläche hat eine Größe von insgesamt rd. 40ha. Die gesamte Fläche wird nach dem Kiesabbau zu einer Ausgleichsfläche A13/CEF umgestaltet. Die Maßnahmen zur Renaturierung sind in Unterlagen 12.1T und 12.3T, Blatt 1 (LBP) sowie 13.3, Blatt 5T (Lageplan) und Blatt 6T (Schnitte) dargestellt.

Durch die neue Seitenentnahme im ehemaligen Standortübungsplatz kann die ursprünglich geplante Seitenentnahme „Prenzing“ entfallen.

Festsetzung im Regionalplan Donau-Wald (Region 12)

Der geplante Kiesabbau liegt außerhalb von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Kies und Sand, die bei der letzten Fortschreibung des Regionalplans Donau-Wald (Region 12) mit Bekanntmachung vom 11.05.2011 festgesetzt wurden und entspricht somit nicht dem „Konzentrationsgrundsatz“ des Regionalplans (B IV 1.1), wonach Abbauvorhaben auf die im Regionalplan dargestellten Vorrang- und Vorbehaltsgebiete gelenkt werden sollen. Dieser raumordnerische Grundsatz kann jedoch überwunden bzw. abgewogen werden und ist dadurch gerechtfertigt, dass es sich hier um einen Sonderfall handelt. Die A 94 im Abschnitt Kirchham-Pocking durchquert einen naturschutzfachlich sensiblen Bereich, da von der Autobahn zahlreiche Kiebitzreviere auf Ackerflächen mit großer Bedeutung für den ostbayerischen Raum betroffen sein werden. Daher ist eine vorgezogene Ausgleichsfläche mit der Entwicklung von Biotopen, die speziell für die Lebensraumansprüche des Kiebitzes ausgelegt sind, aus artenschutzrechtlichen Gründen zwingend notwendig. Da die in den bisherigen Planfeststellungsunterlagen vom 31.05.2012 vorgesehene Kiebitz-Ausgleichsfläche A 11/CEF im grundwasserbeeinflussten Gebiet der Königswiese aufgrund privater Grundstücksbetroffenheiten nicht umsetzbar war und weitere Alternativen nicht zielführend waren, wurde dieser neue Standort gewählt. Mit der jetzigen Planung im Zuge der 1. Tektur kann im Vergleich zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.05.2012 sowohl auf diese Ausgleichsfläche A 11/CEF (ca. 31 ha) als auch auf die Seitenentnahmefläche bei Prenzing (ca. 35 ha) verzichtet werden. Damit verbleiben in diesen Bereichen ca. 66 ha landwirtschaftliche Flächen (Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung) für die weitere Nutzung erhalten. Dies entspricht grundsätzlich der Zielsetzung des Regionalplanes (B IV 1.1.6). Zudem wird der Abbau nicht über mehrere Jahre erfolgen, sondern voraussichtlich in einem Jahr erfolgen (B IV 1.1.1). Im Rahmen der Renaturierung der Seitenentnahme werden großflächig neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entwickelt, hier unter Berücksichtigung der speziellen Anforderungen an die Lebensraumgestaltung für den Kiebitz und weitere Vögel der Agrarlandschaft. Trotz der vorgesehenen umfangreichen Seitenablagerungen fällt ein Überschuss an Oberboden an, der anderweitig verwertet oder aber umweltgerecht deponiert werden muss. Für den Einbau im Rahmen der Renaturierung der Seitenentnahme zur Herstellung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF (Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen) ist nur der im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes anfallende (Ober-)Boden geeignet (nährstoffarmer Boden auf extensiv genutzten Flächen der geplanten Seitenentnahme- und temporären Massenlagerflächen sowie der Trasse der A 94). Der überschüssige Oberboden von den landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen ist hierfür aufgrund des hohen Nährstoffgehaltes (Düngung, Pflanzenschutzmittel) nicht geeignet.

Durch die Verwendung von unbedenklichem Bodenaushub aus dem örtlichen Abbau für die Renaturierung der Seitenentnahme wird dem vorsorgendem Grundwasserschutz auch für Nassabbau / Nassstandorte entsprochen.

Lage und Nutzung

Die Kiesabbaustelle befindet sich nördlich der BAB A 94 und grenzt u. a. an den parallel zur künftigen Kreisstraße PA 58 verlaufenden öFW und den zurückzubauenden öffentlichen Feld- und Waldweg („Römer-Radweg“) Fl.Nr. 456, Gemarkung Pocking an. Die geplante Abbaufäche ist somit im Süden (A 94) komplett und im Westen, Osten und Norden streckenweise von öffentlichen Verkehrswegen umgeben. Bei den verbleibenden angrenzenden landwirtschaftlich bzw. forstwirtschaftlich genutzten Flächen im Nordwesten, Norden und Osten wird ein Mindestabstand von 5 m zur Grenze eingehalten. Damit ist sichergestellt, dass diese landwirtschaftlich genutzten Flächen durch den Abbau nicht beeinträchtigt werden.

Folgende minimale Abstände zwischen den Straßen/Wegen und den Rändern der Seitenentnahme werden eingehalten:

- zum geplanten Geh- und Radweg im Westen, zum geplanten öFW parallel zur geplanten Kreisstraße PA 58 (Geh- und Radweg) im Osten und zu einem verbleibenden öFW im Norden (westlich des Einzelanwesens): mindestens 5 m
- zu den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen im Nordwesten und Norden sowie zu verbleibenden Waldrestflächen: mindestens 5 m. Der zurückzubauenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 456, Gemarkung Pocking selbst wird naturnah gestaltet und in das Ausgleichskonzept integriert.
- zur Bundesautobahn A 94: 15 m; zusätzlich durch einen Wall mit begleitendem Betriebsweg abgeschirmt.

Das Gelände weist keine großen Höhenunterschiede auf. Es liegt auf einer Höhe von 328,60 m ü NN bis 327,25 m ü NN und hat ein leichtes Gefälle nach Nord-Osten.

Geologische und hydrogeologische Verhältnisse

Zur Feststellung der Kiesmächtigkeit und der Grundwasserverhältnisse vor Ort wurden von der Autobahndirektion Südbayern Bodenuntersuchungen mit 5 Bohrstellen (siehe Anlage 2) veranlasst. Die Ergebnisse bilden die Grundlage der vorliegenden Abbau- und Gestaltungsplanung.

Der Abbau erfolgt in würmeiszeitlichem Niederterrassenschotter, der in einer Mächtigkeit von ca. 12 m ansteht. Das Material besteht aus mittel- bis feinkörnigen Kiesen mit mehr oder minder reichlichem Sandanteil. Unter dem Kies steht als wasserstauende Sohlschicht Ton des Jungtertiärs an. Die wasserstauende Schicht liegt im Abbaubereich zwischen 316,20 m ü NN im Osten und 317,40 m ü NN im Westen.

Grundwasser

Das Grundwasser wird im Schnitt ca. 8,00 m bis 8,50 m unter Gelände erwartet und fließt von West nach Ost mit einem Gefälle von ca. 1,5 m. In Jahren mit tiefen Grundwasserständen

den kann der Grundwasserspiegel um bis zu 2,00 absinken. Die Grundwassermächtigkeit beträgt 2,5m.

Der Abbau erfolgt als Nassabbau. Eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts der Umgebung durch den Kiesabbau ist nicht zu erwarten.

Ein Trinkwasserschutzgebiet ist durch den Abbau nicht betroffen.

Abbaubetrieb und Erschließung

Der Abbau auf der Entnahmefläche und der Transport des Materials werden nur werktags von 6 – 20 Uhr durchgeführt, um die nächtliche Belastung der Umgebung durch Lärm und Staub zu vermeiden.

Die Erschließung des Abbaugbiets erfolgt direkt nördlich über eine neu anzulegende Zufahrt über den öFW Fl. Nr. 472, Gemarkung Pocking in den Bereich der temporären Massenablagerungsflächen nördlich der Seitenentnahme. Die Nutzung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes kann generell nicht ausgeschlossen werden, wird aber auf das geringst mögliche Maß reduziert werden.

Zwischenlagerung des Aushubmaterials

Da die Ausgleichsmaßnahme A13/CEF vor Baubeginn bzw. vor Eintritt der baubedingten Beeinträchtigungen des derzeit vorhandenen Kiebitz-Lebensraumes hergestellt und wirksam sein muss, ist eine Zwischenlagerung des aus der Geländeabsenkung bzw. der Seitenentnahme gewonnenen Aushubmaterials erforderlich. Aufgrund der artenschutzrechtlichen Problematik im Planungsraum wurde zur Findung einer geeigneten Zwischenlagerung ein Variantenvergleich durchgeführt (siehe Anhang 4). Die gewählte Variante 1 mit einer Zwischenlagerung des Aushubmaterials im nördlichen Bereich des Standortübungsplatzes weist bei allen relevanten Kriterien deutliche Vorteile auf; sie ist u. a. die einzige Variante, die keine Brutgebietsflächen des Kiebitz durch Zwischenlagerung zusätzlich beansprucht.

Die abgetragenen Oberbodenmassen (ca. 160.000 m³) werden getrennt nach Bodenarten auf der westlich des verlegten und unterführten Radweges gelegenen Teilfläche der Fl.Nr. 473/11, einer Teilfläche der Fl.Nr. 454 und einer Teilfläche der Fl.Nr. 457 (nördliche PWC-Anlage), alle Gemarkung Pocking, zwischengelagert, ehe sie nach erfolgter Auskiesung der Seitenentnahme „Standortübungsplatz“ zur Gestaltung der Ausgleichsfläche A13/CEF wiederverwendet werden.

Die Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen der Seitenentnahmefläche erfolgt auf dem (nord-)westlich der Seitenentnahmefläche angrenzenden Flurstück Nr. 473/12, Gemarkung Pocking (siehe auch Anhang 4). Auf dieser Fläche werden die Aushubmassen auf zwei benachbarten, ca. 21 bzw. 28m hohen Pyramidenstümpfen aufgeschüttet. Dabei beträgt die Grundfläche der südlichen Aufschüttung ca. 57.200 m², die Grundfläche der nördlichen Aufschüttung beträgt ca. 57.900 m².

Die komplette Zwischenlagerung direkt neben dem Gewinnungsort bietet den Vorteil, dass die gewonnenen Schüttmassen gleich vor Ort vorsortiert werden können, um sie später ent-

sprechend den Anforderungen (Frostschuttschicht; Dammschüttung, restl. Material) besser einbauen zu können.

Der Transport der Kiesmassen aus der Seitenentnahmefläche zu den Zwischenlagerflächen und nach Herstellung der Ausgleichsfläche A13/CEF von den Zwischenlagerflächen auf die spätere Trasse der A 94 erfolgt über eine temporäre Baustraße entlang der nördlichen und östlichen Grenze des ehemaligen Standortübungsplatzes. Beim Transport müssen somit keine öffentlichen Straßen benutzt werden.

Nach Abschluss der Zwischenlagerung, d.h. sobald sämtliche Kiesmassen in den Trassenverlauf für Dammschüttung u. ä. in ihre endgültige Lage geschüttet wurden, werden die für die Zwischenlagerung in Anspruch genommenen Flächen wieder renaturiert.

Sonstige Hinweise

Bau- oder Bodendenkmäler sind nicht bekannt. Das Landesamt für Denkmalpflege wird am vorliegenden Genehmigungsverfahren beteiligt. Falls erforderlich wird vor Baubeginn die fachmännische Sicherstellung der Bodendenkmäler gewährleistet.

4.5 Entwässerung

Zwischen Bau-km 26+275 und Bau-km 26+770 und im Überleitungsbereich zwischen der B 12 und der A 94 wird das im Einschnittsbereich der Straße anfallende Niederschlagswasser in Rohrleitungen gesammelt und in die Versickerungsanlage (bestehend aus Absetzbecken, Ölabscheidervorrichtungen und Versickerbecken) bei Bau-km 26+250 geleitet, vorgereinigt und in den Untergrund versickert. Somit kann eine Verunreinigung des Grundwassers weitgehend vermieden werden.

Zwischen Bau-km 26+770 und Bau-km 38+600 sowie bei allen anderen neu zu bauenden und anzupassenden Straßen wird das Oberflächenwasser über Bankette und Böschungen großflächig abgeführt und breitflächig versickert bzw. in Versickermulden mit bewachsener Oberbodenzone eingeleitet und dort in den Untergrund versickert. Soweit eine Fahrbahn der Bundesautobahn A 94 zum Mittelstreifen hin entwässert, wird das anfallende Oberflächenwasser mittels Hochbord gesammelt und über Einlaufschächte und Querleitungen der Versickermulde am Dammfuß zugeführt. Im Einschnittsbereich wird unter jeder Mulde eine Kiesrigole mit Anschluss an versickerungsfähige Böden angelegt. Zur Notentlastung werden erhöhte Einlaufschächte angeordnet, über die das Niederschlagswasser mit Hilfe von Drainrohren direkt in die Rigole eingeleitet wird.

Bei extremen Starkregenereignissen besteht die Möglichkeit bei Bau-km 32+900, das Fahrbahnwasser von den Mulden über Durchlässe in Notentlastungsbecken an beiden Richtungsfahrbahnen zu leiten. Dort versickert es in den Untergrund.

4.6 Ingenieurbauwerke

Insgesamt werden im Planungsabschnitt 11 Überführungsbauwerke und 7 Unterführungsbauwerke errichtet. Für die Brücke über den Ausbach und den öffentlichen Feld- und Wald-

weg Geiselbergerweg bei Bau-km 35+077 ist aus landschaftlichen und tierökologischen Gründen eine lichte Weite von 50 m und eine lichte Höhe von 5 m erforderlich.

Zur Aufrechterhaltung von Funktionsbeziehungen für Fledermäuse im östlichen Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes wird bei Bau-km 28+556 das Brückenbauwerk zur Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldwegs als Fledermaus-Querungshilfe konzipiert und gestaltet. Hierzu werden entlang des Weges beidseitig Pflanzstreifen errichtet und die Brücke erhält auf beiden Seiten eine 65 m lange und 2,50 m hohe Irritationsschutzwand.

Die Hauptabmessungen der Ingenieurbauwerke können den Unterlagen 7.1 und 8 entnommen werden.

Die an der A 3 bestehenden Durchlässe bei Betr.-km 624,025 und Betr.-km 624,356 werden im Zuge der Erweiterung der A 3 im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes verlängert.

Bauwerke im Einzelnen:

Überführung der Kreisstraße PA 65 und eines unselbständigen Geh- und Radwegs bei Bau-km 26+335 (K26/1)

Die Kreisstraße und der unselbständige Geh- und Radweg werden mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.1).

Unterführung des Geh- und Radwegs bei Bau-km 27+288 (K27/1)

Der in seiner Lage angepasste Geh- und Radweg wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 2.1.2).

Überführung des öffentlichen Feld- und Waldwegs mit begleitenden Pflanzstreifen bei Bau-km 28+556 (K28/1)

Der öffentliche Feld- und Waldweg wird mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt. Das Bauwerk wird so gestaltet, dass es als Querungshilfe für Fledermäuse dient (BWV Nr. 2.1.3).

Überführung der Kreisstraße PA 58 bei Bau-km 28+754 (K28/2)

Die Kreisstraße PA 58 wird mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.4).

Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 29+386 (K29/1)

Die Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße wird mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.5).

Überführung der Staatsstraße 2117 und eines unselbständigen Geh- und Radweges bei Bau-km 30+446 (K30/1)

Die Staatsstraße 2117 und der von der Stadt Pocking geplante unselbständige Geh- und Radweg werden mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.6).

Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 30+926 (K30/2)

Die Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing – Wollham wird mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.7).

Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 31+955 (K31/1)

Die Gemeindeverbindungsstraße Spitzöder Weg wird mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.8).

Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 32+989 (K32/1)

Die Gemeindeverbindungsstraße Prenzinger Straße wird mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.9).

Überführung der Kreisstraße PA 56 und eines unselbständigen Geh- und Radwegs bei Bau-km 33+817 (K33/1)

Die Kreisstraße PA 56 und ein unselbständiger Geh- und Radweg werden mit einem Überführungsbauwerk über die A 94 überführt (BWV Nr. 2.1.10).

Unterführung der Kreisstraße PA 57 bei Bau-km 34+806 (K34/1)

Die Kreisstraße PA 57 wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 2.1.11).

Brücke über den Ausbach und Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldwegs bei Bau-km 35+077 (K35/1)

Mit dem Bauwerk wird der Ausbach sowie der öffentliche Feld- und Waldweg Geiselbergerweg mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 2.1.12).

Unterführung der B 388 und des öffentlichen Feld- und Waldwegs bei Bau-km 36+045 (K36/1)

Der neue Straßenabschnitt der B 388 und der öffentliche Feld- und Waldweg werden unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 2.1.13).

Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 37+180 (K37/1)

Die Gemeindeverbindungsstraße „Zufahrt zur B 12“ wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 2.1.14).

Brücke A 94 über A 3 bei Bau-km 37+603 (K37/2)

Die A 94 wird mit zwei Überführungsbauwerken über die A 3 überführt (BWV Nr. 2.1.15). Das bestehende Brückenbauwerk K228 (Brücke B 12 über A 3) wird beseitigt.

Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße bei Bau-km 37+910 (K37/3)

Die neue Gemeindeverbindungsstraße Mittich – Hartham wird unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 2.1.16).

Unterführung der Kreisstraße bei Betr.-km 623,318 der A 3 (K227)

Die neue Kreisstraße zwischen der Anschlussstelle B 12/B 388 und der Kreisstraße PA 7 wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 3 unterführt (BWV Nr. 2.1.17). Das bestehende Brückenbauwerk K227 (Brücke Gemeindeverbindungsstraße Goder – Wehrhäuser unter A 3) wird beseitigt.

Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei Betr.-km 623,967 der A 3 (K229)

Die Gemeindeverbindungsstraße Gewerbepark – Afham wird über die A 3 überführt (BWV Nr. 2.1.18). Das bestehende Brückenbauwerk K229 (Brücke Gemeindeverbindungsstraße über A 3) wird beseitigt.

4.7 Straßenausstattung

Die Ausstattung der A 94 mit Verkehrszeichen, Leit- und Schutzeinrichtungen, Markierungen, Beschilderung und Notrufsäulen usw. erfolgt entsprechend den einschlägigen Vorschriften und Richtlinien für Bundesautobahnen. Entlang der Autobahn wird am Böschungsfuß der Fahrbahn Pocking - München (Fahrbahn B) ein Streckenfernmeldekanal verlegt. Die Kabeltrasse verläuft grundsätzlich innerhalb der künftigen Grundstücksgrenze der Autobahn. Das Streckenfernmeldekanal wird unter den unterführten Straßen, Wegen und Gewässern hindurchgeführt.

Bei den Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen erfolgt die Ausstattung in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde.

4.8 Besondere Anlagen

4.8.1 PWC - Anlagen

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf den Autobahnen und insbesondere zur Einhaltung der Ruhepausen sind vom Straßenbaulastträger Rastanlagen vorzusehen. Die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011 empfehlen einen Regelabstand von 15 bis 20 km, bei geringem Fernverkehr ca. 25 km.

Das aktuelle Standortkonzept der unbewirtschafteten Rastanlagen an der A 94 sieht PWC – Anlagen im Bereich Forstinning, Unterstollnkirchen, Seibersdorf, Staudach (bei Prienbach) und westlich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking vor. Bei ca. Betr.-km 621,000 bestehen an der A 3 nördlich der Anschlussstelle Pocking beidseits der Autobahn je eine PWC – Anlage. Südlich der Anschlussstelle Pocking bis zum Grenzübergang bei Suben befindet sich keine Rastanlage. Des Weiteren soll an der A 94 im Bereich Mühldorf am Inn eine Tank- und Rastanlage entstehen. Es ist vorgesehen, die im vorliegenden Neubauabschnitt geplanten PWC – Anlagen langfristig (bei durchgehender Befahrbarkeit der A 94) zu einer bewirtschafteten Rastanlage zu erweitern. Die nächstgelegene Tank- und Rastanlage „Donautal“ an der A 3 befindet sich westlich von Passau bei Betr.-km 605,200. Somit fügt sich die Lage der geplanten PWC-Anlagen unmittelbar westlich des ehemaligen Standortübungsplatzes sehr gut in das Gesamtkonzept der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen ein.

In Anlehnung an die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011 – Musterplan A 1 (Anhang 9) – entstehen beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage (bei Bau-km 26+700 und 27+100) mit 21 Pkw- und 2 Behindertenparkplätzen sowie 20 Lkw- und 2 Busstellflächen und einem WC-Gebäude. Mit einem Abstand von rund 1.200 m zur nächstliegenden Anschlussstelle PA 56⁵⁸ werden die Regelabstände von Rastanlagen zu angrenzenden Knotenpunkten gemäß den VHRR eingehalten.

Zur landschaftsgerechten Einbindung der PWC-Anlagen werden die Freiflächen begrünt und teilweise mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt. Ferner werden Erholungsflächen mit Sitzgelegenheiten angelegt.

Stellplätze, WC-Gebäude und Zuwegungen werden beleuchtet. Hierzu werden geschlossene Beleuchtungskörper (Abdichtungen gegen das Eindringen von Insekten) mit einem niedrigem Strahlungsanteil im kurzwelligen Bereich bzw. mit geringem Blau- und Ultraviolettanteil und mit gezielter abwärts gerichteter Lichtführung verwendet, damit eine Abstrahlung in die Umgebung minimiert wird (Vermeidung von Lockwirkungen auf dämmerungs- und nachtaktive Lebewesen, wie Insekten, Vögel und Fledermäuse).

4.8.2 Park- und Ride- Parkplatz

Als Ersatz für den vorhandenen, rege genutzten Park- und Ride-Parkplatz der Stadt Pocking an der bisherigen Anschlussstelle Pocking der BAB A3, welcher durch die Planung vollständig überbaut wird, wird an der Anschlussstelle B 12/B 388 ein neuer Park- und Ride- Parkplatz errichtet.

Dieser wird zwischen dem nördlichen Anschlussstellenast und dem daran anschließenden neuen Kreisverkehr auf einer Fläche von ca. 3.340 m² situiert.

Der Park- und Ride- Parkplatz erhält 72 Pkw-Stellplätze, welche teilweise durch Grünflächen voneinander getrennt sind.

Das auf der Anlage anfallende Oberflächenwasser wird in Mulden und die die Stellplätze trennenden Grünflächen eingeleitet und versickert.

Die Zufahrt zur Park- und Ride-Anlage erfolgt über den neuen Kreisverkehr nördlich der Anschlussstelle B 12/B 388.

4.8.3 Stützpunkt der Autobahnmeisterei Passau (Salzladestation)

Die derzeitige Zuständigkeit für den bereits verkehrsfreigegebenen Abschnitt der A 94 zwischen Kühstein und Malching liegt übergangsweise bei der Straßenmeisterei Passau, die auch schon für die B 12 zuständig war. Mit Lückenschluss des Abschnitts Kühstein-Pocking soll die Zuständigkeit auf die Autobahnmeisterei Passau übergehen, die derzeitig eine Betriebsstreckenlänge von 50 km auf der A 3 betreut. Mit der Zuständigkeitserweiterung auf die A 94 kommen über 20 km Betriebsstrecke hinzu. Der Abstand von der Autobahnmeisterei Passau zu dem an der Zuständigkeitsgrenze liegenden Ortsteil Kühstein beträgt dann 40 km.

Zur Gewährleistung eines wirksamen Winterdienstes und der daraus resultierenden bestmöglichen Verkehrssicherheit – insbesondere bei anhaltenden Schneefällen oder wiederkehrender Glätte – ist es erforderlich, die Umlaufzeiten der eingesetzten Fahrzeuge zu optimieren d.h. möglichst gering zu halten. Unter Berücksichtigung der begrenzten Reichweiten der Winterdienstfahrzeuge im Hinblick auf deren Streumittelvorrat kann dies nur durch einen zusätzlichen Standort zur Lagerung und Befüllung der Winterdienstfahrzeuge in Form der geplanten Salzladestation erreicht werden.

Folgende Alternativen wurden im Hinblick auf ihre Lage zur Autobahnmeisterei Passau und zu den Autobahnen A 3 und A 94 sowie auf ihre örtlichen Eigenschaften wie Platzverhältnisse und Erschließungsmöglichkeit beurteilt.

- Bereich Kühstein
- Anschlussstelle östlich von Malching
- Anschlussstelle B 12 östlich von Tutting
- Anschlussstelle PA 58
- Anschlussstelle B 12/B 388 bzw. Autobahnkreuz A 3/A 94
- Erweiterung der bestehenden Straßenmeisterei Passau
- Ausbau des Lagerplatzes im Zuge der Betriebsausfahrt kurz vor dem Grenzübergang Suben (A 3)

Aufgrund der dezentralen Lage und vor allem wegen der geringen Platzverhältnisse scheidet der Lagerplatz vor dem Grenzübergang aus.

Die Erweiterung der bestehenden Straßenmeisterei Passau wird aufgrund ihrer relativ großen Entfernung zur Betriebsstrecke der Autobahn ebenfalls verworfen.

Ein Stützpunkt im Bereich der Anschlussstelle Kühstein ist deshalb nicht zielführend, weil die Strecke der A 94 nur von einer Seite her bedient werden kann. Zudem ist die Entfernung zur Autobahnmeisterei im Vergleich der Varianten am größten.

