

Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Regensburg Straße: A 92 Landshut – Deggendorf	Station: A 92_560_3,141 bis A 92_560_4,064
Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte mit Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße	
PROJIS-Nr.:	

Feststellungsentwurf


für
den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte
mit Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße

von Betr.-km 126,335
bis Betr.-km 127,258

- Erläuterungsbericht -

Tektur vom 10.03.2017

mit Roteintragungen

<p>aufgestellt: Autobahndirektion Südbayern Dienststelle Regensburg</p> <div style="text-align: center;">  Unzner, Ltd. Baudirektor Regensburg, den 30.06.2014 </div>	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG Durch Beschluss vom 18.07.2019 Nr. 32-4354.11-18/A92 Regierung von Niederbayern Landshut, 18.07.2019 gez. Kiermaier Oberregierungsrat</p>

Inhaltsverzeichnis

	Verwendete Abkürzungen	3
	Vorbemerkung – Zweck des Planfeststellungsverfahrens	5
1	Darstellung des Vorhabens	6
1.1	Planerische Beschreibung	6
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	7
1.2.1	Länge und Querschnitte	7
1.2.2	Bauwerke	7
2	Begründung des Vorhabens	8
2.1.	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.3	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	9
2.3.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	9
2.3.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	9
2.3.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	