Die Errichtung eines Stützpunktes an der Anschlussstelle B 12/B 388 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes A 3/A 94 erweist sich im direkten Vergleich mit der Errichtung eines Stützpunktes bei den Anschlussstellen östlich von Malching und Tutting bzw. an der Kreisstraße PA 58 aufgrund der zentralen Lage als vorteilhafter, da somit beide Betriebsstrecken der A 3 und der A 94 gleichmäßig versorgt sind. Der gesamte Bereich der beiden Betriebsstrecken wird somit nahezu gedrittelt, das heißt es würden sich folgende Teilabschnitte ergeben:

- Zuständigkeitsgrenze Autobahnmeisterei Pankofen / Autobahnmeisterei Passau – Autobahnmeisterei Passau: ca. 27 km
- Autobahnmeisterei Passau – Stützpunkt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94: 23 km
- Stützpunkt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 – Zuständigkeitsgrenze bei Kühstein: ca. 20 km

Im Falle der Errichtung eines Stützpunktes bei den Anschlussstellen östlich von Malching, Tutting oder im Zuge der Kreisstraße PA 58 würde dagegen der südliche Abschnitt im Bereich der A 94 weiter reduziert werden, während der mittlere Bereich (nördlicher Abschnitt der A 94 mit der A 3 bis zur Autobahnmeisterei Passau inkl. des Abschnitts zwischen der bestehenden Anschlussstelle Pocking und Suben) länger wird.

Die Autobahnmeisterei Passau hat aufgrund ihrer regionalen Lage und wegen zweier Großbrücken im Betriebsstreckennetz einen vergleichsweise hohen Salzbedarf. Vor allem aus dem Aspekt der gleichmäßigen Salzversorgung ist die weitestgehende Drittelung der Gesamtstrecke zweckmäßig.

Aufgrund der Abwägung der Standortvarianten ist die Errichtung eines Stützpunktes für die Autobahnmeisterei Passau im Umfeld des zukünftigen Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Vergleich zu den übrigen genannten Alternativen am günstigsten.

Ein Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante) ist aufgrund der daraus resultierenden und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht vertretbaren „Leerfahrten“ und damit deutlichen Vergrößerung der Umlaufzeiten der Winterdienstfahrzeuge - auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf öffentliche und private Belange - vernünftigerweise nicht geboten.

Die geplante Salzladestation liegt im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 östlich von Pocking und ist über eine Kreisverkehrsanlage an die B 388 und somit an die Anschlussstelle angebunden.

Der Stützpunkt umfasst folgende bauliche Anlagen:

- Salzlagerhalle ca. 40 m × 15 m mit einer Firsthöhe von ca. 11 m.
- Einstellhalle für Winterdienstfahrzeuge, ca. 30 m x 17 m mit einer Firsthöhe von ca. 8 m
- Vorhaltung von 100.000 Liter Sole in Form eines liegenden doppelwandigen Lagertanks (Ø 3,50 m, L ca. 12 m) und eines Soleerzeugers (Ø 3,50 m, H ca. 9 m) mit zugehöriger Förderschnecke und Befülltrichter zur Befüllung.
- Kleingebäude für Sozialraum in modularer Ausführung, ca. 6,00 m x 2,50 m x 3,00 m (LxBxH) zuzüglich Überdachung.
- Flüssigkeitsdichter und mit umlaufenden Entwässerungsrinnen eingefasster LKW-Waschplatzbereich mit einer Größe von 10,00 m × 18,00 m.

Zur Unterbringung dieser baulichen Anlagen sowie zur Abwicklung der Anliefer- und Entnahmevorgänge wird eine in Asphaltbauweise befestigte Verkehrsfläche angelegt, deren Anbindung an die B 388 über eine Kreisverkehrsanlage erfolgt.

Die Wasserversorgung des Stützpunktes erfolgt über Grundwasserentnahmestellen, wobei das Wasser für die Soleaufbereitung (4.500 l/h) aus einem Flachbrunnen (oberes Grundwasserstockwerk) und das Wasser für die Sanitäranlagen (39 l/min) aus einem Tiefbrunnen (2. Grundwasserstockwerk) bezogen werden sollen. Es handelt sich um temporär begrenzt zu entnehmende Wassermengen. Beide Brunnen werden auf dem Grundstück des geplanten

ten Stützpunktes errichtet. Weitere Angaben zu den Brunnen befinden sich in Unterlage 13.3 (Blatt 9).

Die Abwasserentsorgung erfolgt über das örtliche Abwassernetz, die elektrische Energieversorgung über das örtliche Stromnetz.

Das im Bereich des Stützpunkts auftretende Oberflächenwasser versickert breitflächig in die Böschung bzw. Entwässerungsmulde.

Das innerhalb des Lkw-Waschplatzes mittels umlaufender Entwässerungsrinne gefasste Wasser wird über einen Leichtstoffabscheider der Binnenentwässerungsmulde zugeführt.

Das anfallende Dachflächenwasser wird in die Binnenentwässerungsmulde eingeleitet.

Zur landschaftsgerechten Einbindung des Stützpunktes werden entlang der Grundstücksgrenzen Baumreihen und –gruppen sowie Feldhecken gepflanzt.

Da der Zeitpunkt der Fertigstellung der Gesamtmaßnahme und somit auch des hier beschriebenen Stützpunktes nicht absehbar ist, wurde zwischenzeitlich ein weiterer Stützpunkt für den Winterdienst (Salzladestation) östlich von Malching im Bereich der Anschlussstelle St 2116 / PA 59 errichtet. Dieser wurde mit einem Negativattest vom 12.10.2015 durch die Regierung von Niederbayern genehmigt (AZ: 32-4354.11-19). Der Stützpunkt dient bis zur Fertigstellung des Abschnitts Kirchham – Pocking (A 3) der Gewährleistung eines wirksamen Winterdienstes im Abschnitt Kühstein - Malching. Unter Berücksichtigung der begrenzten Reichweiten der Winterdienstfahrzeuge im Hinblick auf deren Streumittelvorrat konnte und kann dies bis zur Fertigstellung des Abschnitts Kirchham – Pocking (A 3) inklusive des zugehörigen Stützpunktes für den Winterdienst nur durch die zusätzliche Salzladestation erreicht werden. Bis zur Fertigstellung des Abschnitts Kirchham – Pocking (A 3) liegt die Zuständigkeit zur Durchführung des Winterdienstes im Abschnitt Kühstein – Malching bei der Straßenmeisterei Passau. Danach wird die Zuständigkeit auf die Autobahnmeisterei Passau übertragen und der zusätzliche Stützpunkt in deren Winterdienstkonzept integriert.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Nahverkehrseinrichtungen und Anlagen der Deutschen Bahn AG sowie anderer Bahnunternehmer sind von der Maßnahme nicht berührt.

Es werden jedoch zahlreiche Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege in der Straßenbaulast der Stadt Pocking und der Gemeinden Kirchham und Neuhaus am Inn, sowie Kreisstraßen des Landkreises Passau, die Staatsstraße 2117 und die Bundesstraße 12 durch die Baumaßnahme betroffen.

4.10 Leitungen

4.10.1 Stromleitungen und -kabel

Die kreuzenden Kabel und Leitungen der Bayernwerk AG und der Uniper Kraftwerke GmbH werden, so weit erforderlich, gesichert und umgebaut. Folgende Kabel und Leitungen werden durch die vorliegende Planung berührt und falls erforderlich verlegt:

Bau-Kilometer	Stromleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
26+750 – 27+130	1 kV – Kabel	Bayernwerk AG	4.2.1
26+945	1 kV – Kabel	Bayernwerk AG	4.2.2
28+770	2 x 20 kV – Kabel und ein Lichtwellenleiter	Solarpark AG	4.2.3
29+980	20 kV – Freileitung	Bayernwerk AG	4.2.4
29+995	2 x 20 kV – Freileitung	Bayernwerk AG	4.2.5
30+080	Fernsteuerkabel Innkraftwerk Eggfing	Uniper Kraftwerke GmbH	4.2.6
30+450 – 30+930	20 kV – Kabel	Bayernwerk AG	4.2.7
32+620	20 kV – Kabel	Bayernwerk AG	4.2.8
28+400 Ausgleichsfläche A 1/CEF	20 kV – Freileitung	Bayernwerk AG	4.2.14
33+460 – 33+750 0+330 (Kr. PA 56)	110 kV – Freileitung	Bayernwerk AG	4.2.9
34+275	20 kV – Kabel	Bayernwerk AG	4.2.10
35+840 – 36+080	20 kV – Kabel	Bayernwerk AG	4.2.11
27+610 – 28+185	20 kV – Freileitung	Bayernwerk AG	4.2.15

Zur Stromversorgung der geplanten PWC – Anlagen bei Pfaffenhof und des geplanten Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 werden vom bestehenden Stromnetz neue Stromleitungen verlegt.

4.10.2 Wasserleitungen

Die Wasserleitungen der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe kreuzen die geplante A 94 und z. T. verlegte Straßen. Die Wasserleitungen werden, soweit erforderlich, verlegt und durch Schutzbauten unter der Autobahn bzw. den verlegten Straßen gesichert.

Folgende Wasserleitungen werden durch die vorliegende Planung berührt und falls erforderlich verlegt:

Bau-Kilometer	Wasserleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
28+740 0+140 (Kr. PA 58) 0+500 (Kr. PA 58)	Wasserleitung DN 80 PVC	Zweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe	4.4.2
29+390 0+120 (GVS Haidzinger Straße)	Wasserleitung DN 80 PVC	Zweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe	4.4.3
29+400	Wasserleitung DN 80 PVC	Zweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe	4.4.4
30+440	Wasserleitung DN 100 PVC	Zweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe	4.4.5
32+780	Wasserleitung DN 125 PVC	Zweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe	4.4.6
34+428 0+099 (Kr. PA 57)	Wasserleitung DN 300 AZ	Zweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe	4.4.7

Zur Wasserversorgung der geplanten PWC – Anlagen bei Pfaffenhof wird vom bestehenden Leitungsnetz des Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe eine Wasserleitung neu verlegt.

4.10.3 Abwasserleitungen

Die folgenden Abwasserleitungen der Stadt Pocking werden im erforderlichen Umfang umgebaut und gesichert:

Bau-Kilometer	Abwasserleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
28+740 0+140 (Kr. PA 58)	Kanalisationsleitung PE 63x5,8	Abwasserentsorgung Stadt Pocking	4.5.2
29+390 0+120 (GVS Haidzinger Straße)	Kanalisationsleitung PE 63x5,8	Abwasserentsorgung Stadt Pocking	4.5.3
30+440	Kanalisationsleitung PEHD da 75	Abwasserentsorgung Stadt Pocking	4.5.4
32+975	Kanalisationsleitung PE 63x5,8	Abwasserentsorgung Stadt Pocking	4.5.5
34+810	Kanalisationsleitung PE 63x5,8	Abwasserentsorgung Stadt Pocking	4.5.6

Zur Entsorgung des Abwassers der geplanten PWC – Anlagen bei Pfaffenhof und des geplanten Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 werden vom bestehenden Kanalisationsnetz neue Abwasserleitungen verlegt.

4.10.4 Gasleitungen

Eine Leitung der Energie Südbayern GmbH wird durch die vorliegende Planung berührt. Folgende Leitung wird, soweit erforderlich, verlegt und durch Schutzmaßnahmen unter der Autobahn gesichert.

Bau-Kilometer	Gasleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
33+800	Gashochdruckleitung DN 150	Energie Südbayern GmbH	4.3

4.10.5 Fernmeldeleitungen

Die kreuzenden Fernmeldekabel und Leitungen der Deutschen Telekom AG und von Kabel Deutschland werden, so weit erforderlich, gesichert und umgebaut. Folgende Fernmeldekabel und Leitungen werden durch die vorliegende Planung berührt und falls erforderlich verlegt:

Bau-Kilometer	Fernmeldeleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
25+260 – 26+300	1 „altes“ Fernmeldekabel (wird nicht mehr benötigt)	Deutschen Telekom AG	4.1.1 Ü
26+345	4 Glasfaserkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.2
26+340 0+332 (Kr. PA 65)	1 Kupferkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.3
26+300 – 27+160 32,850 – 33,910	4 Glasfaserkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.4

(Str.-km B 12)	1 Kupferkabel		
27+610 – 28+185	Fernmeldeleitung	Deutsche Telekom AG	4.1.15
28+740	1 Kupferkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.6
28+750	2 Fernmeldekabel (werden nicht mehr benötigt)	Deutschen Telekom AG	4.1.5
29+385	Kabelkanal	Kabel Deutschland	4.1.7
29+395	2 Kupferkabel 1 Glasfaserkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.14
30+445	1 Kupferkabel 2 Glasfaserkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.8
32+780	2 Kupferkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.9
33+800	1 „altes“ Kupferkabel (wird nicht mehr benötigt)	Deutschen Telekom AG	4.1.10
34+810	1 Glasfaserkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.11
35+775 – 36+490 24,266 – 24,983 (Str.-km B 12)	1 Kupferlinie oberirdische Bauart	Deutschen Telekom AG	4.1.12
37+175 – 38+430	1 Kupferkabel	Deutschen Telekom AG	4.1.13

4.11 Wildschutzzäune

Nach der derzeitigen Rechtslage erfüllt der Straßenbaulastträger seine Pflichten zur Sicherung des Verkehrs durch Aufstellung der Gefahrenzeichen Nr. 142 und 143 ("Wildwechsel") nach der Straßenverkehrsordnung. Inwieweit daneben, ohne Anerkennung einer Rechtspflicht, Wildschutzzäune als zusätzlicher Beitrag zur möglichst reibungslosen und sicheren Abwicklung des Verkehrs entlang der Bundesautobahn zweckmäßigerweise aufzustellen sind, wird unter Beachtung der Wildschutzzäunrichtlinien vom 10.07.1985 (veröffentlicht im Verkehrsblatt 1985, Heft 14 Seite 453) außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geprüft. Für die Beurteilung, ob auf einem Straßenabschnitt der Verkehr durch Wild besonders gefährdet ist und die Errichtung eines Schutzzaunes in Betracht kommt, sind insbesondere folgende Gesichtspunkte maßgebend:

- das vorkommende Wild nach Art und Bestand
- die Lage der Wildwechsel
- die Vegetation
- die Geländeverhältnisse.

Nach der bisherigen Praxis wurden regelmäßig Wildschutzzäune an Autobahnneubaustrecken aufgestellt, wenn eines der folgenden Kriterien erfüllt war:

- Damwild oder Rotwild als Standwild oder als häufiges Wechselwild
- Rehwild in einer Dichte von mehr als 8 Stück/100 ha oder
- Schwarzwild mit höherem Bestand.

4.12 Flächenbilanz

Im Rahmen der Baumaßnahme werden folgende Flächen dauerhaft in Anspruch genommen:

- Befestigte Flächen (Fahrbahnen der Straßen und Wege, Zufahrten, Parkplätze, etc.):
 - Anlage außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen/Neuversiegelung rd. 43 ha
 - Anlage auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen rd. 16 ha*
- Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsflächen, etc.):
 - Anlage außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen rd. 85 ha
 - Anlage auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen rd. 14 ha*
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen (einschließlich Renaturierung der Seitenentnahme innerhalb der Ausgleichsfläche A 13/CEF): rd. 72 ha**)
- Waldrechtliche Ausgleichsflächen: rd. 4 ha**)
 - *) Bestehende Verkehrsflächen (Straßen- und Straßennebenflächen) werden mit einer Flächengröße von insgesamt ca. 30 ha in Anspruch genommen.
 - **) Davon insgesamt ca. 69 ha auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking (Ausgleichsflächen A 1/CEF, A 12, A 13/CEF, A 14/CEF, W 1 und W 2) auf Flächen, die nicht landwirtschaftlich (intensiv) genutzt werden bzw. nicht als landwirtschaftliche Nutzfläche eingestuft sind. Von diesen 69 ha werden insgesamt ca. 42 ha für die Anlage einer Seitenentnahme (Geländeabsenkung, einschließlich randlicher Restflächen) zur Herstellung des erforderlichen Geländeniveaus im Grundwasserschwankungsbereich für die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF (Neuschaffung von Kiebitz-Lebensraum) und lagegleiche Gewinnung von Dammschüttmaterial für den Neubau der A 94 verwendet.

5 Auswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt; Schutz- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umwelt-Fachgesetzen

5.1 Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt sind in der Unterlage 16T dargestellt.

5.2 Immissionsrecht

5.2.1 Lärm

5.2.1.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden.

§ 50 BImSchG gebietet bei der Trassierung/Planung des Projekts schädliche Umweltauswirkungen soweit wie möglich zu vermeiden. Die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) beinhalten den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen, die sog. Lärmvorsorge. Konkretisiert werden diese Vorschriften durch die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“. Der Verkehrslärmschutz weist ein abgestuftes System auf:

Danach sind zunächst beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von öffentlichen Straßen schädliche Verkehrsgeräusche soweit als möglich zu vermeiden und ist das Trennungsgebot nach § 50 BImSchG zu beachten.

Kann diesen Maßgaben nicht ausreichend durch planerische Mittel (z. B. Abrücken des Verkehrsweges von der schutzbedürftigen Bebauung, Höhenlage der Straße, usw.) Rechnung getragen werden, so sind vorrangig Maßnahmen an dem Verkehrsweg, sog. aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Errichtung von Lärmschutzwällen und -wänden), zu ergreifen. Ist dies nicht möglich bzw. stehen die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG), sind Entschädigungsansprüche für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden (sog. passive Lärmschutzmaßnahmen, z. B. Einbau von Schallschutzfenster), gegeben (§ 42 BImSchG).

5.2.1.2 Grenzwerte

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen Lärmschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge erforderlich, wenn der Beurteilungspegel infolge Straßenverkehrslärms an einem benachbarten Grundstück einen der folgenden Immissionsgrenzwerte überschreitet.

Grenzwerte:

Schutzkategorie *)	Immissionsgrenzwerte	
	bei Tag	bei Nacht
An Krankenhäusern, Schulen Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
In Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

*) Die jeweils anzuwendende Schutzkategorie ergibt sich dabei aus den Festsetzungen in den Bebauungs- und Flächennutzungsplänen.

Bauliche Anlagen im Außenbereich sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Gebiete, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bauliche Anlagen im Außenbereich und sind nach § 2 Abs. 1 Nrn. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Einzelanwesen im

Außenbereich sind nach der Verkehrslärmschutzverordnung in der Regel der Schutzkategorie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete zuzuordnen.

5.2.1.3 Berechnungsverfahren

Die Beurteilungspegel wurden nach den "Richtlinien für Lärmschutz an Straßen" - Ausgabe 1990 - (RLS 90) ermittelt. Sie berücksichtigen alle maßgeblichen Einflussfaktoren.

5.2.1.4 Bauliche Änderungen an bestehenden Verkehrswegen

Die teilweise erheblichen baulichen Eingriffe am bestehenden Verkehrsnetz führen zu keiner spürbaren Steigerung der Belästigung durch Verkehrslärm an der vorhandenen Wohnbebauung.

Zwischen der Einmündung der B 388 in die B 12 und der Anschlussstelle B 12/B 388 wird die Bundesstraße verlegt. Die neue Trasse rückt jedoch von den bestehenden Wohnhäusern ab. Die baulichen Eingriffe stellen dort somit keine wesentliche Änderung im Sinne der Verordnung dar.

Zwischen der Anschlussstelle B 12/B 388 und der Kreisstraße PA 7 wird eine neue Kreisstraße angelegt. Bestehende Straßenabschnitte der B 12 und der Gemeindeverbindungsstraße im Gewerbegebiet Hartham werden dabei integriert. Die prognostizierte Verkehrsbelastung ist so gering, dass die Grenzwerte der Beurteilungspegel für die Lärmvorsorge nicht überschritten werden.

Die A 94 und die A 3 werden mittels eines Autobahnkreuzes miteinander verknüpft. An der A 3 werden entlang beider Richtungsfahrbahnen je zwei Verteilerfahrbahnen ergänzt. Aufgrund des Baus der A 94 ist gemäß der Verkehrsuntersuchung mit einer Verkehrszunahme von 16% nördlich des Autobahnkreuzes und von 20 % südlich des Autobahnkreuzes zu rechnen.

Die baulichen Eingriffe stellen somit keine wesentliche Änderung im Sinne der Verordnung dar. Bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen sind diese Straßenabschnitte deshalb nicht zu berücksichtigen.

5.2.1.5 Verkehrsstärken

Die voraussichtlichen künftigen Verkehrsstärken auf der A 94 und dem der Autobahn nachgeordneten Straßen- und Wegenetz wurden von Prof. Dr. Kurzak im Rahmen einer aktualisierten Verkehrsuntersuchung für den Streckenabschnitt Kirchham – Pocking vom 11.07.2013 für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Die auf den einzelnen Straßenabschnitten prognostizierten Querschnittsbelastungen betragen (Werktag; Kfz/24h):

Bundesautobahn A 94:

AS B 12 (nördlich Kirchham) - AS PA 58:	19.500 Kfz/24h
AS PA 58 - AS B 12/B 388 (östlich Pocking):	24.200 Kfz/24h
AS B 12/B 388 (östlich Pocking) - AK A 3/A 94:	32.700 Kfz/24h
AK A 3/A 94 - AS Mittich (PA 7, St 2110):	8.100 Kfz/24h

Zur Umrechnung auf den durchschnittlichen täglichen Jahresmittelwert (DTV), der die Grundlage für die Verkehrslärberechnungen bildet, sind die prognostizierten Belastungen der A94 um 5%, im übrigen Straßennetz um 10% zu reduzieren. Es ergibt sich folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung:

AS B 12 (nördlich Kirchham) - AS PA 58:	18.600 Kfz/24h
AS PA 58 - AS B 12/B 388 (östlich Pocking):	23.000 Kfz/24h
AS B 12/B 388 (östlich Pocking) - AK A 3/A 94:	31.100 Kfz/24h
AK A 3/A 94 - AS Mittich (PA 7, St 2110):	7.300 Kfz/24h

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen wurden gemäß der o.g. Verkehrsuntersuchung folgende maßgebende Schwerverkehrsanteile angesetzt:

Tab.: maßgebende Schwerverkehrsanteile (Tag- und Nachtwerte)

Abschnitt	p _T	p _N
AS B 12 (nördlich Kirchham) - AS PA 58	15,6 %	37,0 %
AS PA 58 - AS B 12/B 388	13,3 %	35,0 %
AS B 12/B 388 (östlich Pocking) - AK A 3/A 94	12,3 %	29,0 %
AK A 3/A 94 - AS Mittich (B 512, St 2110, PA 7)	12,0 %	20,0 %

Die Verkehrsbelastung auf dem Stützpunkt der Autobahnmeisterei wurde

- am Tag mit 6 Lkw mit je 10 Bewegungen pro Stunde sowie
- bei Nacht mit 6 Lkw mit je 6 Bewegungen pro Stunde angesetzt.

Das Verkehrsaufkommen im Bereich der PWC-Anlagen wurde wie folgt berücksichtigt:

- Belastung durch Lkw-Verkehr:
am Tag: 1,5 Bewegungen pro Stunde und Lkw-Stellplatz
bei Nacht: 0,5 Bewegungen pro Stunde und Lkw-Stellplatz
- Belastung durch Pkw-Verkehr:
am Tag: 3,5 Bewegungen pro Stunde und Pkw-Stellplatz
bei Nacht: 0,7 Bewegungen pro Stunde und Pkw-Stellplatz
- Das Verkehrsaufkommen auf dem geplanten Park-und-Ride-Parkplatz wurde für die schalltechnische Berechnung nicht berücksichtigt, da dieser sich nicht relevant auf die

Lärmbelastung an den nächstgelegenen Anwesen auswirkt. Grund dafür ist die Tatsache, dass die Belastungen bei einem solchen Park-und-Ride-Parkplatz - ausgedrückt in Bewegungen pro Stunde - relativ gering sind, der Parkplatz ausschließlich durch Pkw genutzt wird, er mit sehr geringen Geschwindigkeiten befahren wird und vor allem durch die benachbarte Infrastruktur (A94, Anschlussstelle AS B12/B388 und Kreisverkehrsanlage) mit den dort deutlich höheren Geschwindigkeiten und der Nutzung durch Lkw überlagert wird.

5.2.1.6 Lärmschutzmaßnahmen

Die nach der RLS-90 überprüften Anwesen sind mit den berechneten Beurteilungspegeln in den Unterlagen 11.1T und 11.2, Blätter 1T, 2T und 3T dargestellt.

Aktiver Lärmschutz

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Verkehrslärmschutzverordnung werden bereits aufgrund der den Lärm berücksichtigenden Trassenwahl sowie durch den geplanten Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke (Korrekturwert DStrO = -2 dB(A) gemäß RLS-90) weitgehend eingehalten. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle im Bereich der PWC-Anlagen) sind im Lageplan Unterlage 7.1, Blätter 1aT, 2T, 3T und 4T und im Höhenplan Unterlage 8, Blätter 1aT, 2T, 3T und 4T eingetragen. Die angegebenen Höhen der Lärmschutzwälle im Bereich der PWC-Anlagen beziehen sich auf die Gradienten (Höhenlage) der A 94.

Die Höhe der Seitenablagerungen mit Lärmschutzwirkung wird über Gelände angegeben. Lediglich im Bereich zwischen Bau-km 33+~~180~~³³⁰ und 33+800 (die A 94 befindet sich in Damm-lage) bezieht sich die Wallhöhe auf die Gradienten der Autobahn (In Kilometrierungsrichtung links der Achse). Bei den schalltechnischen Berechnungen wurden jeweils um 50 cm verminderte Höhen der Seitenablagerungen angesetzt, um die Absetzwirkung des Oberbodens und damit eine im Laufe der Zeit auftretende Verringerung der Schütthöhe zu berücksichtigen.

Aufgrund errechneter Schallimmissionen sind folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen veranlasst:

PWC-Anlagen

Zum Schutz der Lkw-Fahrer vor Lärm während der Ruhezeiten werden zwischen der Fahrbahn der Autobahn und den Parkflächen der Rastanlage Lärmschutzanlagen errichtet. Die Wälle werden derart dimensioniert, dass im Parkbereich der Lkw der Immissionsgrenzwert von 65 dB(A) nicht überschritten wird.

An der Nordseite der Autobahn wird von Bau-km 26+645 bis 26+885 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,00 m über Gradienten errichtet. An der Südseite der Autobahn wird von Bau-km 26+975 bis 27+200 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,00 m über Gradienten geschüttet.

Damit wird die Einhaltung der Nachtgrenzwerte gemäß dem Haushaltsschreiben des BMVBS vom 29.01.2008 bei der prognostizierten Verkehrsmenge sichergestellt.

Stadt Pocking

Haid (Immissionsorte 5, 13, 14, 17)

Zwischen Bau-km 30+010 und Bau-km 30+915 (nördlich der Autobahn) bzw. zwischen Bau-km 30+085 und Bau-km 30+915 (südlich der Autobahn) wird der Ort durch Seitenablagerungen aus Oberboden in einer Höhe bis zu 3,00 m vom Autobahnlärm abgeschirmt. Bei den schalltechnischen Untersuchungen wurde eine um 50 cm verminderte Höhe der Wälle (2,50 m über Gelände) angesetzt.

Am Überführungsbauwerk der Staatsstraße 2117 werden die Wälle dicht angeschlossen.

Der maßgebliche Immissionswert von 54 dB(A) bei Nacht wird an den Wohnhäusern der Immissionsorte 13, 14, 17 nicht überschritten. Das Wohnhaus bei Immissionsort 5 erhält passiven Lärmschutz.

Spitzöd 4 (Immissionsort 30)

Das nördlich der Autobahn gelegene Anwesen Spitzöd 4 wird durch Seitenablagerungen aus Oberboden in einer Höhe bis zu 3,25 m vor dem Verkehrslärm der A 94 geschützt.

Bei den schalltechnischen Berechnungen wurden folgende Wallhöhen angesetzt:

- zwischen Bau-km 30+925 und Bau-km 32+490: 2,50 m
- zwischen Bau-km 32+490 und Bau-km 33+800: 2,75 m

Am Überführungsbauwerk der Gemeindeverbindungsstraße Spitzöderweg wird der Wall dicht angeschlossen.

Damit wird der für das Anwesen Spitzöd 4 maßgebende Immissionswert von 54 dB(A) bei Nacht eingehalten. *Au der Südseite der A 94 wird von Bau-km 30+910 bis 33+310 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3m errichtet.*

Oberindling (Immissionsorte 37, 38, 39)

Die nördlich der Autobahn vorgesehene, bis zu 3,25 m hohe Seitenablagerung von Bau-km 30+925 bis Bau-km 33+800 wirkt auch für Oberindling abschirmend.

Durch diese Maßnahme kann der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 49 dB(A) bei Nacht an allen relevanten Wohnhäusern von Oberindling eingehalten werden.

Passiver Lärmschutz:

In der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) werden die Art und der Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen geregelt. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen (Fenster, Türen, etc.) sowie der Einbau von Lüftungsgeräten in Schlafräumen. Der Umfang der passiven Schutzmaßnahmen richtet sich nach der notwendigen Erhöhung des vorhandenen Schalldämmmaßes der Umfassungsbau-

teile des zu schützenden Raumes. Dieses ist dann zu verbessern, wenn das für die Raumart erforderliche Schalldämmmaß nicht erreicht wird.

An folgenden Immissionsorten, an denen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, besteht dem Grundsatz nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

IO	Bau-km	Ort, Anwesen
3	26+530	Pocking, Pfaffenhof
5	28+770	Pocking, Haid 12a
59	36+360	Pocking, Königswiese 72 Fl.Nr. 1100, Gemarkung Indling
60	36+480	Pocking, Königswiese 73 Fl.Nr. 1102, Gemarkung Indling

Die Anwesen sind in der Unterlage 11.2, Blätter 1T und 3T entsprechend gekennzeichnet.

5.2.1.7 Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs

Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage besteht ein Ausgleichsanspruch nach § 75 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG in Verbindung mit § 42 Abs. 2 BImSchG, wenn eine Beeinträchtigung im Außenbereich (Terrasse, Balkon, etc.) verbleibt.

Im gegenständlichen Abschnitt werden an keinem Anwesen die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt.

5.2.1.8 Weitere untersuchte Immissionsorte

In den Unterlagen 11.1T und 11.2, Blätter 1T, 2T und 3T sind noch weitere lärmtechnisch untersuchte Immissionsorte dargestellt, an denen sich keine Grenzwertüberschreitungen ergeben haben.

5.2.2 Schadstoffe in der Luft

5.2.2.1 Rechts- und Beurteilungsgrundlagen

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Bei Trassierung und Gestaltung der Bundesautobahn A 94 wird dieser Anforderung Rechnung getragen, soweit dies möglich ist.

Im August 2010 ist die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 02.08.2010 in Kraft getreten. Die bisher geltende Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) wurde mit Inkrafttreten der 39. BImSchV aufgehoben. In der 39. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoff-

fe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 und 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen.

Nach gegenwärtigem Wissensstand ist davon auszugehen, dass die Stickstoffdioxide (NO₂) und die Partikel (Ruß, Abrieb, Staub) für die Beurteilung der Schadstoffbelastung der Anlieger maßgebend sind.

5.2.2.2 Grenzwerte

Folgende Immissionsgrenzwerte aus der 39. BImSchV sind damit zum Schutz der menschlichen Gesundheit von besonderer Bedeutung:

Tab.: Immissionsgrenzwerte nach 39. BImSchV

Schadstoffkomponente	Grenzwerte (µg/m ³)	
	Stickstoffdioxid (NO ₂)	40 im Jahresmittel (JM)
Partikel (PM ₁₀)	40 im Jahresmittel (JM)	50 ** im Tagesmittel (TM)
Kohlenmonoxid (CO)		10.000 im Achtstundenmittel

* darf 18-mal im Jahr überschritten werden

** darf 35-mal im Jahr überschritten werden

Maßgebend für die Höhe der Immissionsbelastungen sind - neben den Auswirkungen des Autobahnverkehrs - die im Planungsgebiet vorhandenen sonstigen Belastungen (Hintergrundbelastung) durch andere Emitenten (z.B. Hausbrand, Industrie, Gewerbe und sonstiges Straßennetz).

5.2.2.3 Beurteilung und Berechnungsverfahren

Zur Berechnung von Luftschadstoffimmissionen hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) im Benehmen mit den Straßenbaubehörden der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) mit ARS Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS – Ausgabe 2012) herausgegeben, die das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) ersetzen. Das im MLuS 02 beschriebene Berechnungsverfahren beruht auf dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), das im Auftrag des Bundesumweltamtes (UBA) erarbeitet wurde und anhand dessen die für die Berechnung der Immissionen notwendigen straßenverkehrsbedingten Emissionen ermittelt werden.

Das PC-Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) ist eine Weiterentwicklung des Merkblatts für Luftverunreinigungen an Straßen ohne bzw. mit lockerer Randbebauung, MLuS 02, geänderte Fassung 2005. Es enthält aktualisierte Emissionsfaktoren entsprechend dem „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ Version 3.1 (UBA, 2010), aktualisierte

Emissionsansätze für die PM10 / PM2.5 –Aufwirbelung und Abriebe, aktualisierte Minderfunktionen für Lärmschirme, ein NO-NO₂-Konversionsmodell auf Basis eines vereinfachten Chemiemodells, aktualisierte Vorbelastungen sowie eine aktualisierte Ableitung des NO₂-Kurzzeitbelastungswertes

Damit können die Jahresmittelwerte (JM) aller relevanten Schadstoffe, der 98-Perzentilwert für Stickstoffdioxid (NO₂) sowie die Anzahl der Überschreitungen der Stundenmittelwerte (SM) für Stickstoff und der Tagesmittelwert (TM) für Partikel (PM₁₀) abgeschätzt werden.

Folgende Eingangsparameter sind für das Berechnungsverfahren nach RLuS 2012 erforderlich:

- Verkehrsspezifische Daten: DTV [Kfz/24h], Lkw-Anteil [%], Prognosejahr
- Straßenspezifische Daten: Anzahl der Fahrstreifen, Längsneigung, Straßenkategorie, Straßenzustand
- Umgebungsdaten: Abstand der Immissionsorte von der Straße sowie Hintergrundbelastung
- Meteorologische Daten: Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeit 10 m über Grund
- ggf. Daten zur Abschirmung: Höhe des geplanten Lärmschutzes und dessen Abstand zum äußeren Fahrstreifen.

5.2.2.4 Erläuterung zur lufthygienischen Untersuchung

Im Vorfeld der lufthygienischen Untersuchung wurden die Anwendungsbedingungen für das Berechnungsverfahren nach RLuS 2012 geprüft. Diese werden eingehalten, sodass eine Beurteilung der Luftschadstoffbelastung auf Grundlage der Richtlinien erfolgen kann.

Die Untersuchung wurde für insgesamt vier Immissionsorte durchgeführt. Die Abschätzung wurde für den Immissionspunkt 3 (zwischen AS B 12 östlich von Tutting und AS PA 58), den Immissionspunkt 30 (zwischen AS PA 58 und AS B 12/B 388), den Immissionspunkt 60 (zwischen AS B 12/B 388 und dem Autobahnkreuz A 3/A 94) und den Immissionspunkt 68 (zwischen dem Autobahnkreuz A 3/A 94 und dem Autobahnende) durchgeführt. Die Auswahl der Immissionsorte erfolgte aufgrund des geringsten Abstands zur Trasse und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsmengen in den jeweiligen Abschnitten.

Die gewählten Immissionsorte und die für jeden Immissionsort maßgeblichen Eingangsdaten der Berechnung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Lage der untersuchten Immissionsorte ist dem Lageplan zum Schallschutz (Unterlage 11.2, Blätter 1T, 2T und 3T) zu entnehmen.

Tab.: Eingabeparameter an den Immissionsorten

Immissionsort	IO 3	IO 30	IO 60	IO 68
Bau-km	26+550	32+520	36+490	38+330
Prognosejahr:	2030			
Straßenkategorie:	BAB, Tempolimit >130			
Längsneigungsklasse:	+/- 2 %	+/- 2 %	+/- 2 %	+/- 2 %
Anzahl der Fahrstreifen:	4			
Windgeschwindigkeit:	2,0 m/s			
Abstand zum Fahrbahnrand:	195 m	105 m	105 m	75 m
DTV:	18.600 Kfz/24h	23.000 Kfz/24h	31.100 Kfz/24h	7.300 Kfz/24h
Lkw-Anteil > 2,8 t:	17,3 %	17,7 %	12,7 %	10,4 %

Für die Erfassung der meteorologischen Bedingungen im Untersuchungsgebiet wird der bayerische Solar- und Windatlas zur Entnahme der Windgeschwindigkeit (2,0 m/s) herangezogen.

Immissionsmessungen geben Aufschluss über die Hintergrundbelastung des betroffenen Gebietes. Da diese im Bereich des Planfeststellungsabschnittes nicht vorliegen, wurde in Absprache mit dem Landesamt für Umwelt für den ländlichen Bereich für die Komponenten NO₂, PM₁₀ und O₃ der Mittelwert aus den Jahren 2007, 2008, 2009 und 2010 der Messstation L1.14 – Trostberg / Schwimmbadstraße (flächenbezogene Messstation) als Hintergrundbelastung angesetzt.

Die Reduktion der Hintergrundbelastung für das Prognosejahr erfolgt anhand der Reduktionsfaktoren für Freiland (RLuS 2012, Anhang A Tabelle A2). Als Folge der in der Vergangenheit eingetretenen und der für die Zukunft zu erwartenden Emissionsminderungen bei den oben angegebenen Emittentengruppen ist die Vorbelastung eine mit der Zeit abnehmende Größe (siehe auch RLuS 2012, S.13).

5.2.2.5 Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung

Die ermittelten Immissionen der oben genannten Schadstoffkomponenten wurden auf Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV untersucht. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass ein Überschreiten der Grenzwerte für die Schadstoffkonzentrationen NO₂, PM₁₀ und CO selbst bei der nächstgelegenen Bebauung nicht gegeben ist. Die Ergebnisprotokolle der Berechnungen sind dem Anhang 3 zu entnehmen.

Die höchste Gesamtbelastung beträgt bei NO₂ 21,7 µg/m³. Die Gesamtbelastung bei PM₁₀ ergibt 18,77 µg/m³ und bei CO 276 µg/m³. Im Übrigen werden auch für alle anderen Immissionsorte die Grenzwerte auch unter den neuen rechtlichen Vorgaben und der Verkehrsprognose 2030 eingehalten.

Tab.: Ergebnisse der Berechnung an den Immissionsorten

Immissionsort		IO 3	IO 30	IO 60	IO 68
Bau-km		26+550	32+520	36+490	38+330
Immission	JM-NO ₂	20,1 µg/m ³	21,1 µg/m ³	21,7 µg/m ³	20,0 µg/m ³
	JM-PM ₁₀	18,12 µg/m ³	18,54 µg/m ³	18,77 µg/m ³	18,04 µg/m ³
	JM-CO	261 µg/m ³	270 µg/m ³	276 µg/m ³	261 µg/m ³
Anzahl der Überschreitungen	SM-NO ₂	2	2	2	2
Anzahl der Überschreitungen	TM-PM ₁₀	13	14	14	13

5.2.2.6 Auswirkungen

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs auf der A 94 somit nicht zu erwarten. Daher ist eine weitere Optimierung der Trasse hinsichtlich ihrer Lage oder Höhe aus Gründen der Lufthygiene nicht erforderlich. Auch aktive Maßnahmen zum Schutz vor Luftverunreinigungen werden daher nicht erforderlich, überdies wird durch eine im Bereich der Wohnbebauung vorgesehene Bepflanzung der Autobahnböschungen mit Bäumen und Sträuchern (landschaftspflegerische Maßnahmen G1 und G2) die Schadstoffausbreitung gemindert.

5.3 Wasserrecht

Rechtsgrundlagen

Nach § 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist es der Zweck des Wasserrechts, die Gewässer durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen.

Nach § 5 Abs. 1 WHG ist jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Benutzungs- und Ausbautatbestände stellen Einwirkungen in diesem Sinne dar.

Der Ausbau eines Gewässers umfasst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG die Herstellung, die Beseitigung oder die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer.

Das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in oberirdische Gewässer oder das Versickern in das Grundwasser stellen erlaubnispflichtige Benutzungen i. S. von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.

Das von den befestigten Straßenflächen abfließende Niederschlagswasser ist Abwasser i. S. von § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG, dessen Beseitigung nach Maßgabe von § 56 WHG i.V.m. Art 34 Abs. 3 BayWG dem Träger der Straßenbaulast obliegt.

Benutzungs- und Ausbautatbestände

Das von den Straßen ablaufende Niederschlagswasser kann durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Das breitflächig über die Böschungen abfließende Niederschlagswasser wird im unmittelbaren Straßenbereich vorwiegend in Versickermulden über eine ausreichend dicke, belebte Oberbodenschicht versickert.

Zwischen Bau-km 26+275 und Bau-km 26+770 und im Überleitungsbereich zwischen der B 12 und der A 94 wird das im Einschnittsbereich der Straße anfallende Niederschlagswasser in Rohrleitungen gesammelt und in die Versickerungsanlage (bestehend aus Absetzbecken, Ölabscheidervorrichtungen und Versickerbecken) bei Bau-km 26+250 geleitet, vorgereinigt und in den Untergrund versickert. Somit kann eine Verunreinigung des Grundwassers weitgehend vermieden werden.

Zwischen Bau-km 26+770 und 38+600 sowie bei allen anderen neu zu bauenden und anzupassenden Straßen wird das Oberflächenwasser über Bankette und Böschungen großflächig abgeführt und breitflächig versickert bzw. in Versickermulden mit bewachsener Oberbodenzone eingeleitet und dort in den Untergrund versickert. Im Einschnittsbereich wird unter jeder Mulde eine Kiesrigole mit Anschluss an versickerungsfähige Böden angelegt. Zur Notentlastung werden erhöhte Einlaufschächte angeordnet, über die das Niederschlagswasser mit Hilfe von Drainrohren direkt in die Rigole eingeleitet wird.

Gewässerverlegungen

Bei Bau-km 35+075 ist eine Verlegung des Ausbachs über eine Länge von rund 110 m geplant.

Unterlage 13.3 (Blätter 7 und 8) enthält einen Längsschnitt und 3 Querschnitte des verlegten Ausbachs.

Wasserschutzgebiete

Wasserschutzgebiete werden von der Straßenplanung nicht berührt.

Seitenentnahme

Das Baumaterial für die Dämme der geplanten Straßen soll aus der Seitenentnahme im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes, die später als Ausgleichsfläche A13/CEF (zwischen Bau-km 27+307 und 28+548) genutzt wird, gewonnen werden.

Dabei wird auf einer Fläche von ca. 40 ha das vorhandene Material (überwiegend Kies) entnommen. Im Bereich des mittleren Grundwasserspiegels gegen März eines Jahres werden mehrere Mulden parallel zu den Grundwasser-Isohyeten gestaltet, die zu dieser Zeit mehrere offene grundwassergefüllte bzw. teilgefüllte Mulden bilden. Bei der Renaturierung der Seitenentnahme im Zuge der Herstellung der Ausgleichsfläche A13/CEF ist vorgesehen im Nordosten der Abgrabungssohle auch dauernd wasserführende, flache Stillgewässer herzustellen (siehe Unterlage 13.3, Blatt 5T).

Der Abbau erfolgt als Nassabbau. Somit wird ein neues Gewässer hergestellt. Zum Schutz des Grundwasserstauers bleibt beim Abbau über dem stauenden Tertiär-Horizont eine Kies-schutzschicht von mindestens 1 m Mächtigkeit stehen.

Eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts der Umgebung durch den Kiesabbau ist nicht zu erwarten.

Hochwasserretentionsflächen

Die Trasse liegt ab Bau-km 36+900 bis Bauende in den Überschwemmungsgebieten der Rott und des Inns.

Durch den Bau der A 94 und der zu verlegenden Straßen gehen rd. 24.130 m³ an Hochwasserretentionsraum verloren. Der auszugleichende Retentionsraum soll durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes und durch einen Flutgraben östlich der A 3 mit im Hochwasserfall hydraulischer Anbindung an die Rott geschaffen werden (Unterlagen 7.1, Blatt 6T). Insgesamt gleichen diese Maßnahmen den verlorenen Retentionsraum aus.

Erstellung und Betrieb privater Brunnen

Zur Wasserversorgung des Betriebsstützpunktes der Autobahnmeisterei Passau im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 werden ein Flachbrunnen zur Soleaufbereitung und ein Tiefbrunnen zur Trinkwasserversorgung der Sozialräume benötigt.

Beide Brunnenanlagen werden auf dem Grundstück des Stützpunktes errichtet.

5.4 Naturschutz

Die mit dem Neubau der Bundesautobahn A 94 im Streckenabschnitt Kirchham-Pocking verbundenen beträchtlichen Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen führen zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und stellen einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Auch einzelne Flächen, die dem Schutz nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG (Gesetzlich geschützte Biotope) unterliegen, werden beansprucht. Zudem ist die Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen und -gebüsch, die dem Schutz nach § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16(1) BayNatSchG unterliegen, notwendig. Zur Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft und Erfüllung der Eingriffsregelung wurde daher als Bestandteil der Fachplanung ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlagen 12.1T – 12.3T) erstellt. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Bestandssituation und -bewertung, die Konfliktdanalyse, die Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfs sowie die Planung der erforderlichen Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Einzelnen beschrieben bzw. dargestellt.

Die Aussagen zum speziellen Artenschutz hinsichtlich europäisch geschützter Tier- und Pflanzenarten sind in der Unterlage 12.4T „Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ dargestellt. Zudem sind Aussagen zur Verträglichkeit des Projektes mit dem angrenzenden FFH-Gebiet „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung“ sowie mit den im weiteren Umfeld liegenden FFH-Gebieten „Salzach und Inn“ und

„Auwälder am Unteren Inn“ (Österreich) sowie mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Salzach und Inn“ und dem Vogelschutz- und FFH-Gebiet "Unterer Inn" (Österreich) erforderlich. Für das Gebiet „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung“ wurden Unterlagen zur FFH-Vorprüfung (Unterlage 12.5.1T) erstellt.

Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse der genannten Unterlagen aufgeführt.

5.4.1 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft

Das Untersuchungsgebiet liegt im Hauptnaturraum 054 „Unteres Inntal“, das großräumig von Südwesten nach Nordosten verläuft. Die weitgehend ebene, nur von einzelnen Terrassenstufen gegliederte Landschaft wird in diesem Bereich als „Pockinger Heide“ bzw. als „Pockinger Stufe“ bezeichnet. Im Westen und Norden grenzt die naturräumliche Haupteinheit 052 „Isar-Inn-Hügelland“ mit der naturräumlichen Untereinheit 060-A "Tertiärhügelland zwischen Isar und Inn" an.

Die wichtigsten Merkmale des betroffenen Landschaftsraumes sind im Hinblick auf ihre Funktion und ihr Zusammenwirken nachfolgend in tabellarischer Übersicht dargestellt. Eine ausführliche Beschreibung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum erfolgt in Unterlage 12.1T Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil.

Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft

Geologie	Jungterrassenschotter mit lockeren sandigen quartären Kiesen
Boden	Relativ geringmächtige Böden, zum Teil flachgründige Rendzinen oder skelettreiche Parabraunerden
Wasserhaushalt	Fließgewässer: Rott, Ausbach, Weidenbach Stillgewässer: Baggerseen im näheren Umfeld von Pocking, Teiche und Tümpel auf dem Standortübungsplatz, bei Pfaffing und Afham, einige Dorfteiche Grundwasser: ergiebiges Grundwasservorkommen in den quartären Schottern der Pockinger Heide; geringer Flurabstand v. a. im Bereich der Königswiese Überschwemmungsgebiet der Rott und des Inns im Norden des Untersuchungsgebietes beiderseits der A 3 bzw. der B 12
Klima	Kontinentale Niederschlagsverteilung mit hochsommerlichem Maximum und spätwinterlichem Minimum
Potenzielle Natürliche Vegetation	- Reiner Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (Galio-Carpinetum typicum), Südbayern-Rasse, für die Inn-Niederterrasse und die Hochflächen des Isar-Inn-Hügellandes - Hainsimsen-Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (Galio-Carpinetum luzuletosum), Südbayern-Rasse, an der Steilstufe des Tertiärhügellandes - Erlen-Eschen-Auwald im Rottal
Typische Biotope	- Magerer Altgrasbestand, extensiv genutztes Grünland, kleinflächige Wälder und Streuobstbestände auf dem ehemaligen Standortübungsplatz - Ufergehölze naturnaher Fließgewässer an der Rott, Gewässerbegleitgehölze an Ausbach und Weidenbach - Feldgehölze, Streuobstbestände, Gebüsche und Einzelbäume an Ortsrändern, Kiesweihern, an Ausbach und Weidenbach, entlang von Gräben, Straßen und Wegen sowie im Rottal

Flächennutzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Ackerbau (Hauptnutzung) - Geringer Grünlandanteil - Forstwirtschaftliche Nutzung v. a. westlich von Osterholzen, auf dem ehemaligen Standortübungsplatz und südlich von Haidzing - Abbau von Kieslagerstätten (Nassauskiesungen) - Solarkraftwerke zur Energiegewinnung auf dem ehemaligen Standortübungsplatz, bei Prenzing und östlich im Anschluss an die A 3 bei Afham und Hartham
Siedlungsstruktur	Teilbereiche der Stadt Pocking mit Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten sowie Weiler und Einzelgehöfte mit Hotels, Pensionen, Privatvermietern und Urlaub auf dem Bauernhof („Bäderdreieck“)
Gemeinden	Pocking, Kirchham, Bad Füssing, Neuhaus am Inn und Ruhstorf a. d. Rott
Freizeit- und Erholungseinrichtungen	Wegenetz für Radfahren, Wandern, Nordic-Walking und Spaziergehen im ehemaligen Standortübungsplatz, in den angrenzenden Acker- und Waldgebieten und im Tal der Rott Nassbaggerungen als Bade- und Surfgewässer
Verkehrsstruktur	Bundesautobahn A 3 nach Norden (Regensburg) und Südosten (Österreich) Bundesstraßen B 12/B 512 und B 388 Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58 und PA 65 Staatsstraße 2117 Zahlreiche Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege
Kulturgeschichtlich bedeutsame Objekte	Zahlreiche Bau- und Bodendenkmäler, u. a. Kapellen und Bauernhäuser bzw. Siedlungsspuren und Grabhügel
Vorhandene Beeinträchtigungen	Verkehrsbelastungen (Lärm, Zerschneidungseffekte, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, optische Unruhe, Luftbelastung) insbesondere durch Bundesautobahn A 3 und die Bundesstraße B 12 Verarmung von Flora und Fauna durch intensive landwirtschaftliche Nutzung Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktionen durch die Solarkraftwerke
Entwicklungstendenzen der Nutzungen	Geplante bzw. ausgewiesene umfangreiche Gewerbegebiete im Bereich des Autobahnkreuzes, vermutlich künftig auch im Bereich der Anschlussstellen
Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> • Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG: <ul style="list-style-type: none"> - FFH-Gebiet DE 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung" im nördlichen Teil des Plangebietes - FFH-Gebiete DE 7744-371 „Salzach und Unterer Inn“ und AT 3119000 „Auwälder am Unteren Inn“ südlich und östlich des Plangebietes, außerhalb - SPA-Gebiete DE 7744-471 „Salzach und Inn“ und AT 3105000 "Unterer Inn" (Vogelschutz- und FFH-Gebiet) südlich und östlich des Plangebietes (außerhalb) • Landschaftsschutzgebiet nach § 26 BNatSchG "Thaler Wald" südöstlich am Rand des Plangebietes
Europäisch geschützte Arten	Für das Vorhaben werden die naturschutzfachlichen Angaben zum speziellen Artenschutz in der Unterlage 12.4T erarbeitet. Dort sind alle im artengruppenspezifischen Untersuchungsraum nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Arten aufgeführt. Es wurden 17 Säugetierarten nach Anhang IV FFH-RL, davon 14 Fledermausarten, 3 Reptilien-, 7 Amphibien- und 2 Käferarten sowie je eine Fisch-, Libellen- und Schmetterlingsart behandelt. Unter den europäischen Vogelarten wurden 124 Arten analysiert.
Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG	Im unmittelbaren Trassenbereich befinden sich folgende nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG geschützte Flächen: <ul style="list-style-type: none"> - Initialvegetation auf nassem Standort, kleinbinsenreich, auf dem ehemaligen Standortübungsplatz - Landröhricht auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking und an der B 12 westlich der AS Pocking im Gebiet Königswiese - Ufergehölz naturnaher Fließgewässer an Altwasser an der Rott östlich der A 3 (außerhalb FFH-Gebiet) - Eichen- und Eichen-Hainbuchenwald, trocken-warmer Standort auf dem ehemaligen Standortübungsplatz
Flächen nach § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16(1) BayNatSchG	Feldgehölze, Flurgehölze, Gewässerbegleitgehölze am Ausbach und am Weidenbach und an einem Altwasser an der Rott östlich der A 3, straßenbegleitende Bäume und Gehölze v. a. an der B 12 bzw. an der B 512 und an der A 3, kleinere Röhrichtbestände

Lebensraumtypen der FFH-RL und Arten des Anhangs II der FFH-RL	Lebensraumtypen der FFH-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen. Möglicherweise betroffene Arten des Anhangs II der FFH-RL werden in den Angaben zum speziellen Artenschutz in der Unterlage 12.4T behandelt, da es sich bei den Arten zugleich um Arten des Anhangs IV der FFH-RL handelt.
Wasserschutzgebiet nach Art. 31 BayWG	Zwischen Tutting, Kirchham und Osterholzen liegt das Wasserschutzgebiet "Osterholzen", das im äußersten Südwesten in das Untersuchungsgebiet hinein reicht mit der B 12 als nordwestlicher Grenze.
Sonstige Schutzgebiete	Bau- und Bodendenkmäler nach dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz

5.4.2 Vermeidung von Beeinträchtigungen

Nachfolgend sind die Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, soweit sie Belange von Natur und Landschaft berühren oder als Eingriffsminimierung im Sinne von § 15 BNatSchG erforderlich sind, aufgeführt.

5.4.2.1 Minimierungsmaßnahmen

Trassierung

Gegenüber der Trasse des Raumordnungsverfahrens wurden zur Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes und des Natur- und Landschaftsschutzes die Linienführung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking und der Königswiese sowie zwischen Prenzing/Niederindling und die Lage der Anschlussstelle nordöstlich von Pocking verschoben (siehe auch 3.4.5 und 4.1.3).

Lärmschutzanlagen bzw. Seitenablagerungen

Im Bereich der PWC-Anlagen und im Abschnitt zwischen dem Ortsteil Haid und der Kreisstraße PA 56 sind aktive Lärmschutzanlagen in Form von Lärmschutzwällen bzw. Seitenablagerungen mit Höhen zwischen 2,00 m und 3,25 m über Gradiente bzw. Gelände vorgesehen. Die Einbindung der Lärmschutzanlagen und Seitenablagerungen erfolgt durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen.

Zum Schutz der geplanten Kiebitz-Lebensräume innerhalb der an die A 94 angrenzenden Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF insbesondere vor Lärm- und Lichtemissionen sowie vor Bewegungseffekten und als Kollisionsschutz werden zwei Schutzwälle - mit dazwischenliegender Schutzwand - mit einer Höhe 2,5 m über Gradiente errichtet.

Der erste Schutzwall für die Ausgleichsfläche A13/CEF beginnt bei Bau-km 27+170, links der Achse mit einer Höhe von 2,50m über Gradiente. Im Bereich der Unterführung eines Geh- und Radweges, auf Bauwerk B 27/1 wird eine Schutzwand für die Ausgleichsfläche A13/CEF zwischen Bau-km 27+280 bis Bau-km 27+312, links der Achse mit einer Höhe von 2,50m über Gradiente errichtet. Der zweite Wall zum Schutz der Kiebitzausgleichsfläche setzt sich dann ab Bau-km 27+312 links der Achse mit einer Höhe von 2,50m über Gradiente bis Bau-km 28+548 fort.

Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz

Die im Zuge der Neugestaltung des nachgeordneten Wegenetzes zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldwege werden in der Regel mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke befestigt.

Insbesondere im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking ist es Zielsetzung, ein geeignetes Erholungswegenetz unter Berücksichtigung der speziellen naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen zu erhalten bzw. neu zu entwickeln. Mit der Unterführung eines Geh- und Radweges bei Bau-km 27+288 (K 27/1) und eines öFW bei Bau-km 28+556 (K 28/1) auf der West – bzw. Ostseite des ehemaligen Standortübungsplatzes bleibt die großräumige Verbindung zwischen Bad Füssing und Pocking für (erholungssuchende) Fußgänger und Radfahrer auch weiterhin erhalten. Kleinräumige Änderungen ergeben sich im Wesentlichen im Nordteil des Geländes aufgrund von Wegeverlegungen und -unterbrechungen zur Sicherung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF.

Das bestehende und künftige Rad- und Wanderwegenetz im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking ist innerhalb des Plangebietes des Landschaftspflegerischen Begleitplanes in der Anlage 2 zu Unterlage 12.1T dargestellt.

Entwässerung

Das in Rohrleitungen gesammelte Fahrbahnwasser wird der Regenwasserbehandlungsanlage bei Bau-km 26+250 zugeführt und über diese vorgereinigt und im Untergrund versickert. Eine Verunreinigung des Grundwassers wird so vermieden. In den Abschnitten, in denen das anfallende Regenwasser in Mulden oder angrenzenden Versickerflächen versickert wird, werden diese mit einer ausreichend dicken Oberbodenschicht abgedeckt, damit das anfallende Wasser bei der Passage durch den belebten Boden gereinigt wird (siehe auch 5.3).

Wasserbauliche Maßnahmen

Mit dem Bau der Autobahnbrücke über den Ausbach und den öffentlichen Feld- und Waldweg Geiselbergerweg (BW K 35/1, LW 50 m) ist eine Verlegung des Ausbaches auf einer Länge von ca. 100 m erforderlich. Die Verlegungsstrecke und die angrenzenden überbrückten Bereiche werden unter Schonung der angrenzenden Lebensräume naturnah gestaltet (siehe auch 4.3.31).

Beim Abbau in der Seitenentnahme bleibt zum Schutz des Grundwasserstauers über dem stauenden Tertiär-Horizont eine Kiesschutzschicht von mindestens 1 m Mächtigkeit stehen. Bei der Renaturierung der Seitenentnahme wird nur unbedenklicher Bodenaushub aus dem örtlichen Abbau verwendet, so dass dem vorsorgendem Grundwasserschutz auch für Nassabbau / Nassstandorte entsprochen wird.

Ingenieurbauwerke

- Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges mit begleitenden Pflanzstreifen bei Bau-km 28+556 (K 28/1)

Die Überführung am Ostrand des ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird als Fledermaus-Querungshilfe gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ, FGSV 2008) konzipiert und gestaltet. Sie erhält eine Breite zwischen Geländer von 15,6 m zur Anlage beidseitig begleitender Pflanzstreifen und zu beiden Seiten der Brücke 2,5 m hohe Irritationsschutzwände. Damit wird die Unterbrechung und Beeinträchtigung von Leitstrukturen für Fledermäuse im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes minimiert (siehe auch 4.6).

- Brücke über den Ausbach und den öFW Geiselbergerweg bei Bau-km 35+077 (K 35/1)

Die Brücke (Zweifeldbauwerk) lässt mit 5 m lichter Höhe über Gelände und 50 m lichter Weite ausreichend Raum für den verlegten Ausbach und seine Begleitstrukturen. Durch die Dimensionierung und die naturnahe Gestaltung der überbrückten und beiderseits direkt angrenzenden Auebereiche (landschaftspflegerische Maßnahme G 5) ist die Brücke auch als Tierdurchlass geeignet; somit wird die Verbundfunktionen entlang des Baches erhalten und gesichert (siehe auch 4.3.1 und 4.3.31).

Die Brücke über den Ausbach ist die einzige bedeutsame Unterführung für Vernetzungsstrukturen auf dem 12,325 km langen Streckenabschnitt Kirchham - Pocking. Mit dieser Dimensionierung des Brückenbauwerkes werden die Anforderungen gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ, FGSV 2008) u. a. als Unterführung für Gewässer und für Fledermäuse sowie annähernd auch als Grünunterführung sichergestellt.

5.4.2.2 Schutzmaßnahmen

Die im Folgenden genannten landschaftspflegerischen Schutzmaßnahmen dienen der Minimierung v. a. der durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen. Sie sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.1T, Kap. 5.3.1) näher erläutert und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3T) dargestellt.

- Allgemeine Schutzmaßnahmen (sachgerechte Lagerung von Oberboden, Vermeidung von Bodenverdichtungen und Gewässerbelastungen, Umweltbaubegleitung)
- Schutz von Waldflächen (S 1)
- Schutz zu erhaltender Biotopflächen und Gehölzbestände (S 2)
- Schutz der Fließgewässer (S 3)
- Tierökologische Gestaltung von überbrückten Bereichen (S 4)
- Schutz von Lebensstätten beim Freiräumen des Baufeldes (S 5)
- Aufrechterhalten einer Leitlinie für Fledermäuse durch tierökologische Gestaltung einer Fledermaus-Querungshilfe (S 6)

5.4.2.3 Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes

Die im Folgenden genannten landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen dienen der Minimierung der durch den Bau der A 94 bedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung.

- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen und Anschlussstellen im gesamten Streckenabschnitt (G 1)
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Lärmschutzanlagen und Seitenablagerungen (G 2)
- Landschaftsgerechte Einbindung der Baumaßnahme durch Gestaltung von Verschnittflächen sowie von rückzubauenden Straßenflächen (G 3)
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Regenwasserbehandlungsanlagen (G 4)
- Naturnahe Gestaltung der Ausbachverlegung und der direkt angrenzenden Aue (G 5)
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Schutzanlage für die Kiebitz-Ausgleichsfläche A 13/CEF (G 6)

Neben den straßenbegleitenden Gestaltungsmaßnahmen sind auch umfangreiche Maßnahmen zur Renaturierung bzw. landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Seitenentnahmefläche im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking mit der Folgenutzung Natur- und Artenschutz vorgesehen und Bestandteil des Bauvorhabens. Diese erfolgen im Zuge der Herstellung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF (siehe Kap. 5.4.5).

Alle genannten Maßnahmen sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.1T, Kap. 5.1 bis 5.3 und Anhang 4.2) ausführlich beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3T) dargestellt.

5.4.3 Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfes

Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft haben entsprechend den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben (1993, BayStMI und BayStMLU) gemäß den Grundsätzen 1 bis 5 sowie 7 und 8 einen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 65,12 ha für die Baumaßnahme der A 94 zur Folge.

Dieser Ausgleichsflächenbedarf wird durch naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Fläche von insgesamt 66,26 ha (Gesamtfläche: 72,12 ha) kompensiert. Zur Kompensation der Beeinträchtigungen sind sowohl Maßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (A 1/CEF, A 5, A 7, A 13/CEF und A 14/CEF) als auch Maßnahmen zur Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes (A 2, A 3, A 8, A 9, A 10, A 12 und A 15) erforderlich. Andere Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG scheinen nicht geeignet. Eine tabellarische Übersicht der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ist nachfolgend in Kap. 5.4.5 zu finden.

Die detaillierte Ermittlung des Ausgleichserfordernisses ist in Unterlage 12.1T landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil (Kap. 4.5.2) aufgeführt und eine tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich im Anhang 3.2 derselben Unterlage.

5.4.4 Planungskonzept für die Ausgleichmaßnahmen

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen orientieren sich an den beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes, an den planerischen Vorgaben des Arten- und Biotopschutzprogrammes Bayern und den Aussagen zu Pflanzen und Tieren und deren Lebensräumen sowie dem landschaftlichen Leitbild (Unterlage 12.1T, Kap. 3.5).

Die Entwicklung des Ausgleichskonzeptes erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der folgenden planerischen Grundprinzipien:

- Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange
- Anbindung der Ausgleichsmaßnahmen an bestehende Lebensraumkomplexe (Lieferbiotope für die Wiederbesiedlung durch Pflanzen und Tiere)
- Berücksichtigung der Anforderung des speziellen Artenschutzes bei der Lebensraumneuschaffung und –gestaltung
- Schaffung von größeren Flächeneinheiten zur Vermeidung von Randstörungen
- Anlage der Ausgleichsmaßnahmen auf Standorten mit hohem ökologischen Entwicklungspotenzial zur Sicherung einer möglichst raschen Entwicklung der angestrebten Lebensräume
- Berücksichtigung der Anforderungen an die Wiederherstellung bzw. die Neuorganisation eines funktionierenden Lebensraumverbundes durch geeignete Situierung und Gestaltung der Ausgleichsflächen im betroffenen Landschaftsraum
- Berücksichtigung der Anforderungen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes

Auf Grund der mit dem Bauvorhaben A 94 im Abschnitt Kirchham-Pocking verbundenen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholung sollen mit den vorgesehenen Ausgleichsflächen folgende wesentlichen Ziele umgesetzt werden:

- Entwicklung, Verbesserung und Sicherung der südlichen Teilbereiche des Komplexlebensraumes auf dem ehemaligen Standortübungsplatz südlich von Pocking bzw. südlich der A 94
- Neuschaffung von großflächigen Ersatzlebensräumen für wiesenbrütende Vogelarten (insbesondere Kiebitz) auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking nördlich der A 94. Für diese Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen ist hier jedoch eine großflächige Abgrabung (Seitenentnahme, siehe Kap. 4.4.9) bis in den Grundwasserschwankungsbereich und mit Ausbildung sehr flacher Böschungen notwendig, um die für Optimal-Habitate notwendigen Nass- und Feuchtbiotopstrukturen und ein weiträumiges und überschaubares Gelände herstellen zu können.
- Anlage von neuen abschirmenden und gliedernden Vegetationsstrukturen im Bereich von Siedlungen sowie von gequerten bzw. verlegten Straßen

5.4.5 Zusammenstellung der Ausgleichsmaßnahmen

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen zur Erfüllung der o. g. Ziele a) zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und b) zur Neuschaffung des Landschaftsbildes sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Zusammenstellung der Ausgleichsmaßnahmen

Nr. der Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Bau-km	Gesamtfläche	Anrechenbare Fläche
A 1 / CEF	Optimierung und Sicherung eines Lebensraumkomplexes auf Teilflächen des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking (südlich der A 94)	27+650 - 28+450 re	21,09 ha	16,13 ha
A 2	Waldneuanlage und Magerwiese zwischen der B 12 und der A 94 bei Osterholzen	25+950 - 26+310 li	1,66 ha	1,66 ha
A 3	Feldgehölz mit mageren Gras- und Krautfluren an der PWC-Anlage bei Pfaffenhof	26+610 - 26+700 li	0,31 ha	0,31 ha
A 4 entfällt	Wald- und Waldrandlebensraum zwischen dem ehemaligen Standortübungsplatz und der verlegten Kreisstraße PA 58	28+650 - 28+690 li	0,26 ha	0,18 ha
A 5	Wald- und Waldrandlebensraum zwischen dem ehemaligen Standortübungsplatz und der verlegten Kreisstraße PA 58	28+660 - 28+750 li	0,78 ha	0,70 ha
A 6 entfällt	Sichtschutzpflanzung östlich von Oberindling	33+830 - 34+260 li	0,59 ha	0,59 ha
A 7	Wald- und Waldrandlebensraum nordöstlich von Oberindling	34+570 - 34+670 li	0,20 ha	0,10 ha
A 8	Anlage einer Baumreihe an der überführten Kreisstraße PA 57 östlich von Königswiese	34+730 - 34+910 re + li	0,44 ha	0,44 ha
A 9	Baumreihen und Magerwiesen an der verlegten B 388 und der neuen Kreisstraße östlich von Pocking	35+930 - 36+310 li	0,83 ha	0,83 ha
A 10	Sichtschutzpflanzung und Waldneuanlage zwischen der neuen Kreisstraße und dem Autobahnkreuz A 3 / A 94 (zugleich Hochwasserretentionsfläche mit Bodenabtrag)	37+190 - 37+640 li	2,03 ha	2,03 ha
A 11 / CEF entfällt	Neuschaffung von Kiebitzlebensraum zwischen dem Ausbach und dem Weidenbach im Bereich der Königswiese durch Optimierung landwirtschaftlich genutzter Flächen	35+370 - 37+110 re	30,92 ha	25,00 ha
A 12	Magere Gras- und Krautfluren und Feldgehölze an der PWC-Anlage bei Pfaffenhof	27+160 - 27+260 re	0,43 ha	0,43 ha
A 13 / CEF	Neuschaffung von Kiebitzlebensräumen auf Teilflächen des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking (nördlich der A 94) und Renaturierung der Seiteneintnahme (Geländeabsenkung)	27+310 - 28+560 li	41,75 ha	41,75 ha
A 14 / CEF	Wald- und Waldrandlebensraum mit Magerwiese auf Teilfläche des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking (nördlich der A 94)	27+710 - 27+860 li	1,39 ha	0,67 ha
A 15	Magere Gras- und Krautfluren und Feldgehölze zwischen Anschlussstelle und verlegter Kreisstraße PA 58	28+640 - 28+740 li	1,21 ha	1,21 ha
	Summe Ausgleichsmaßnahmen		72,12 ha	66,26 ha

Die Maßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (A 1/CEF, A 5, A 7, A 13/CEF und A 14/CEF) haben eine Flächengröße von insgesamt 65,21 ha (anrechenbar: 59,35 ha) und die Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes (A 2, A 3, A 8, A 9, A 10, A 12 und A 15) eine Flächengröße von insgesamt 6,91 ha.

5.4.6 Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht

Das Bauvorhaben beeinträchtigt überwiegend Lebensräume von lokaler bis regionaler ökologischer Bedeutung, die jedoch kurz- bis längerfristig in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum wieder hergestellt werden können.

Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung und der Naturgüter Boden, Wasser und Klima werden durch die Maßnahmen auf den Ausgleichsflächen A 1/CEF, A 5, A 7 und A 14/CEF ausgeglichen, bezüglich der Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Kiebitz und weiterer Vogelarten der Agrarlandschaft auch durch die Seitenentnahme zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF.

Durch die Ausgleichsmaßnahme A 1/CEF werden auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorhandene Lebensraum-, Leit- und Vernetzungsstrukturen ergänzt, welche insbesondere für Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Insekten und die Zauneidechse (CEF-Maßnahme) wirksam sind. Mit der Ausgleichsmaßnahme A 14/CEF wird zusätzlich auch nördlich der A 94 eine Lebensraum-Optimierung für die Zauneidechse geschaffen.

Die großflächige und bis ca. 10 m tiefe Geländeabsenkung der Seitenentnahme im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes nördlich der A 94 wird durch die Renaturierung und landschaftsgerechte Gestaltung der Abgrabungsfläche selbst sowie der direkt angrenzenden Randbereiche im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF kompensiert. Für die Massenerlagerflächen werden überwiegend kurzfristig wiederherstellbare Flächen vorübergehend in Anspruch. Diese werden rekultiviert bzw. renaturiert.

Die durch das Bauvorhaben (Bau und Betrieb) bedingten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von rechnerisch insgesamt ca. 32 Kiebitz-Brutpaaren werden durch Neuanlage eines zusammenhängenden, großflächigen (Ausweich-)Lebensraumes auf einer nördlich der A 94 gelegenen Teilfläche des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking ausgeglichen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF). Zur Neuschaffung von optimierten Kiebitzlebensräumen werden hier nach großflächiger und tiefer Absenkung des Geländes auf grundwassernahen Standorten flache Mulden (wasserüberspannte Mulden/Seigen und Vernässungsbereiche) und extensiv genutzte Wiesenflächen (Nass- und Feuchtwiesen) sowie Frisch- und Magerwiesen auf den Böschungen angelegt. Auf diesen speziell für den Kiebitz optimierten Standorten soll trotz kleinerer Lebensraumfläche ein besserer Bruterfolg erzielt werden, als dies auf den derzeit als Brutbiotope genutzten Ackerflächen der Fall ist. Dies ist möglich durch die Bereitstellung eines großflächigen Gebietes mit lückiger oder nur niedrigwüchsiger Vegetation als Brut-, Nahrungs- und Rückzugshabitats (Wiesen unterschiedlicher Feuchtigkeitsgrade) und zusätzlicher Attraktivitätssteigerung durch Sonderstrukturen wie flach überstaute Mulden/Seigen und Vernässungsbereiche (Nahrungshabitats). Wegen der hohen Bedeutung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF für den Artenschutz sind zum Nachweis der Zielerfüllung der Ausgleichsfläche A 13/CEF ein Monitoring und Risikomanagement vorgesehen (siehe Unterlage 12.1T, Kap. 5.2.1.2).

Die durch die A 94 unterbrochenen Funktionsbeziehungen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking sowie zwischen den Hügellandbereichen und der Pockinger Heide können durch die Leitstrukturen und die Fledermaus-Querungshilfe in Verbindung mit der Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges am Ostrand des ehemaligen Standortübungsplatzes (BW K 28/1) sowie durch die Brücke über den Ausbach und einen öffentlichen Feld- und Waldweg (BW K 35/1) soweit minimiert werden, dass nach wie vor Austauschbeziehungen für Tiere und Pflanzen möglich sind.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholung können durch die Ausgleichsflächen A 2, A 3, A 8, A 9, A 10, A 12 und A 15 und durch die Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenbegleitflächen sowie im Straßennahbereich kompensiert werden.

Bei Verwirklichung der unter 5.4.5 und 5.4.2 beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen können die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt werden; das Landschaftsbild kann landschaftsgerecht neu gestaltet werden. Der Eingriff ist somit im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen. Ersatzmaßnahmen werden nicht erforderlich.

Durch das Vorhaben sind keine Schutzgebiete nach den §§ 23 – 29 BNatSchG betroffen.

Die vom Vorhaben in Anspruch genommenen nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG geschützten Biotop sowie die Rodung und sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch gemäß § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16(1) BayNatSchG können durch Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden.

Lebensraumtypen der FFH-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen. Möglicherweise betroffene Arten des Anhangs II der FFH-RL werden in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, Unterlage 12.4T) behandelt, da es sich bei den Arten zugleich um Arten des Anhangs IV der FFH-RL handelt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist im Kap. 5.4.8 dargestellt.

5.4.7 Verträglichkeit des Projekts mit Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG

FFH-Gebiet DE 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung"

Das Bauvorhaben liegt außerhalb des FFH-Gebietes, grenzt aber im Bereich der A 3 bei Betr.-km 622,850 (Bauanfang) direkt an das FFH-Gebiet an. Die möglichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Neubau der A 94 von Kirchham bis Pocking“ wurden daher im Rahmen einer FFH-Vorprüfung (Unterlage 12.5.1T) ermittelt. Fazit dieser Ermittlung ist, dass unter Voraussetzung der Umsetzung von Schutzmaßnahmen während der Bauzeit zur Verhinderung von Einträgen in die Gewässer, eine Beeinträchtigung des NATURA 2000-Gebietes in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Projekt ausgeschlossen werden kann. Die zur Erreichung der Erhaltungsziele für das Gebiet erforderlichen Entwicklungsmaßnahmen werden nicht behindert. Auch durch das

Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung wird daher als nicht erforderlich erachtet.

FFH-Gebiete DE 7744-371 „Salzach und Unterer Inn“ und AT 3119000 „Auwälder am Unteren Inn“

Südlich und östlich des Plangebietes liegen in den Innauen die gemeldeten FFH-Gebiete DE 7744-371 „Salzach und Unterer Inn“ und AT 3119000 „Auwälder am Unteren Inn“ (siehe Unterlage 12.5.2T, Übersichtskarte). Der geringste Abstand der Trasse der A 94 westlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 zu den Gebietsgrenzen beträgt ca. 3,7 km (Mindestabstand des AK A 3/A 94 ca. 3,2 km). Beeinträchtigungen der Gebiete durch den Bau der A 94 im Streckenabschnitt Kirchham-Pocking sind auf Grund der vorgesehenen Maßnahmen zur Verhinderung von Einträgen in die Fließgewässer nicht zu erwarten.

Europäische Vogelschutzgebiete DE 7744-471 „Salzach und Inn“ und AT 3105000 "Unterer Inn" (Vogelschutz- und FFH-Gebiet)

Südlich und östlich des Plangebietes liegen das EU-Vogelschutzgebiet DE 7744-471 „Salzach und Inn“ und AT 3105000 "Unterer Inn" (Vogelschutz- und FFH-Gebiet) (siehe Unterlage 12.5.3T, Übersichtskarte). Der geringste Abstand der Trasse der A 94 zur Gebietsgrenze beträgt ca. 5,4 km. Beeinträchtigungen der Gebiete durch den Bau der A 94 im Streckenabschnitt Kirchham-Pocking sind nicht zu erwarten.

5.4.8 Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)

Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten in Bayern wurden in den Gruppen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Fische, Libellen, Käfer, Schmetterlinge und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zum Vorhaben "Neubau der A 94 München - Pocking (A 3) im Streckenabschnitt Kirchham - Pocking" vorkommen oder zu erwarten sind. Die Prüfung ergab, dass bei 1 Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei 5 europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Für viele der untersuchten relevanten Arten sind die projektspezifischen Wirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung (Kap. 5.4.2) so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand bzw. die lokale Population nicht zu erwarten sind. Für folgende Arten sind jedoch aufwändigere Schutzmaßnahmen (Kap. 5.4.2) oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen; Kap. 5.4.5) erforderlich, damit Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder erhebliche Störungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden können:

- strukturgebundene fliegende und jagende Fledermausarten
- Großer Abendsegler
- Zauneidechse

- Kiebitz und weitere Arten der offenen Agrarlandschaft (Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze)

Wesentliche Maßnahmen sind u. a. die Errichtung der Fledermaus-Querungshilfe am Ost- rand des ehemaligen Standortübungsplatzes bei Pocking (siehe Schutzmaßnahme S 6), die vorzeitige bzw. vorgezogene Anlage von Zauneidechsenlebensräumen auf der Ausgleichs- fläche A 1/CEF im Südteil sowie auf der Ausgleichsfläche A 14/CEF im Nordteil des ehema- ligen Standortübungsplatzes und die vorzeitige bzw. vorgezogene Anlage der Ausgleichsfläche A 13/CEF ebenfalls im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes.

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen wird bei Zugrundelegung eines indivi- duenbezogenen Tötungsverbots, das baubedingte Tötungen in einem signifikanten Ausmaß und ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, bei folgenden Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorsorglich angenommen:

- Zauneidechse
- Mäusebussard
- Rebhuhn
- Sperber
- Turmfalke
- Waldohreule

Bei der Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulas- sung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich, dass keine zumutbare Alterna- tive vorhanden ist, die den Eintritt von Verbotstatbeständen verhindern würde, und die Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen bzw. unveränderten Erhaltungszu- stand verbleiben.

5.4.9 Beteiligung der Naturschutzbehörden

Die Naturschutzbehörden - die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Passau und die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Niederbayern - wurden am 14.11.2011 über die technische Planung, die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und der Konfliktanalyse sowie über die Planung der landschaftspflegerischen Maßnahmen informiert. Am 22.10.2015 wurde die tektierte Planung, insbesondere bezüglich der neuen Kiebitz- Ausgleichsfläche im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes Pocking mit den Natur- schutzbehörden vorbesprochen. Im Rahmen dieser Abstimmungsgespräche erklärten die Naturschutzbehörden ihr grundsätzliches Einverständnis mit den Ergebnissen der land- schaftspflegerischen Begleitplanung.

5.5 Waldrecht

Durch den Neubau der A 94 im Streckenabschnitt Kirchham bis Pocking werden 9,52 ha Waldflächen und waldähnliche Bestände im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes und bei Oberindling für Verkehrsflächen und Böschungen sowie für die Anlage der vorgezo- genen Kiebitz-Ausgleichsfläche A 13/CEF (und Seitenentnahme) gerodet. Dieser Verlust

wird durch Neugründung von Wald im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen A 1/CEF, A 2, A 5, A 7, A 10, A 14/CEF und der Waldersatzmaßnahmen W 1 und W 2 sowie durch eine Waldmantelvorpflanzung im Bereich der Arbeitsstreifen auf einer Gesamtfäche von 9,53 ha ausgeglichen.

5.6 Denkmalschutz

Baudenkmäler

Im Plangebiet sind einzelne Gebäude (Bauernhäuser, Stadel, Kapellen) innerhalb der Orte und Siedlungen Pfaffing, Prenzing, Wollham, Niederindling, Oberindling und Frimhöring sowie die zu Mittich gehörende Wallfahrtskirche St. Koloman als Baudenkmäler ausgewiesen.

Bodendenkmäler

Im Plangebiet sind zahlreiche Bodendenkmäler vorhanden, vorwiegend Siedlungsspuren und Grabhügel unterschiedlicher bzw. unbekannter Zeitstellung. Im Einzelnen sind sie in Unterlage 12.1T Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil, Anhang, Kap. 2.2) aufgeführt.

5.7 Bodenschutz

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht verursacht, denn von der Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ausgehen. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die Angaben in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung gestatten die Feststellung, dass bei der prognostizierten Verkehrsbelastung und auf Grund des Fehlens einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Der Zweck und die Grundsätze des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutz-Gesetz - BBodSchG) vom 17.03.1998 werden mit der Berücksichtigung der Umweltauswirkungen im Vollzug des UVPG und durch die Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Vollzug der Naturschutzgesetze und des Waldgesetzes erfüllt.

6 Träger der Kosten

Kostenträger für die Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), sofern im Bauwerksverzeichnis keine andere Regelung getroffen ist.

7 Durchführung des Bauvorhabens

7.1 Bauabschnitte

Bauabschnitte sollen entsprechend ihrer Verkehrswirksamkeit, aber auch in Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz, gebildet werden. Der Abschnitt Kirchham – Pocking (A 3) kann als eigenes Baulos problemlos an die Bundesstraße 12 angeschlossen und mit der Kreisstraße PA 58 östlich des ehemaligen Standortübungsplatzes, mit der B 12 und der B 388 östlich von Pocking und der A 3 verknüpft werden.

Falls die A 94 bei Baubeginn des Abschnitt Kirchham-Pocking im Neubauabschnitt Malching-Kirchham noch nicht unter Verkehr ist, wird eine Überleitung zwischen der bestehenden B 12 und der A 94 errichtet. In diesem Fall wird die A 94 im Bereich des bestehenden Parkplatzes an der B 12 bei Str.-km 34+300 (B 12) mittels eines neu zu bauenden Kreisverkehrs an die B 12 angeschlossen.

7.2 Bauzeit

Sobald die planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen vorliegen, soll mit dem Bau begonnen werden.

Nach Herstellung der CEF-Maßnahmen ist mit einer Bauzeit von ca. fünf Jahren zu rechnen.

Dabei ist zu beachten, dass die vorgezogenen, durch den speziellen Artenschutz begründeten Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) der Landschaftspflegerischen Begleitplanung rechtzeitig vor den entsprechenden Eingriffen durch die Baumaßnahme realisiert werden müssen, um den Erhaltungszustand der Teilpopulationen der beeinträchtigten, streng geschützten Tierarten gewährleisten zu können. Die diesbezüglichen bauzeitlichen Anforderungen sind in den Maßnahmenformblättern zu den Ausgleichsmaßnahmen A 1/CEF, A 13/CEF und A 14/CEF (siehe Unterlage 12.1T Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil, Anhang, Kap. 4.2) dargestellt.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Anlage der Ausgleichsfläche A 13/CEF im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes für die Gesamtbauzeit relevant, da diese mit einer Massenbewegung in großem Umfang verbunden ist. Für die Anlage ist aufgrund der Habitatansprüche des Kiebitzes eine großflächige Absenkung des Geländeniveaus bis in den Grundwasserschwankungsbereich erforderlich, die auch als Seitenentnahme zur Gewinnung von Dammschüttmaterial dient. Die Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF muss vor Baubeginn bzw. vor Eintritt der baubedingten Beeinträchtigungen des derzeit vorhandenen Kiebitz Lebensraumes hergestellt und wirksam sein. Das aus der Geländeabsenkung gewonnene Aushubmaterial muss dazu zwischengelagert werden. Erst wenn die Wirksamkeit der Ausgleichsfläche für den Kiebitz erreicht sein wird, kann mit der Baumaßnahme begonnen werden.

7.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird der Verkehr auf dem bestehenden Straßen- und Wegenetz aufrechterhalten; leichte Behinderungen sind dabei unvermeidlich.

Für den landwirtschaftlichen Verkehr werden bis zur Fertigstellung der Kreuzungsbauwerke Querungsmöglichkeiten in ausreichender Zahl offengehalten.

7.4 Grunderwerb

Es wird angestrebt, den Grund und Boden freihändig zu erwerben.

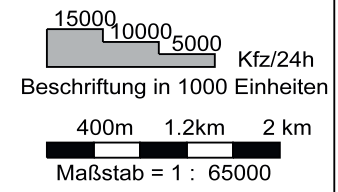
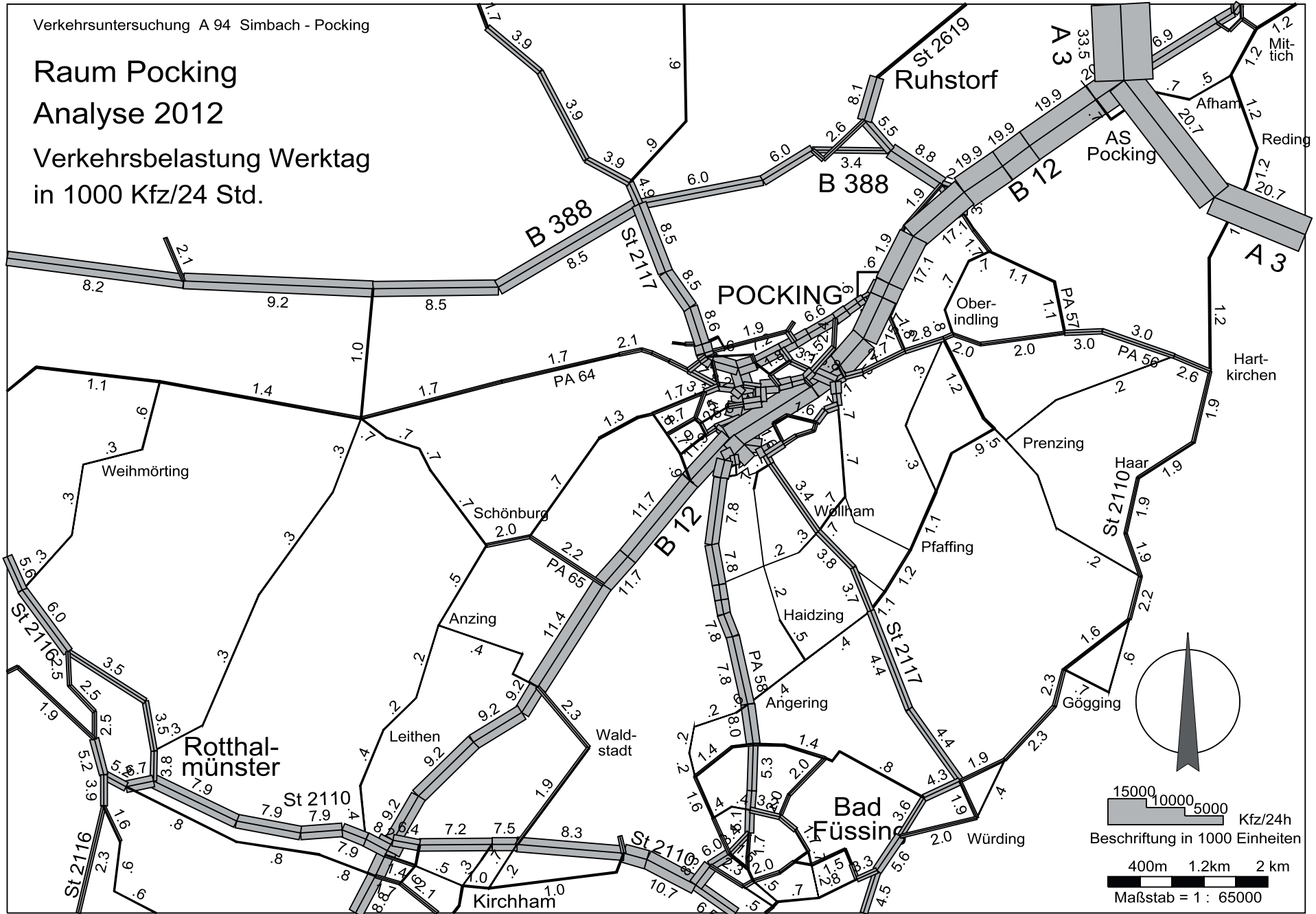
Eine erste Untersuchung zu möglichen Existenzgefährdungen ergab, dass gegenüber der ursprünglichen Planung nunmehr von einer geringeren Anzahl von Existenzgefährdungen ausgegangen werden kann. Es ist jedoch erforderlich, für eine bestimmte Anzahl von Betrieben eine detaillierte Untersuchung anhand objektiver betriebswirtschaftlicher Maßstäbe durchzuführen.

Diese detaillierte Überprüfung, ob und inwieweit bei diesen landwirtschaftlichen Betrieben durch den Flächenverlust eine Existenzgefährdung besteht, ist bisher noch nicht abgeschlossen. Die Prüfung der Existenzgefährdung erfolgt im Zuge des weiteren Planfeststellungsverfahrens.

Die Autobahndirektion Südbayern wird versuchen, durch den Erwerb geeigneter Ersatzflächen bei existenzgefährdeten Betrieben den Flächenverlust soweit auszugleichen, dass keine Existenzgefährdung eintritt.

Raum Pocking Analyse 2012

Verkehrsbelastung Werktag
in 1000 Kfz/24 Std.



Plan **A**

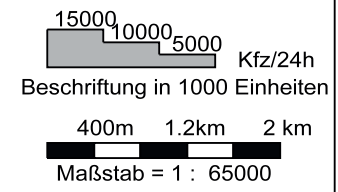
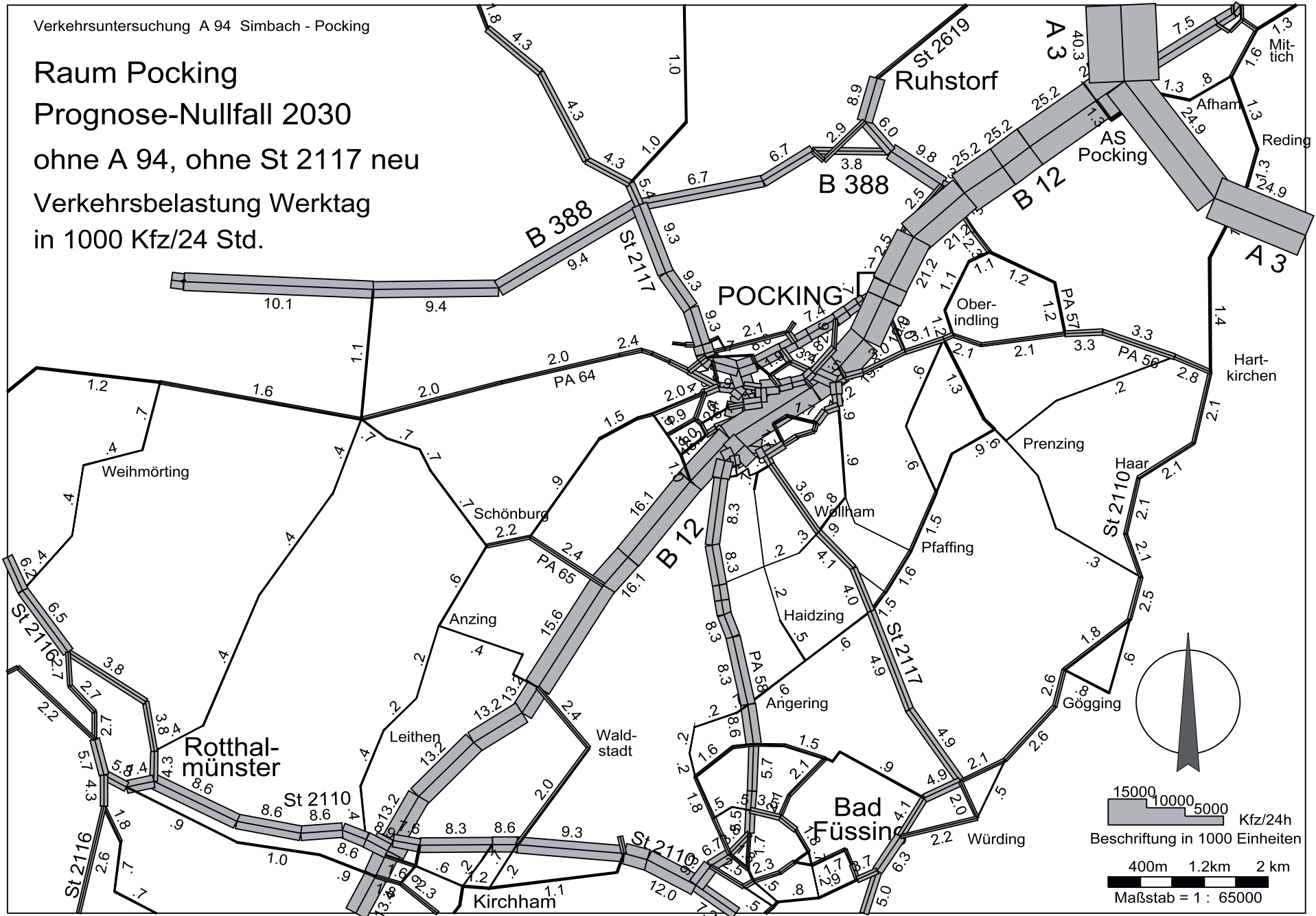
Anhang 1.1

Raum Pocking

Prognose-Nullfall 2030

ohne A 94, ohne St 2117 neu

Verkehrsbelastung Werktag
in 1000 Kfz/24 Std.



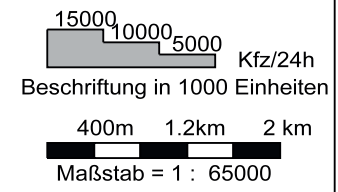
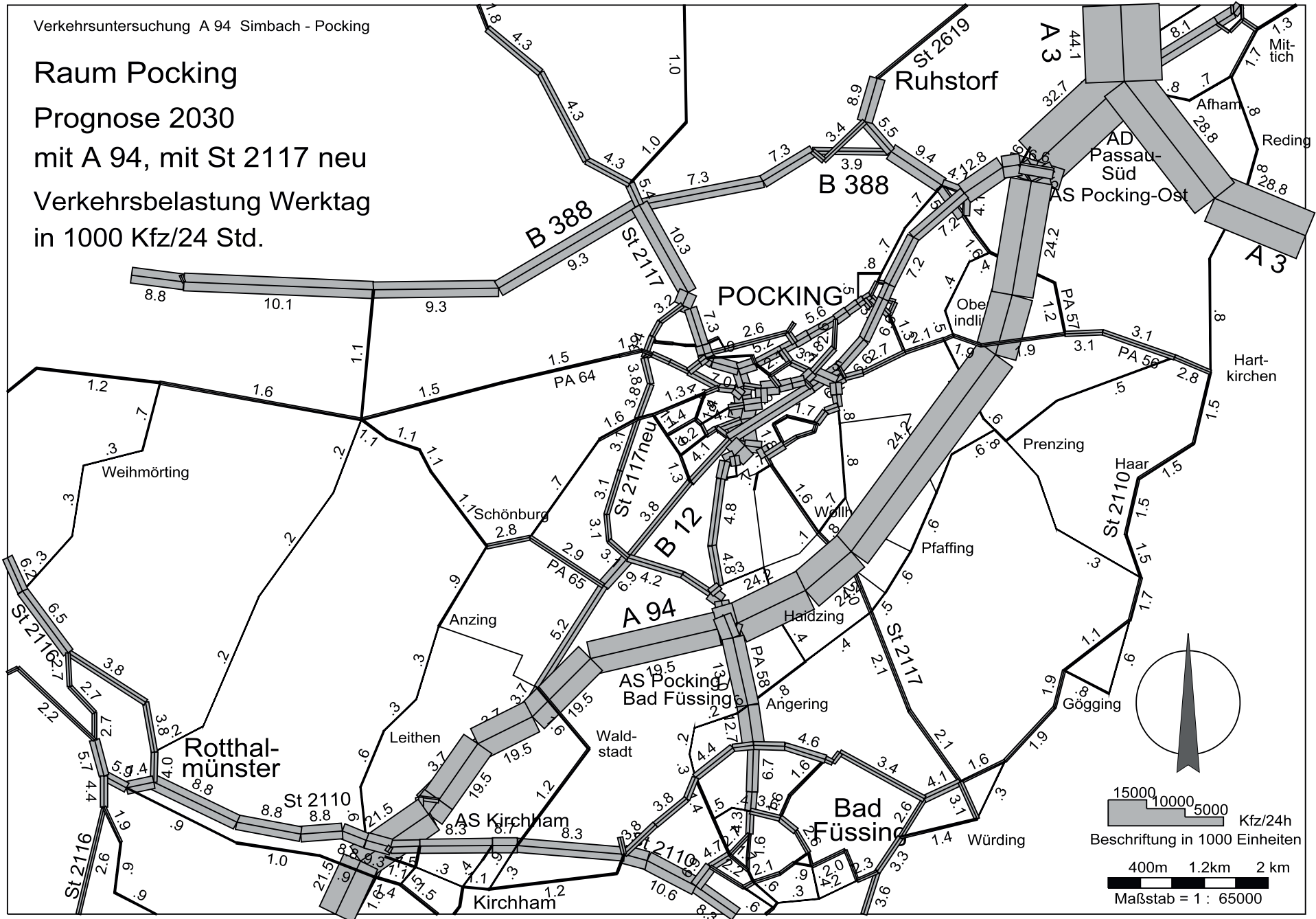
Raum Pocking

Prognose 2030

mit A 94, mit St 2117 neu

Verkehrsbelastung Werktag

in 1000 Kfz/24 Std.

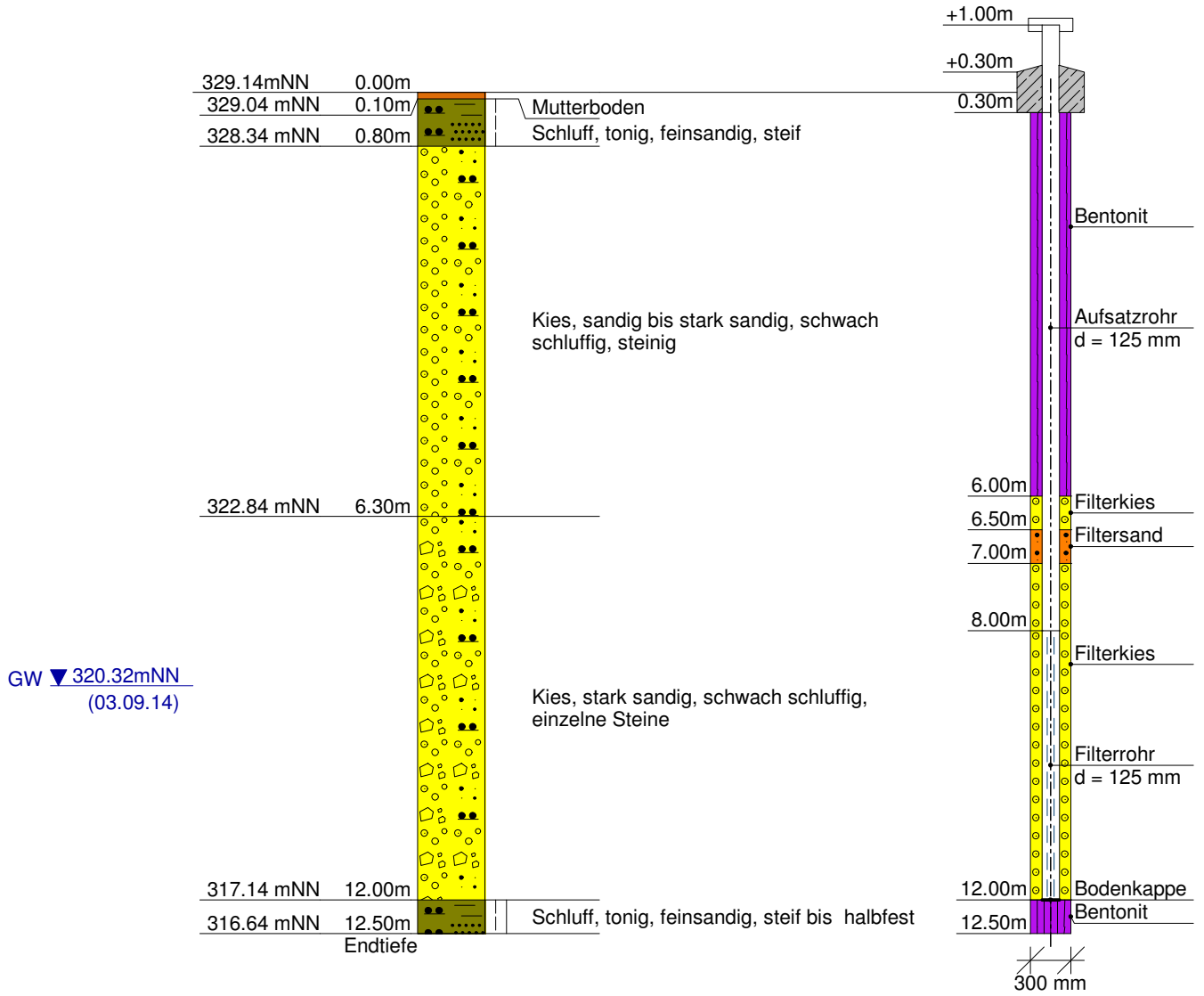


Autobahndirektion Südbayern	Projekt : BAB A94, Abschnitt Kirchham - Pocking	Anhang 2
- Bodenprüfstelle -	Bauteil : Kiebitzausgleichsfläche	
Bergsonstr. 30	Koordinaten : 4595588.37 / 5360454.15	
81245 München	Maßstab : 1: 100 / 1: 50	

B 1430 (GWM)

Ansatzpunkt: 329.14 mNN

POK = 330,14 mNN

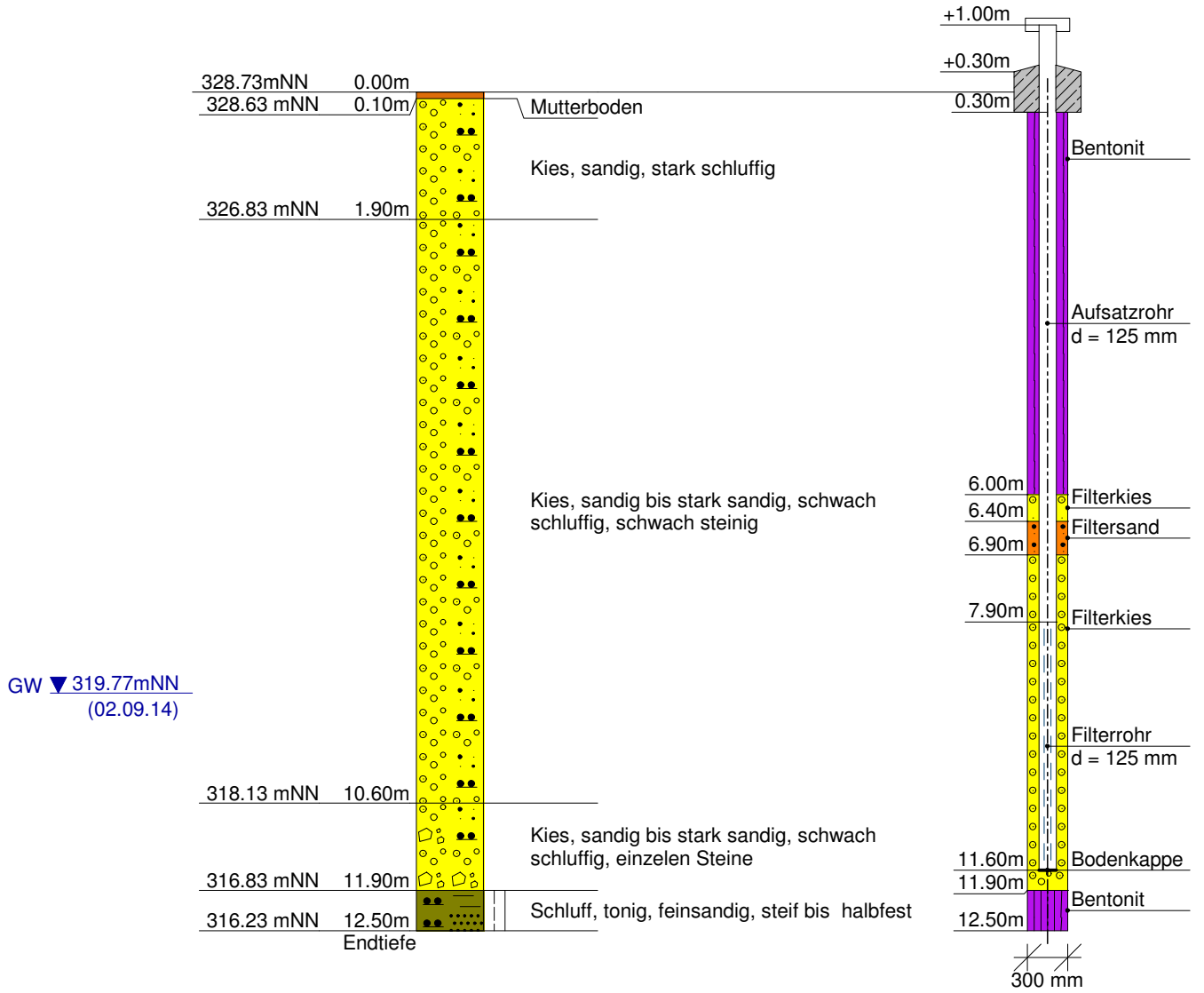


Autobahndirektion Südbayern	Projekt : BAB A94, Abschnitt Kirchham - Pocking	Anhang 2
- Bodenprüfstelle -	Bauteil : Kiebitzausgleichsfläche	
Bergsonstr. 30	Koordinaten : 4595932.46 / 5360770.96	
81245 München	Maßstab : 1: 100 / 1: 50	

B 1431 (GWM)

Ansatzpunkt: 328.73 mNN

POK = 329,72 mNN

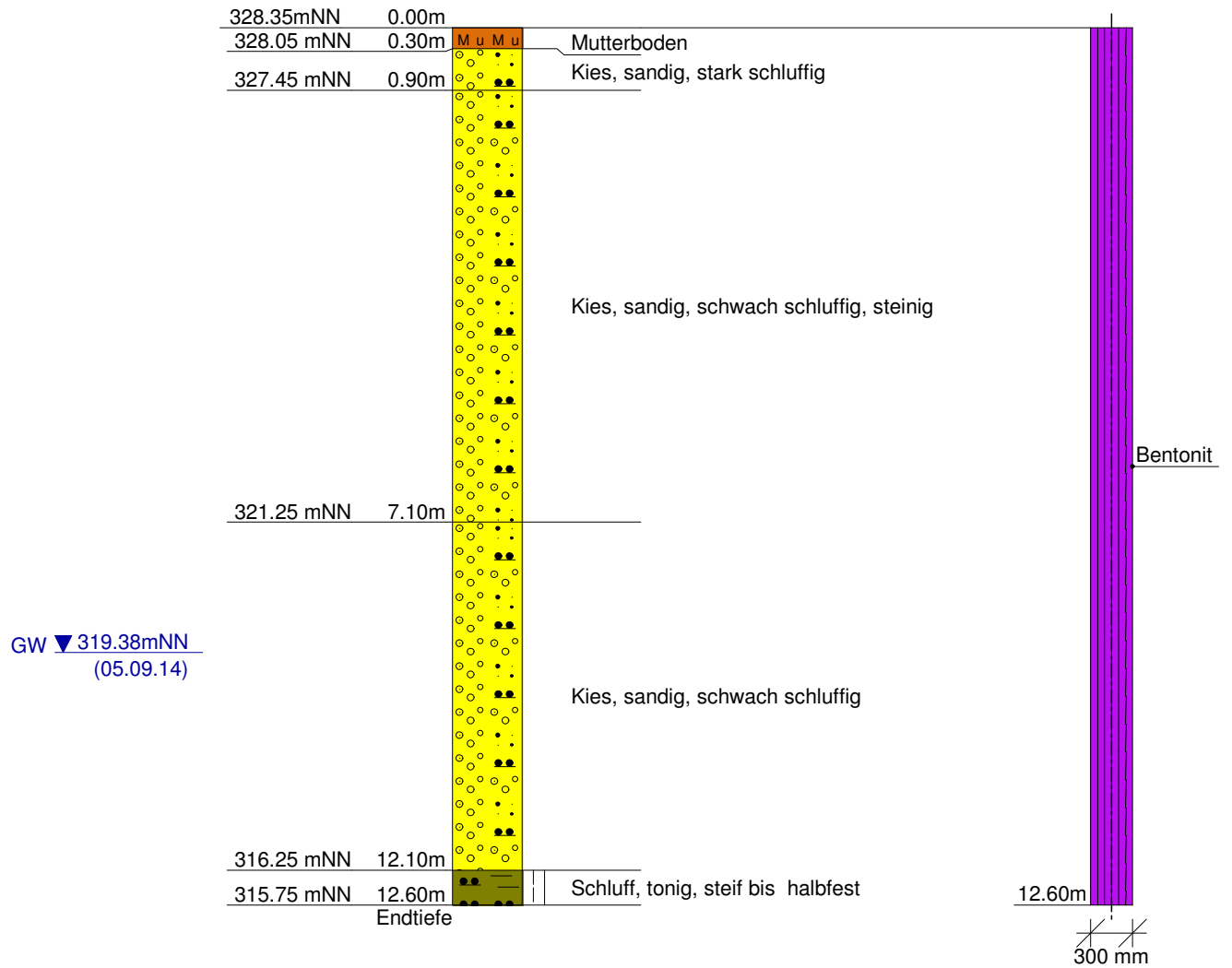


Autobahndirektion Südbayern	Projekt : BAB A94, Abschnitt Kirchham - Pocking	Anhang 2
- Bodenprüfstelle -	Bauteil : Kiebitzausgleichsfläche	
Bergsonstr. 30	Koordinaten : 4596114.50 / 5360608.58	
81245 München	Maßstab : 1: 100 / 1: 50	

B 1432

Verfüllung Bohrloch

Ansatzpunkt: 328.35 mNN

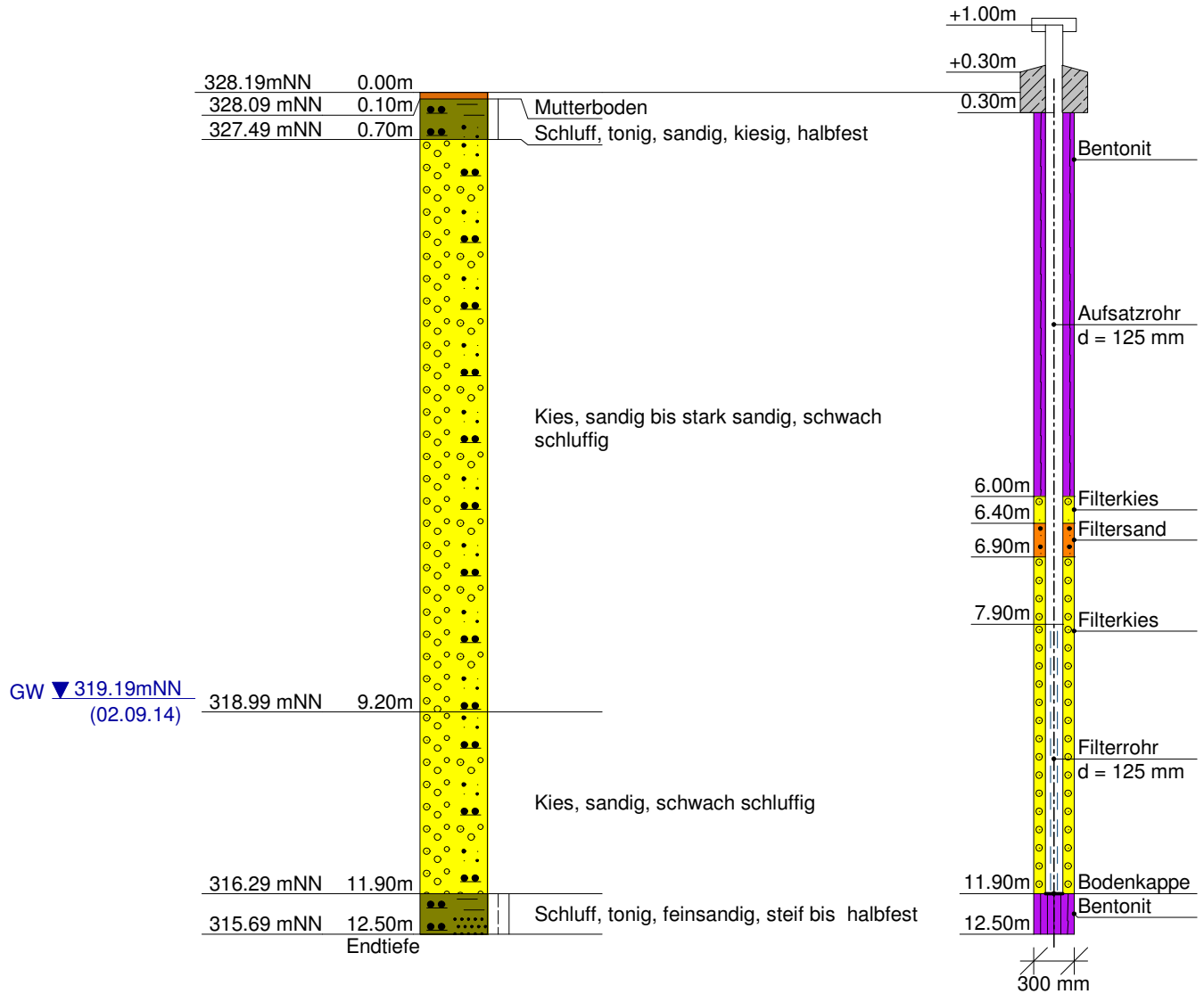


Autobahndirektion Südbayern	Projekt : BAB A94, Abschnitt Kirchham - Pocking	Anhang 2
- Bodenprüfstelle -	Bauteil : Kiebitzausgleichsfläche	
Bergsonstr. 30	Koordinaten : 4596397.50 / 5360849.56	
81245 München	Maßstab : 1: 100 / 1: 50	

B 1433 (GWM)

Ansatzpunkt: 328.19 mNN

POK = 329,165 mNN

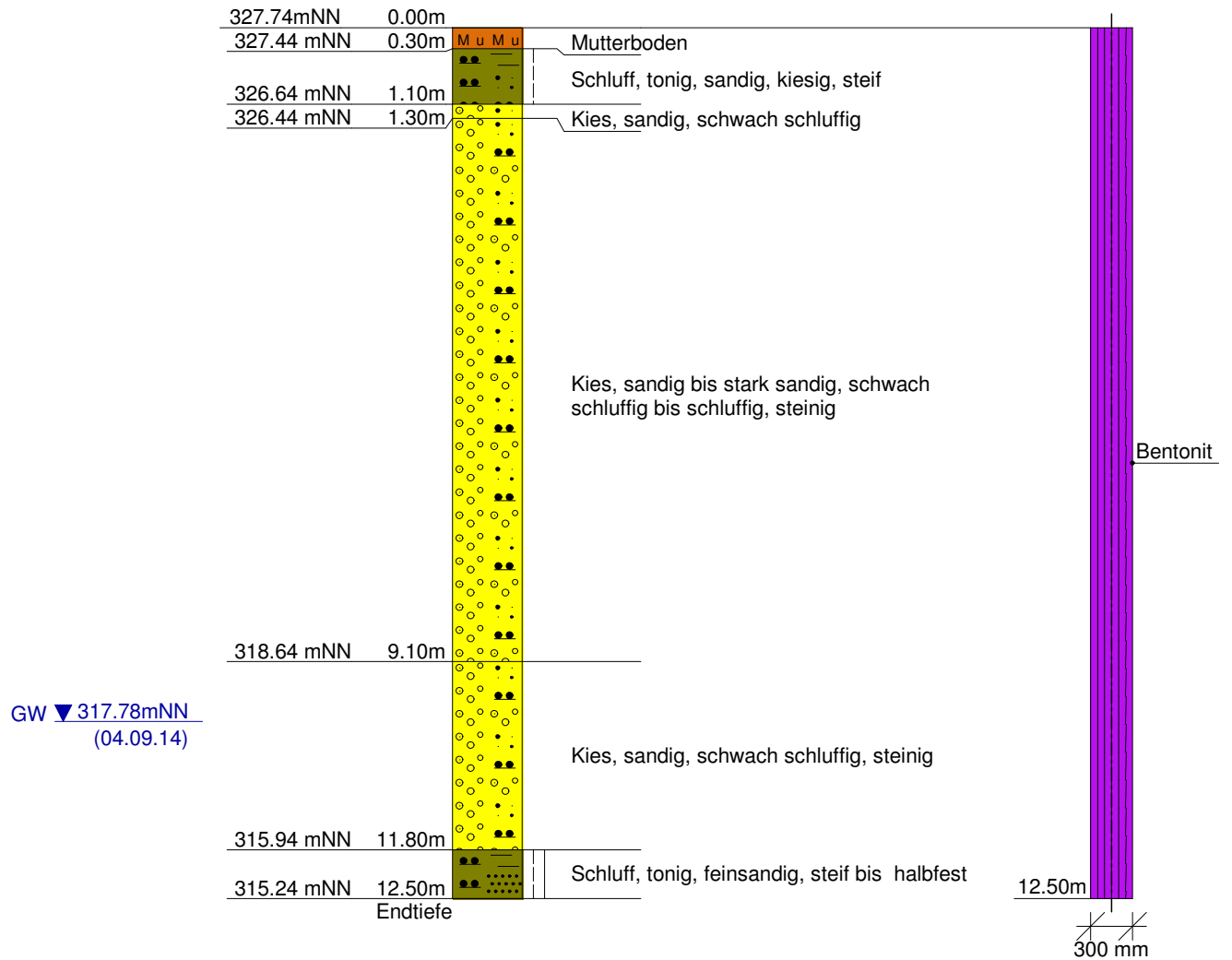


Autobahndirektion Südbayern	Projekt : BAB A94, Abschnitt Kirchham - Pocking	Anhang 2
- Bodenprüfstelle -	Bauteil : Kiebitzausgleichsfläche	
Bergsonstr. 30	Koordinaten : 4596563.42 / 5360666.72	
81245 München	Maßstab : 1: 100 / 1: 50	

B 1434

Verfüllung Bohrloch

Ansatzpunkt: 327.74 mNN NN



**PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten
Schadstoff-immissionen nach den
Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit
lockerer Randbebauung (RLuS 2012)
der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Version 1.4**

**Inhaltsverzeichnis
über die untersuchten Immissionsorte**

lfd. Nr.	Adresse	Seite
3	Pfaffenhof 1, 94060 Pocking	2
30	Spitzöd 4, 94060 Pocking	3
60	Königswiese 73, 94060 Pocking	4
68	Hartham 21, 94152 Neuhaus a. Inn	5

Die Lage der untersuchten Immissionsorte ist dem Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11.2, Blätter 1T bis 3T) zu entnehmen.

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 1.4

Protokoll erstellt am: 20.01.2016 10:40:52

lfd Nr.: 3

Aufpunkt: Pfaffenhof 1, 94060 Pocking

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter:

Prognosejahr: 2030
 Straßenkategorie: BAB, Tempolimit >130
 Längsneigungsklasse: +/-2%
 Anzahl Fahrstreifen: 4
 DTV: 18.600 Kfz/24h (Jahreswert)
 Schwerverkehr-Anteil: 15,6 % (SV > 3.5 t)
 Mittl. PKW-Geschw.: 142,6 km/h
 Windgeschwindigkeit: 2,0 m/s
 Entfernung: 195,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km·h)]:

CO: 721,875
 NO_x: 217,772
 NO₂: 59,858
 SO₂: 1,015
 Benzol: 0,808
 PM₁₀: 38,586
 PM_{2,5}: 14,834
 BaP: 0,00071

Ergebnisse Immissionen [µg/m³]:

(JM = Jahresmittelwert, Vorbelastung mit Reduktionsfaktoren für Freiland)

Komponente	Vorbelastung		Zusatzbelastung	
	JM-V	JM-Z	JM-V	JM-Z
CO	254	6,9	254	6,9
NO	6,9	0,61	6,9	0,61
NO ₂	18,9	1,14	18,9	1,14
NO _x	29,5	2,08	29,5	2,08
SO ₂	2,8	0,01	2,8	0,01
Benzol	2,17	0,008	2,17	0,008
PM ₁₀	17,75	0,368	17,75	0,368
PM _{2,5}	0,00	0,142	0,00	0,142
BaP	9,00000	0,00001	9,00000	0,00001
O ₃	46,9	-	46,9	-

NO₂: Der 1h-Mittelwerte von 200 µg/m³ wird 2 mal überschritten.
 (Zulässig sind 18 Überschreitungen)

PM₁₀: Der 24h-Mittelwerte von 50 µg/m³ wird 13 mal überschritten.
 (Zulässig sind 35 Überschreitungen)

CO: Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 1.354 µg/m³
 (Bewertung: 14 % vom Beurteilungswert von 10.000 µg/m³)

Komponente	Gesamtbelastung JM-G	Beurteilungswerte JM-B	Bewertung
			JM-G / JM-B [%]
CO	261	-	-
NO	7,5	-	-
NO ₂	20,1	40,0	50
NO _x	31,6	-	-
SO ₂	2,8	20,0	14
Benzol	2,17	5,00	43
PM ₁₀	18,12	40,00	45
PM _{2,5}	0,14	40,00	0
BaP	9,00001	-	-

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 1.4

Protokoll erstellt am: 20.01.2016 10:42:18

lfd Nr.: 30

Aufpunkt: Spitzöd 4, 94060 Pocking

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter:

Prognosejahr: 2030
 Straßenkategorie: BAB, Tempolimit >130
 Längsneigungsklasse: +/-2%
 Anzahl Fahrstreifen: 4
 DTV: 23.000 Kfz/24h (Jahreswert)
 Schwerverkehr-Anteil: 13,1 % (SV > 3.5 t)
 Mittl. PKW-Geschw.: 142,6 km/h
 Windgeschwindigkeit: 2,0 m/s
 Entfernung: 105,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km·h)]:

CO: 901,748
 NO_x: 267,499
 NO₂: 73,563
 SO₂: 1,179
 Benzol: 1,019
 PM₁₀: 45,348
 PM_{2,5}: 17,427
 BaP: 0,00086

Ergebnisse Immissionen [µg/m³]:

(JM = Jahresmittelwert, Vorbelastung mit Reduktionsfaktoren für Freiland)

Komponente	Vorbelastung		Zusatzbelastung	
	JM-V	JM-Z	JM-V	JM-Z
CO	254	15,7	254	15,7
NO	6,9	1,61	6,9	1,61
NO ₂	18,9	2,18	18,9	2,18
NO _x	29,5	4,66	29,5	4,66
SO ₂	2,8	0,02	2,8	0,02
Benzol	2,17	0,018	2,17	0,018
PM ₁₀	17,75	0,789	17,75	0,789
PM _{2,5}	0,00	0,303	0,00	0,303
BaP	9,00000	0,00001	9,00000	0,00001
O ₃	46,9	-	46,9	-

NO₂: Der 1h-Mittelwerte von 200 µg/m³ wird 2 mal überschritten.
 (Zulässig sind 18 Überschreitungen)

PM₁₀: Der 24h-Mittelwerte von 50 µg/m³ wird 14 mal überschritten.
 (Zulässig sind 35 Überschreitungen)

CO: Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 1.399 µg/m³
 (Bewertung: 14 % vom Beurteilungswert von 10.000 µg/m³)

Komponente	Gesamtbelastung JM-G	Beurteilungswerte JM-B	Bewertung
			JM-G / JM-B [%]
CO	270	-	-
NO	8,5	-	-
NO ₂	21,1	40,0	53
NO _x	34,2	-	-
SO ₂	2,8	20,0	14
Benzol	2,18	5,00	44
PM ₁₀	18,54	40,00	46
PM _{2,5}	0,30	40,00	1
BaP	9,00001	-	-

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 1.4

Protokoll erstellt am: 20.01.2016 10:44:28

lfd Nr.: 60

Aufpunkt: Königswiese 73, 94060 Pocking

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter:

Prognosejahr: 2030
 Straßenkategorie: BAB, Tempolimit >130
 Längsneigungsklasse: +/-2%
 Anzahl Fahrstreifen: 4
 DTV: 31.100 Kfz/24h (Jahreswert)
 Schwerverkehr-Anteil: 11,1 % (SV > 3.5 t)
 Mittl. PKW-Geschw.: 142,6 km/h
 Windgeschwindigkeit: 2,0 m/s
 Entfernung: 105,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km-h)]:

CO: 1229,171
 NO_x: 359,771
 NO₂: 98,977
 SO₂: 1,511
 Benzol: 1,399
 PM₁₀: 58,757
 PM_{2,5}: 22,574
 BaP: 0,00113

Ergebnisse Immissionen [µg/m³]:

(JM = Jahresmittelwert, Vorbelastung mit Reduktionsfaktoren für Freiland)

Komponente	Vorbelastung		Zusatzbelastung	
	JM-V	JM-Z	JM-V	JM-Z
CO	254	21,4	254	21,4
NO	6,9	2,24	6,9	2,24
NO ₂	18,9	2,83	18,9	2,83
NO _x	29,5	6,26	29,5	6,26
SO ₂	2,8	0,03	2,8	0,03
Benzol	2,17	0,024	2,17	0,024
PM ₁₀	17,75	1,023	17,75	1,023
PM _{2,5}	0,00	0,393	0,00	0,393
BaP	9,00000	0,00002	9,00000	0,00002
O ₃	46,9	-	46,9	-

NO₂: Der 1h-Mittelwerte von 200 µg/m³ wird 2 mal überschritten.
 (Zulässig sind 18 Überschreitungen)

PM₁₀: Der 24h-Mittelwerte von 50 µg/m³ wird 14 mal überschritten.
 (Zulässig sind 35 Überschreitungen)

CO: Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 1.429 µg/m³
 (Bewertung: 14 % vom Beurteilungswert von 10.000 µg/m³)

Komponente	Gesamtbelastung JM-G	Beurteilungswerte		Bewertung JM-G / JM-B [%]
		JM-G	JM-B	
CO	276	-	-	-
NO	9,2	-	-	-
NO ₂	21,7	40,0	-	54
NO _x	35,8	-	-	-
SO ₂	2,8	20,0	-	14
Benzol	2,19	5,00	-	44
PM ₁₀	18,77	40,00	-	47
PM _{2,5}	0,39	40,00	-	1
BaP	9,00002	-	-	-

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 1.4

Protokoll erstellt am: 20.01.2016 10:47:02

lfd Nr.: 68

Aufpunkt: Hartham 21, 94152 Neuhaus a. Inn
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter:

Prognosejahr: 2030
 Straßenkategorie: BAB, Tempolimit >130
 Längsneigungsklasse: +/-2%
 Anzahl Fahrstreifen: 4
 DTV: 7.300 Kfz/24h (Jahreswert)
 Schwerverkehr-Anteil: 8,8 % (SV > 3.5 t)
 Mittl. PKW-Geschw.: 142.6 km/h
 Windgeschwindigkeit: 2,0 m/s
 Entfernung: 75,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km-h)]:

CO: 291,178
 NO_x: 83,926
 NO₂: 23,099
 SO₂: 0,332
 Benzol: 0,334
 PM₁₀: 13,101
 PM_{2,5}: 5,031
 BaP: 0,00026

Ergebnisse Immissionen [µg/m³]:

(JM = Jahresmittelwert, Vorbelastung mit Reduktionsfaktoren für Freiland)

Komponente	Vorbelastung		Zusatzbelastung	
	JM-V	JM-Z	JM-V	JM-Z
CO	254	6,3	254	6,3
NO	6,9	0,51	6,9	0,51
NO ₂	18,9	1,04	18,9	1,04
NO _x	29,5	1,82	29,5	1,82
SO ₂	2,8	0,01	2,8	0,01
Benzol	2,17	0,007	2,17	0,007
PM ₁₀	17,75	0,284	17,75	0,284
PM _{2,5}	0,00	0,109	0,00	0,109
BaP	9,00000	0,00001	9,00000	0,00001
O ₃	46,9	-	46,9	-

NO₂: Der 1h-Mittelwerte von 200 µg/m³ wird 2 mal überschritten.
 (Zulässig sind 18 Überschreitungen)

PM₁₀: Der 24h-Mittelwerte von 50 µg/m³ wird 13 mal überschritten.
 (Zulässig sind 35 Überschreitungen)

CO: Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 1.351 µg/m³
 (Bewertung: 14 % vom Beurteilungswert von 10.000 µg/m³)

Komponente	Gesamtbelastung JM-G	Beurteilungswerte		Bewertung JM-G / JM-B [%]
		JM-G	JM-B	
CO	261	-	-	-
NO	7,4	-	-	-
NO ₂	20,0	40,0	-	50
NO _x	31,4	-	-	-
SO ₂	2,8	20,0	-	14
Benzol	2,17	5,00	-	43
PM ₁₀	18,04	40,00	-	45
PM _{2,5}	0,11	40,00	-	0
BaP	9,00001	-	-	-

Variantenvergleich zur Zwischenlagerung des Aushubmaterials aus der bauzeitlichen Seitenentnahme zur Herstellung der Ausgleichsflächen A 13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking und zur lagegleichen Gewinnung von Dammschüttmaterial für den Bau der A 94

INHALTVERZEICHNIS

1.1	Ausgangslage	1
1.2	Randbedingungen	2
1.3	Ermittlung der Kriterien	3
2.	Variantenbeschreibung	4
2.1	Variante 1	4
2.2	Variante 2	6
2.3	Variante 3	8
2.4	Variante 4	9
3.	Fazit	10

Anhang

Lagepläne der Varianten 1 - 4

Variantenvergleich zur Zwischenlagerung des Aushubmaterials aus der bauzeitlichen Seitenentnahme zur Herstellung der Ausgleichsfläche A 13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking und zur lagegleichen Gewinnung von Dammschüttmaterial für den Bau der A 94

1.1 Ausgangslage

Durch den Neubau der A 94 werden die im nahezu gesamten Streckenabschnitt Kirchham – Pocking vorhandenen Lebensräume des Kiebitz erheblich beeinträchtigt. Dabei werden insbesondere die östlich von Pocking vorhandenen Lebensräume mit besonderer Bedeutung für den ostbayerischen Raum auf einer Länge von insgesamt ca. 6 km zentral durchschnitten. Mit dem Neubau der A 94 werden daher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG (Schädigungs- und Störungsverbot) erfüllt. Zur Vermeidung der Erfüllung dieser Verbotstatbestände ist als Zulassungsvoraussetzung die Herstellung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme zur Neuschaffung von Kiebitz-Lebensraum erforderlich. Dieser Ersatzlebensraum ist auf einer nördlich der A 94 gelegenen rd. 42 ha großen zusammenhängenden Teilfläche des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking vorgesehen (Ausgleichsfläche A 13/CEF).

Für die Erreichung der naturschutzfachlichen Zielsetzungen der A 13/CEF (v. a. Anlage von Feucht- und Nassbiotopen) ist hier jedoch eine großflächige und im zentralen Bereich ca. 10 m tiefe Absenkung des vorhandenen Geländeniveaus bis in den Grundwasserschwankungsbereich (bauzeitliche Seitenentnahme) notwendig.

Die für die Straßenbaumaßnahme erforderlichen Kiesmengen (ca. 1,8 Mio. m³) werden dabei aus dem durch die Geländeabsenkung anfallendem Aushubmaterial gewonnen.

Da es sich bei der Ausgleichsfläche A 13/CEF um eine artenschutzrechtlich begründete vorgezogene Ausgleichsmaßnahme handelt, ist es folglich erforderlich, dass diese vor Baubeginn bzw. Eintritt der baubedingten Beeinträchtigungen des derzeit vorhandenen Kiebitzlebensraumes vollumfänglich hergestellt und wirksam ist (Renaturierung der bauzeitlichen Seitenentnahme).

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit das aus der Geländeabsenkung gewonnene Aushubmaterial (Kies- und Oberbodenmaterial) zwischenzulagern und einen geeigneten Standort für die Zwischenlagerung zu finden.

Für insgesamt 4 unterschiedliche Varianten einer Zwischenlagerung wird hierfür eine vergleichende Betrachtung vorgenommen um eine Vorzugsvariante herauszustellen.

1.2 Randbedingungen

Bei der Suche nach potentiellen Zwischenlagerflächen ist es aus bautechnischer Sicht grundsätzlich erforderlich, dass sich diese im näheren Umfeld zur Baumaßnahme befinden, da nur dadurch ein wirtschaftlich und baubetrieblich effizienter Bauablauf gewährleistet und Transportwege über das öffentliche Straßennetz vermieden werden können.

Des Weiteren ist bei der Suche nach Lagerflächen generell auf einen wirtschaftlichen, flexiblen und praxisorientierten Bauablauf zu achten. Dies äußert sich vor allem in zu tätigen Vorabmaßnahmen und vorbereitenden Arbeiten, der Schaffung einer ggfs. nötigen Baustraße, den gesamten zu erbringenden Transportwegen und der evtl. notwendigen Mehrfachbewegung der Aushubmassen.

Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist bei der Flächeninanspruchnahme für eine Zwischenlagerung des Materials die Beeinträchtigung der vorhandenen Kiebitzlebensräume so weit wie möglich zu vermeiden. Eine Zwischenlagerung oder endgültige Lagerung im Bereich der Lebensräume führt zu (zusätzlichen) Beeinträchtigungen bzw. Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatschG (Schädigungs- und Störungsverbot), für die zusätzliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen herzustellen sind, sofern es keine zumutbare Alternative für die Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen gibt. Daher müssen zusätzliche Beeinträchtigungen möglichst vermieden bzw. gering gehalten werden. Eine Zwischenlagerung auf Flächen außerhalb der Brutgebiete des Kiebitz ist daher zu bevorzugen.

Als Datengrundlage zur Ermittlung möglicher Eingriffe in die Lebensräume des Kiebitzes wurden die Kartierungsergebnisse zu den Hauptbrutzeiten des Kiebitzes im Gebiet in den Jahren 2011 bis 2015 herangezogen.

Um Flächen im Umfeld der Autobahnbaumaßnahme nicht über einen längeren Zeitraum der Landwirtschaft zu entziehen, soll zudem eine Lagerung auf landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen möglichst gering gehalten werden.

Da insgesamt der (Fremd-)Flächenbedarf für die Aushublagerung reduziert werden soll, sind öffentliche Flächen zu bevorzugen.

Bevor mit dem Bau der Autobahnmaßnahme begonnen werden kann, ist es erforderlich, dass die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Neuschaffung von Kiebitzlebensräumen (CEF-Maßnahmen) vollständig hergestellt sind. Ausschlaggebend für die Bewertung der Varianten ist daher auch der Zeitpunkt der hergestellten Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahme und somit auch die Dauer des Aushubs, des

Transports und der Zwischenlagerung der Aushubmassen sowie der Renaturierung der bauzeitlichen Seitenentnahme.

1.3 Ermittlung der Kriterien

Unter Berücksichtigung der aufgeführten Randbedingungen sind zur Abschätzung der einzelnen Varianten demnach folgende Kriterien maßgeblich und werden vergleichend bewertet:

Kosten

Für einen Kostenvergleich der einzelnen Varianten werden sämtliche Kosten für die Herstellung und spätere Rekultivierung der Lagerflächen herangezogen. Dazu zählen auch eventuell notwendige Vorabmaßnahmen, wie beispielsweise Leitungsverlegungen, gegebenenfalls zusätzlich erforderliche Baustraßen für den Massentransport und deren Rückbau, sowie die Pacht für die Lagerflächen. Des Weiteren wird der Abtrag von Oberboden und Kiesmengen, der Transport zur Zwischenlagerfläche und der dortige Einbau der Kiesmengen sowie das erneute Lösen, der Transport zum endgültigen Einbauort und der dortige Einbau vergleichend betrachtet.

Betroffenheit von Kiebitz-Brutpaaren

Die Ermittlung der rechnerisch verloren gehenden Kiebitz-Brutpaare erfolgt durch Aufbereitung der Kiebitzbeobachtungen auf Grundlage der Kartierungsergebnisse zu den Hauptbrutzeiten des Kiebitzes im Gebiet in den Jahren 2011 bis 2015 nach folgendem Muster:

Die **Anzahl der Brutpaare** wird aus der beobachteten Anzahl adulter Tiere (z. B. 4 Kiebitze ergibt 2 Brutpaare, 7 Kiebitze ergibt 3 Brutpaare) bzw. der Anzahl brütender Vögel (z. B. 1 einzelner, aber brütender Kiebitz = 1 Brutpaar) für jeden abgegrenzten oder modellierten Kiebitz-Lebensraum ermittelt.

Anschließend wird die **Brutpaardichte pro Hektar** (z. B. 5 Brutpaare auf 10 ha Lebensraum ergeben 2 ha pro Brutpaar bzw. 0,5 Brutpaare pro ha) ermittelt.

Daraufhin werden die Kiebitz-Brutgebiete mit den Eingriffsflächen (Flächen für Zwischenlager, Störzonen um Lagerflächen und Baustraßen) **verschnitten** und die rechnerisch **verloren gehenden Kiebitz-Brutpaare** berechnet.

In Baustraßenbereichen:

100% Lebensraumverlust (unter der Annahme, dass sämtlicher Transport außerhalb der Kiebitz-Brutzeit erfolgt und damit keine betriebsbedingten Störungen der Kiebitze auftreten).

Kieslagerflächen:

100% Lebensraumverlust auf den überschütteten Flächen einschließlich der Oberbodenlagerflächen.

100% Lebensraumverlust in einem Abstand von 50 m zum Außenrand der Lagerflächen wegen Kulissenstörwirkung durch über 2 m hohe Dämme.

Baubetriebliche Aspekte

Es wird hierbei vergleichend betrachtet, in welcher Lage zur Baumaßnahme A 94 und zur Seitenentnahme sich die Zwischenlagerflächen befinden, welche (Mehr-)Wege sich dadurch ergeben und inwieweit eine effiziente baubetriebliche Abwicklung gewährleistet werden kann.

Inanspruchnahme privater Flächen

Wie eingangs beschrieben, ist anzustreben, dass für die Zwischenlagerung weitestgehend keine privaten und dabei speziell keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen werden sollen. Daher wird hierbei vergleichend betrachtet, ob das Kriterium des Verzichts auf private Flächen erfüllt werden kann oder ob die Pacht von Privatflächen über einen längeren Zeitraum erforderlich ist.

Herstellungszeit für Seitenentnahme und Massenlagerung / Wirksamkeitszeitpunkt der CEF-Maßnahme

Je nach Dauer für die Herstellung der Seitenentnahme und Massenlagerungen bei den einzelnen Varianten kann die Ausgleichsfläche A 13/CEF im Anschluss realisiert und wirksam werden. Es ist anzustreben, die Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme (Renaturierung der Seitenentnahme) sowie ggf. zusätzlich erforderlicher vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen und somit auch den Baubeginn der Baumaßnahme der A 94 möglichst frühzeitig zu erreichen. Somit sind die Varianten vorzuziehen, welche baubetrieblich relativ schnell umsetzbar sind, so dass keine zusätzlichen Verzögerungen für die Realisierung der Ausgleichsfläche und des Baubeginns entstehen.

2. Variantenbeschreibung

2.1 Variante 1

Variante 1 sieht eine **vollständige Zwischenlagerung der gewonnen Kiesmengen unmittelbar (nord-)westlich der zur Herstellung der geplanten Ausgleichsfläche**

A 13/CEF erforderlichen bauzeitlichen Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vor.

Das dafür notwendige Flurstück Nr. 473/12, Gemarkung Pocking befindet sich im Eigentum der Stadt Pocking, eine Abstimmung mit der Stadt Pocking für die vorübergehende Inanspruchnahme dieser Fläche ist erfolgt. Das abgetragene Oberbodenmaterial wird auf den Flächen der geplanten nördlichen PWC-Anlage sowie den beiden Flächen nördlich der Autobahntrasse zwischen dieser PWC-Anlage und der bauzeitlichen Seitenentnahme gelagert. Eine Inanspruchnahme von weiteren privaten Flächen ist nicht erforderlich.

Die anfallenden 1,8 Mio. m³ Aushubmassen werden zu zwei benachbarten Pyramidenstümpfen mit einer Höhe von ca. 21m bzw. ca. 28 m aufgeschüttet. Die Grundfläche der südlichen und nördlichen Aufschüttungen betragen jeweils ca. 57.000 m².

Da die Zwischenlagerflächen in unmittelbarer Nähe der späteren Ausgleichsfläche A 13/CEF liegen, ist es möglich, die Auskiesung der Seitenentnahmefläche und die darauffolgende Aufschüttung ohne größere Unterbrechung, d. h. innerhalb einer Bauperiode vorzunehmen. Diese Vorgehensweise ist baubetrieblich vorteilhaft. Zudem ist für die Nutzung der Grundstücke als Lagerfläche keine vorgezogene Errichtung der später für den Bau der BAB A 94 erforderlichen Baustraßen erforderlich. Der Transport der Kiesmassen aus der Seitenentnahmefläche zur Zwischenlagerfläche und nach Herstellung der Ausgleichsfläche A 13/CEF von der Zwischenlagerfläche auf die spätere Trasse der BAB A 94 erfolgt über eine zusätzliche temporäre Baustraße entlang der nördlichen und östlichen Grenze des ehemaligen Standortübungsplatzes.

Da die gesamten Wege für den Transport der Aushubmassen von der Seitenentnahmefläche bzw. späteren Ausgleichsfläche zur Zwischenlagerfläche die kürzest möglichen sind, sind dabei auch die damit verbundenen Transportkosten im Vergleich zu den anderen Varianten am geringsten. Beim Transport müssen außerdem keine öffentlichen Straßen benutzt werden. Die komplette Zwischenlagerung direkt neben dem Gewinnungsort bietet den Vorteil, dass die gewonnenen Schüttmassen gleich vor Ort vorsortiert werden können, um sie später entsprechend den Anforderungen (Frostschuttschicht, Dammschüttung, restliches Material) besser einbauen zu können. Material, das für den Neubau der A 94 nicht geeignet ist, kann, je nach Art, teilweise oder ganz unmittelbar zur Renaturierung der Seitenentnahme bzw. zur Herstellung der A 13/CEF verwendet werden.

Von Nachteil ist jedoch, dass die zwischengelagerten Massen für den Endeinbau im Trassenbereich nochmals aufgenommen und transportiert werden müssen.

Bei der Variante 1 sind als vorbereitende Arbeiten lediglich die Verlegungen einer 20 kV-Freileitung und einer Fernmeldeleitung aus dem Bereich der Zwischenlagerflächen heraus sowie die Errichtung der temporären Baustraße notwendig, wodurch jedoch zusätzliche Kosten entstehen.

Im Bereich der Zwischenlagerflächen sind keine Kiebitzreviere bzw. -brutplätze vorhanden, so dass keine (zusätzlichen) vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind (siehe Tabelle 1); andere naturschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen sind kleinflächig bzw. können ausgeglichen werden.

Beeinträchtigung	Gesamtfläche	Abnahme Eignung	2011		2012		2013		2014		2015	
			ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP
Baustraße	0 ha	100 %	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kieslagerfläche, Oberbodenlager	10,9 ha	100 %	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 m-Störradius um Lagerflächen	10,6 ha	100 %	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	21,5 ha		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brutpaar-Verlust gerundet				0		0		0		0		0

Tabelle 1: Verlust von Kiebitzbrutpaaren bei Variante 1

Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 13/CEF kann unmittelbar nach der vollständigen Auskiesung der Seitenentnahme im Rahmen der Renaturierung hergestellt werden; der Wirksamkeitszeitpunkt der CEF-Maßnahme ist dadurch so früh wie möglich erreichbar.

2.2 Variante 2

Bei der zweiten Variante ist die **Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen auf der ursprünglich geplanten Seitenentnahmefläche (SEF) „Prenzing“** Fl.Nrn. 173, 174, 177 und 180, alle Gemarkung Pocking, geplant.

Diese Flächen (Gesamtfläche ca. 35.1 ha) sind größtenteils nicht im Eigentum der Autobahndirektion, wären also von Privaten vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Somit würden diese landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen bei Variante 2 vorübergehend dieser Nutzung entzogen.

Im Bereich der geplanten Zwischenlagerfläche „SEF Prenzing“ sind des Weiteren Kiebitzlebensräume vorhanden (siehe Tabelle 2), und es würden Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatschG erfüllt. Selbst bei dieser zeitlich nur beschränkten Flächennutzung, ist hier, artenschutzrechtlich bedingt, vom Grundsatz her die Durchführung zusätzlicher vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Bei Nutzung der ehemaligen Seitenentnahmefläche als Zwischenlagerfläche ist zudem die vorgezogene Errichtung einer Baustraße im Trassenbereich mit einer Breite von 8 m und einer Länge von ca. 4,5 km Länge und damit im Bereich von bestehenden Kiebitzlebensräumen erforderlich. Hierdurch sind ebenfalls Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatschG erfüllt, und es sind vom Grundsatz her vorgezogene

Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Diese können nicht im Bereich der geplanten Ausgleichsfläche A 13/CEF erstellt werden, da hier für die Herstellung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme die Auskiesung bzw. Geländeabsenkung bis in den Grundwasserschwankungsbereich erst vollständig abgeschlossen sein muss.

Insgesamt entstehen somit bei der Variante 2 durch den vorübergehenden Eingriff in private, landwirtschaftlich genutzte und mit Kiebitzbrutplätzen belegten Zwischenlagerflächen größere Betroffenheiten. Ferner ist mit der Variante 1 eine zumutbare Alternative für die Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen gegeben.

Beeinträchtigung	Gesamtfläche	Abnahme Eignung	2011		2012		2013		2014		2015	
			ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP
Baustraße	4,1 ha	100 %	1,03	0,50	1,19	0,57	0,68	0,46	0,63	0,43	0,75	0,59
Kieslagerfläche, Oberbodenlager	35,1 ha	100 %	15,22	6,16	11,17	5,55	9,77	4,95	20,76	7,04	5,54	5,67
50 m-Störradius um Lagerflächen	13,4 ha	100 %	2,16	1,05	2,03	1,15	1,61	0,88	1,38	0,82	1,34	0,95
Summe	52,6 ha		18,41	7,71	14,39	7,27	12,06	6,29	22,77	8,29	7,63	7,21
Brutpaar-Verlust gerundet				8		7		6		8		7

Tabelle 2: Verlust von Kiebitzbrutpaaren bei Variante 2

Die Transportwege zwischen Seitenentnahmefläche und Zwischenlagerungsfläche sind im Vergleich zu Variante 1 insgesamt deutlich länger, ein Kreuzen von öffentlichen Straßen ist nicht zu vermeiden. Variante 2 zieht folglich höhere Transportkosten und eine Mehrfachbewegung der Aushubmassen nach sich und ist daher aus baubetrieblicher Sicht nachteiliger zu bewerten. Darüber hinaus führen die weiteren Transportwege dazu, dass die Auskiesung im Vergleich zu Variante 1 eine größere Dauer in Anspruch nimmt und somit nicht ohne eine Unterbrechung während der Wintermonate durchgeführt werden kann. Daher kann auch die Ausgleichsfläche A 13/CEF erst zu einem vergleichsweise späteren Zeitpunkt fertiggestellt und die CEF-Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt wirksam werden.

Die beschriebene Variante 2 ist gegenüber der Variante 1 in allen wesentlichen Kriterien (Eingriff in Kiebitzlebensräume mit damit einhergehendem zusätzlichem vorgezogenen Ausgleichsflächenbedarf, Kosten, Baubetrieb, Durchführungsdauer, Inanspruchnahme privater landwirtschaftlich genutzter Flächen) nachteilig.

2.3 Variante 3

Variante 3 sieht den **vollständigen Einbau der aus der Ausgleichsfläche A 13/CEF gewonnenen Kiesmengen im östlichen Streckenteil der A 94** vor. Dabei werden die Schüttmassen in den Dammlagen der A 94 ab der ursprünglich geplanten Seitenentnahme „Prenzing“ bis zum AK A3/A94 und der Anschlussstelle AS B12/B388 bereits als Endschüttung und zusätzlich als Überschüttung der Dämme um bis zu 3 m eingebaut.

Die gesamten ausgebeuteten Kiesmengen können mit Überschüttung auf dem angesprochenen Streckenabschnitt untergebracht werden, da die dort erforderlichen Kiesmengen den Aushubmengen in etwa entsprechen.

Durch die Herstellung dieser Schüttungen auf einer Länge von insgesamt ca. 4 km werden die östlich von Pocking vorhandenen Kiebitzlebensräume zentral durchschnitten. Zudem ist die vorgezogene Errichtung einer Baustraße im Trassenbereich mit einer Breite von 8 m und ca. 4,5 km Länge und damit im Bereich von kartierten Kiebitzlebensräume erforderlich. (vgl. Tabelle 3). Hierdurch werden Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatschG erfüllt, und es sind umfangreiche vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Diese können nicht im Bereich der geplanten Ausgleichsfläche A 13/CEF hergestellt werden, da hier zur vorgezogenen Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen die Auskiesung bzw. Geländeabsenkung bis in den Grundwasserschwankungsbereich erst vollständig abgeschlossen sein muss. Ferner ist mit der Variante 1 eine zumutbare Alternative für die Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen gegeben.

Beeinträchtigung	Gesamtfläche	Abnahme Eignung	2011		2012		2013		2014		2015	
			ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP
Baustraße	4,1 ha	100 %	1,03	0,50	1,19	0,57	0,68	0,46	0,63	0,43	0,75	0,59
Kieslagerfläche, Oberbodenlager	39,1 ha	100 %	13,33	8,85	10,29	6,60	14,93	8,19	9,75	4,41	5,28	4,77
50 m-Störradius um Lagerflächen	52,0 ha	100 %	16,19	9,22	12,47	7,83	15,08	8,75	13,58	6,76	7,58	5,89
Summe	95,2 ha		30,55	18,57	23,95	15,00	30,69	17,40	23,96	11,60	13,61	11,25
Brutpaar-Verlust gerundet				19		15		17		12		11

Tabelle 3: Verlust von Kiebitzbrutpaaren bei Variante 3

Die Transportwege sind die vergleichsweise längsten, jedoch werden die Aushubmassen bei dieser Variante - die Überschüttungen ausgenommen - nur einmalig bewegt, sie befinden sich größtenteils schon in ihrer Endlage. Baubetrieblich bietet die Variante 3 somit auch Vorteile.

Die weiteren Transportwege ziehen höhere Transportkosten nach sich, außerdem kann aufgrund der größeren Entfernungen nur mit maximal 2 Baubetrieben gearbeitet werden. Ein Vorschütten im Streckenverlauf führt zwingend zu einer Reihe vorbereitender Maßnahmen;

diverse vorgezogene Spartenverlegungen und Behelfsbauwerke sind unumgänglich. Durch die vorgezogenen Dammschüttungen sind größere private Flächen zu einem früheren Zeitpunkt dauerhaft der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen und Umwege durch die Dammschüttungen und das unterbrochene Wegenetz hinzunehmen.

Bei Variante 3 sind keine zusätzlichen Zwischenlagerflächen erforderlich, weiterer Grunderwerb ist somit nicht notwendig.

Da die langen Transportwege und der erhöhte bauliche Aufwand für das Vorschütten der Dämme zu einer insgesamt größeren Dauer der Umsetzung führt, kann die Auskiesung der späteren Ausgleichsfläche nicht ohne Unterbrechung während der Wintermonate erfolgen.

Darüber hinaus ist eine weitere Unterbrechung während der Brutzeiten des Kiebitzes erforderlich. Daher wird die CEF-Maßnahme nach vollständig erfolgter Auskiesung erst verhältnismäßig spät hergestellt und somit auch vergleichsweise spät wirksam.

2.4 Variante 4

Bei Variante 4 werden die aus der Seitenentnahme gewonnenen Kies- und Oberbodenmengen **teilweise auf der ursprünglich geplanten Seitenentnahmefläche „Prenzing“** Fl.Nrn. 173, 174, 177 und 180, alle Gemarkung Pocking, **zwischengelagert (entsprechend Variante 2) und teilweise bereits im östlichen Streckenverlauf der A 94 in Dammlagen eingebaut (entsprechend Variante 3).**

Variante 4 stellt somit eine Kombination der Varianten 2 und 3 mit deren beschriebenen Vor- und Nachteilen dar. Da dabei insgesamt mehr Flächen in Anspruch genommen werden, reduzieren sich die Schütthöhen auf den jeweiligen Flächen entsprechend.

Allerdings kumuliert diese Variante die jeweiligen Nachteile der beiden Varianten 2 und 3 vor allem hinsichtlich der Eingriffe in die Kiebitzlebensräume, da sich durch die Variante 4 die Beeinträchtigungen der Varianten 2 und 3 summieren, und sich damit mehr Beeinträchtigungen ergeben wie beim das geplante Bauvorhaben (vgl. Tabelle 4). Hierdurch sind ebenfalls Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatschG erfüllt, und es sind vom Grundsatz her vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Diese können nicht im Bereich der geplanten Ausgleichsfläche A 13/CEF erstellt werden, da hier für die Herstellung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme die Auskiesung bzw. Geländeabsenkung bis in den Grundwasserschwankungsbereich erst vollständig abgeschlossen sein muss. Ferner ist mit der Variante 1 eine zumutbare Alternative für die Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen gegeben.

Beeinträchtigung	Gesamtfläche	Abnahme Eignung	2011		2012		2013		2014		2015	
			ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP	ha	BP
Baustraße	4,1 ha	100 %	1,03	0,50	1,19	0,57	0,68	0,46	0,63	0,43	0,75	0,59
Kieslagerfläche, Oberbodenlager	74,2 ha	100 %	28,55	15,01	21,46	12,15	24,70	13,14	30,51	11,45	10,82	10,44
50 m-Störradius um Lagerflächen	65,4 ha	100 %	18,35	10,27	14,50	8,98	16,69	9,63	14,96	7,58	8,92	6,84
Summe	143,7 ha		47,93	25,78	37,15	21,70	42,07	23,23	46,10	19,46	20,49	17,87
Brutpaar-Verlust gerundet				26		22		24		20		18

Tabelle 4: Verlust von Kiebitzbrutpaaren bei Variante 4

Die Inanspruchnahme privater, landwirtschaftlich genutzter Flächen ist bei dieser Variante besonders hoch, da sowohl die Flächen im Streckenverlauf für die Dammschüttungen als auch die Flächen der Seitenentnahme „Prenzing“ über lange Zeit beansprucht und der Landwirtschaft entzogen werden.

Baubetrieblich kommen die Vorteile der Variante 3 nicht mehr voll zum Tragen, da die auf der ursprünglich geplanten Seitenentnahmefläche „Prenzing“ zwischengelagerten Massen mehrfach bewegt werden müssen. Somit entsteht auch eine längere Durchführungsdauer der Auskiesung und somit ein späterer Wirksamkeitszeitpunkt der Maßnahme als bei Variante 3.

Somit ist die beschriebene Variante 4 in allen relevanten Kriterien (Eingriff in Kiebitzlebensräume mit damit einhergehendem zusätzlichem vorgezogenen Ausgleichsflächenbedarf, Kosten, Durchführungsdauer und Inanspruchnahme privater landwirtschaftlich genutzter Flächen) sowohl gegenüber Variante 1 als auch gegenüber Variante 3 nachteilig. Ferner ist mit der Variante 1 eine zumutbare Alternative für die Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen gegeben.

3. Fazit

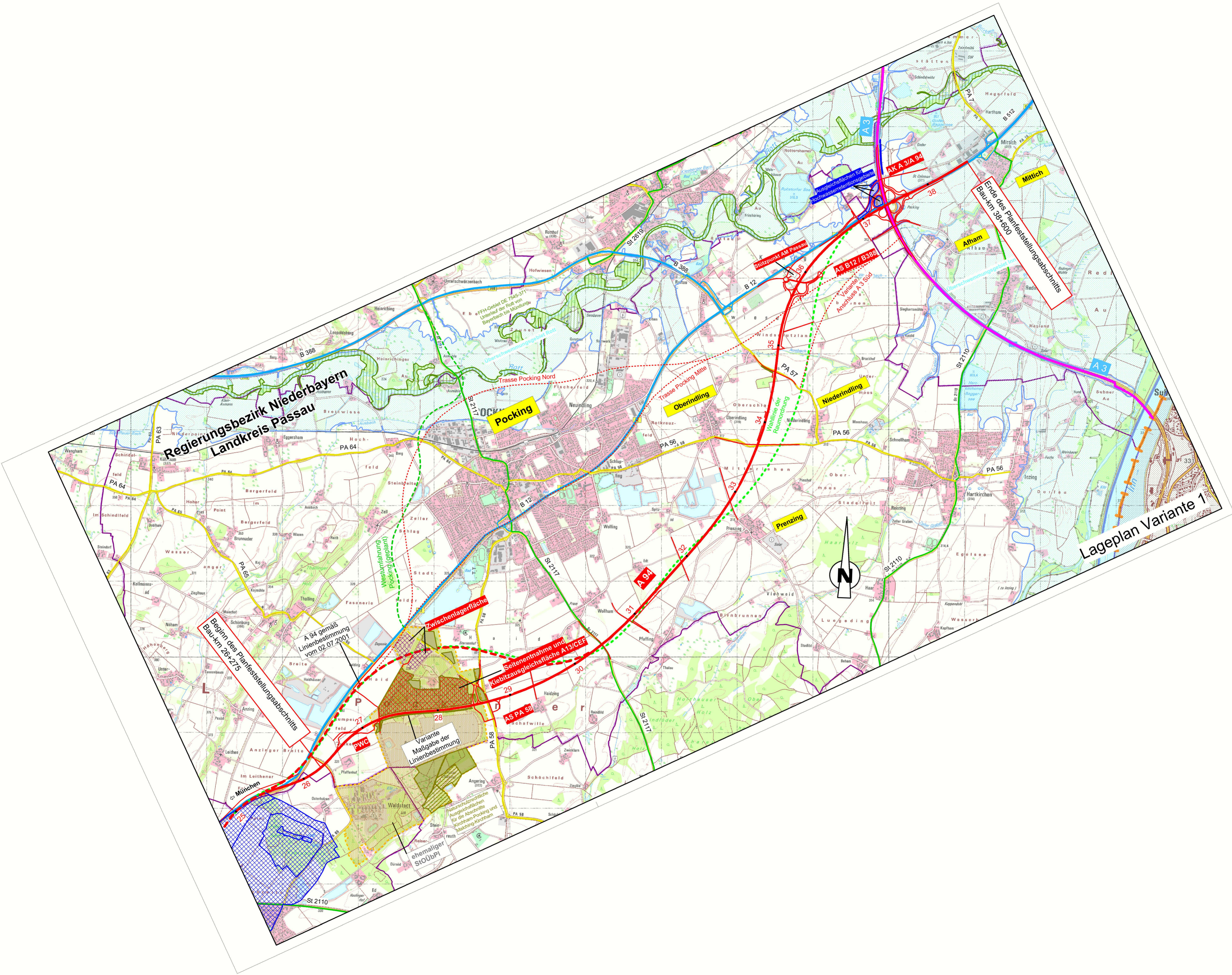
Die Varianten 2, 3 und 4 weisen in allen relevanten Kriterien im Vergleich zu Variante 1 deutliche Nachteile auf. So gehen bei allen drei Varianten je nach Jahresbetrachtung rechnerisch zwischen 6 und 26 Kiebitzbrutpaare durch die Inanspruchnahme der Brutgebietsflächen verloren. Variante 1 hingegen beansprucht keine Brutgebietsflächen des Kiebitz. Auch beim Kriterium des Entzugs landwirtschaftlich genutzter Privatflächen zeigt Variante 1 deutliche Vorteile, da sie die einzige der betrachteten ist, welche größtenteils auf öffentlichen Flächen realisiert werden kann und somit gänzlich auf eine lang dauernde Nutzung von Privatflächen verzichtet. Die Varianten 2, 3 und 4 hingegen beanspruchen derartige Flächen über einen relativ langen Zeitraum; eine landwirtschaftliche Nutzung der Flächen ist daher in dieser Zeit ausgeschlossen. Die baubetriebliche Realisierung der

Varianten 2, 3 und 4 ist aufgrund der Notwendigkeit einer vorzeitig herzustellenden Baustraße kompliziert. Lediglich Variante 3 weist aufgrund der teilweisen Schüttungen in den endgültigen Lagen gegenüber den beiden anderen Vorteile auf, da dadurch Mehrfachbewegungen der Massen reduziert werden. Mehrfachbewegungen sind zwar auch bei Variante 1 gegeben, der baubetriebliche Ablauf ist jedoch aufgrund der Situierung der Zwischenlagerfläche unmittelbar neben der Seitenentnahme im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vergleichsweise einfach. Durch die damit einhergehenden kurzen Wege zur Zwischenlagerung ist die Durchführungsdauer der Auskiesung und der anschließenden Renaturierung bei Variante 1 im Vergleich zu den übrigen Varianten deutlich geringer. Der Wirksamkeitszeitpunkt der Ausgleichsfläche A 13/CEF kann hierbei folglich deutlich früher erreicht werden als bei den Varianten 2 bis 4. Die Kosten der Variante 1 und 3 sind in etwa vergleichbar und liegen jeweils deutlich unter den Kosten der Varianten 2 und 4.

Nachdem Variante 1 jedoch in allen anderen Kriterien Vorteile gegenüber Variante 3 und auch gegenüber den Varianten 2 und 4 aufweist, kann sie als Vorzugsvariante ausgewählt werden. Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Belange ist mit der Variante 1 eine zumutbare Alternative für die Zwischenlagerung der gewonnenen Kiesmengen gegeben, die keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zur Folge hat.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Kriterium				
Kosten	mittel	hoch	mittel	hoch
baubetriebliche Realisierung	sehr einfach	mittel	kompliziert	kompliziert
Verlust Kiebitzbrutpaare	0 Brutpaare	6-8 Brutpaare	12-19 Brutpaare	18-27 Brutpaare
Entzug Privatflächen (Landwirtschaft)	gering	hoch	hoch	hoch
Herstellungsdauer / Wirksamkeitszeitpunkt	gering/früh	mittel/mittel	groß/spät	groß/spät

Tabelle 5: Gegenüberstellung der Varianten 1 -4



Regierungsbezirk Niederbayern
Landkreis Passau

Lageplan Variante 1

Beginn des Planfeststellungsabschnitts
Bau-km 26+275

A 94 gemäß
Linienbestimmung
vom 02.07.2001

Zwischenlagerfläche

Seitenentnahme und
Kiebitztausgleichsfläche A13/CEP

Variante
Maßgabe der
Linienbestimmung

PWC

AS PA 58

A 94

Prentzing



Niederindling

Oberindling

Pocking

Ende des Planfeststellungsabschnitts
Bau-km 38+400

Atham

Mittich

AK A 3/A 94

Stützpunkt AM Passau

AS B17 / B388

Variante A Süd

Anschluss A Süd

Variante der
Raumordnung

Überwachungsgebiet

Ausgleichsflächen für
Hochwasserrelieffestsetzung

FFH-Corridor DE 7545-371
Unterlauf der Rott von
Bayerbach bis Mündung

Überschwemmungsgebiet Rott

Waldschutzrechtliche
Ausgleichsflächen
für die Abschnitte
Kirchham-Pocking und
Maching-Krotham

ehemaliger
StUöPl

St 2110

St 2117

St 2119

St 2120

St 2121

St 2122

St 2123

St 2124

St 2125

St 2126

St 2127

St 2128

St 2129

St 2130

St 2131

St 2132

St 2133

St 2134

St 2135

St 2136

St 2137

St 2138

St 2139

St 2140

St 2141

St 2142

St 2143

St 2144

St 2145

St 2146

St 2147

St 2148

St 2149

St 2150

St 2151

St 2152

St 2153

St 2154

St 2155

St 2156

St 2157

St 2158

St 2159

St 2160

St 2161

St 2162

St 2163

St 2164

St 2165

St 2166

St 2167

St 2168

St 2169

St 2170

St 2171

St 2172

St 2173

St 2174

St 2175

St 2176

St 2177

St 2178

St 2179

St 2180

St 2181

St 2182

St 2183

St 2184

St 2185

St 2186

St 2187

St 2188

St 2189

St 2190

St 2191

St 2192

St 2193

St 2194

St 2195

St 2196

St 2197

St 2198

St 2199

St 2200

St 2201

St 2202

St 2203

St 2204

St 2205

St 2206

St 2207

St 2208

St 2209

St 2210

St 2211

St 2212

St 2213

St 2214

St 2215

St 2216

St 2217

St 2218

St 2219

St 2220

St 2221

St 2222

St 2223

St 2224

St 2225

St 2226

St 2227

St 2228

St 2229

St 2230

St 2231

St 2232

St 2233

St 2234

St 2235

St 2236

St 2237

St 2238

St 2239

St 2240

St 2241

St 2242

St 2243

St 2244

St 2245

St 2246

St 2247

St 2248

St 2249

St 2250

St 2251

St 2252

St 2253

St 2254

St 2255

St 2256

St 2257

St 2258

St 2259

St 2260

St 2261

St 2262

St 2263

St 2264

St 2265

St 2266

St 2267

St 2268

St 2269

St 2270

St 2271

St 2272

St 2273

St 2274

St 2275

St 2276

St 2277

St 2278

St 2279

St 2280

St 2281

St 2282

St 2283

St 2284

St 2285

St 2286

St 2287

St 2288

St 2289

St 2290

St 2291

St 2292

St 2293

St 2294

St 2295

St 2296

St 2297

St 2298

St 2299

St 2300

St 2301

St 2302

St 2303

St 2304

St 2305

St 2306

St 2307

St 2308

St 2309

St 2310

St 2311

St 2312

St 2313

St 2314

St 2315

St 2316

St 2317

St 2318

St 2319

St 2320

St 2321

St 2322

St 2323

St 2324

St 2325

St 2326

St 2327

St 2328

St 2329

St 2330

St 2331

St 2332

St 2333

St 2334

St 2335

St 2336

St 2337

St 2338

St 2339

St 2340

St 2341

St 2342

St 2343

St 2344

St 2345

St 2346

St 2347

St 2348

St 2349

St 2350

St 2351

St 2352

St 2353

St 2354

St 2355

St 2356

St 2357

St 2358

St 2359

St 2360

St 2361

St 2362

St 2363

St 2364

St 2365

St 2366

St 2367

St 2368

St 2369

St 2370

St 2371

St 2372

St 2373

St 2374

St 2375

St 2376

St 2377

St 2378

St 2379

St 2380

St 2381

St 2382

St 2383

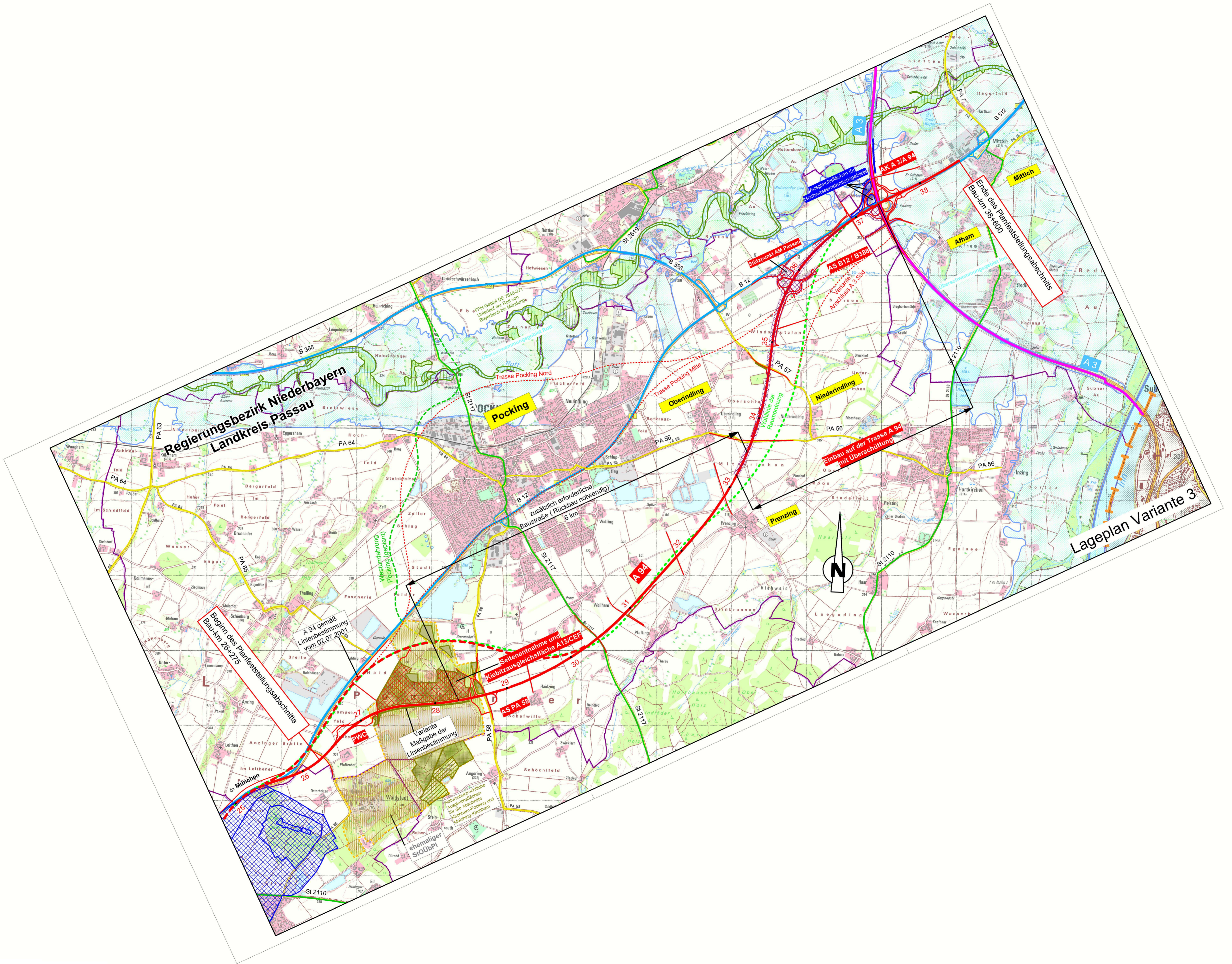
St 2384

St 2385

St 2386

St 2387

St 2388



Regierungsbezirk Niederbayern
Landkreis Passau

Pocking

Ende des Planfeststellungsabschnitts
Bau-km 38+000

Lageplan Variante 3

Beginn des Planfeststellungsabschnitts
Bau-km 26+275

A 94 gemäß
Linienbestimmung
vom 02.07.2001

Variante
Maßgabe der
Linienbestimmung

Seitenentnahme und
Kiebitzsausgleichsfläche A13/CEf

AS PA 58



zusätzlich erforderliche
Baustraße (Rückbau notwendig)
6 km

Einbau auf der Trasse A 94
mit Überschüttung

Niederindling

Oberindling

Wesumahrung
Pocking (geplant)

Trasse Pocking Nord

Trasse Pocking Mitte

Stützpunkt AM Passau

AS B 12 / B 388

AK A 3/A 94

Variante A Süd
Anschluss A Süd

Wahllinie der
Raumordnung

St. 2110

St. 2117

St. 2179

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

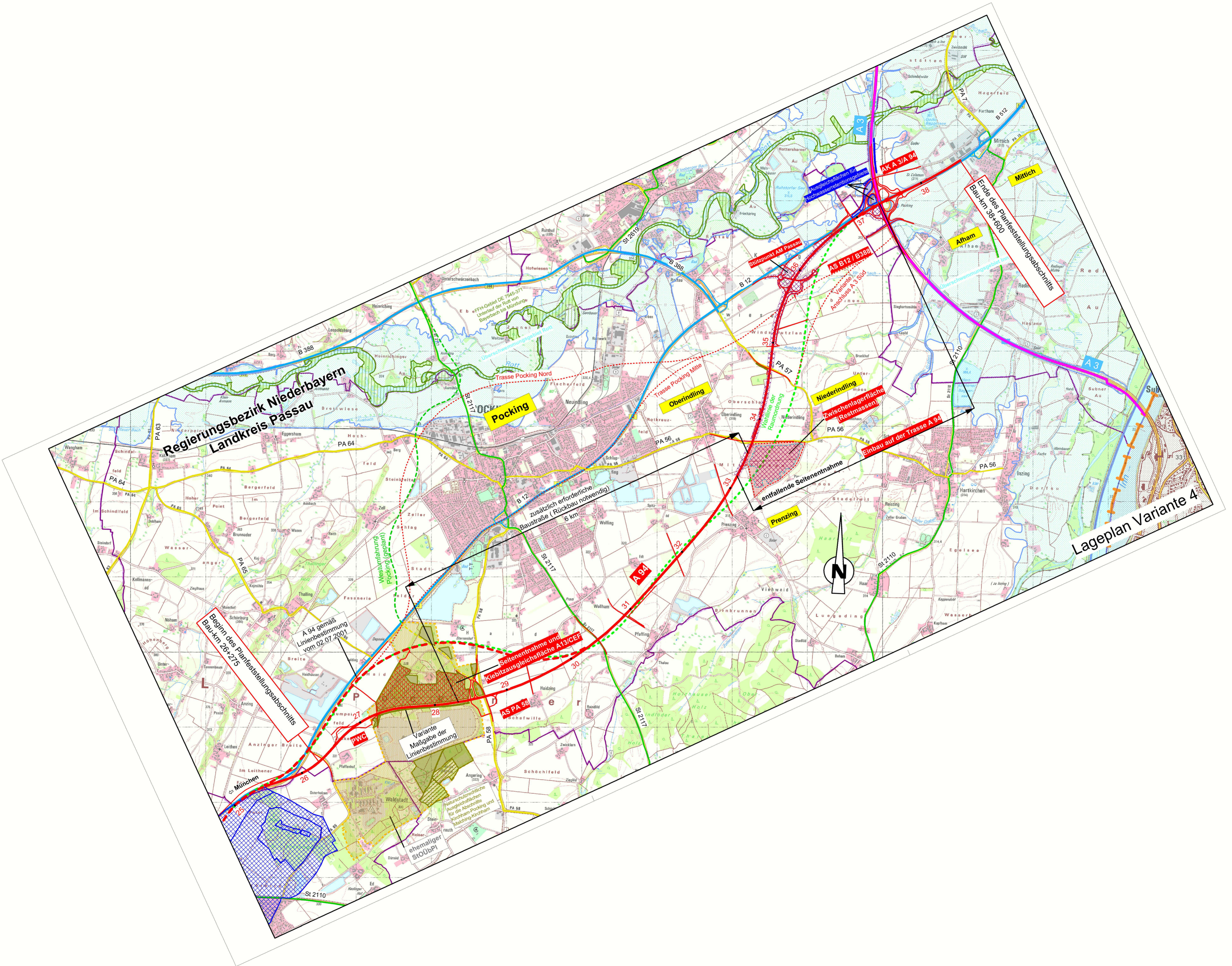
St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110

St. 2110



Regierungsbezirk Niederbayern
Landkreis Passau

Lageplan Variante 4



Beginn des Planfeststellungsabschnitts Bau-km 26+275

A 94 gemäß Linienbestimmung vom 02.07.2001

Ende des Planfeststellungsabschnitts Bau-km 38+600

Pocking

Oberindling

Prenzing

Niederindling

Zwischenlagerfläche (Restmassen)

entfallende Seitenentnahme

Einbau auf der Trasse A 94

zusätzlich erforderliche Baustraße (Rückbau notwendig) 6 km

Varianter Maßgabe der Linienbestimmung

Seitenentnahme und Klebitzaugleichfläche A13/CEP

ehemaliger StOUbPI

Weschnang Pocking (geplant)

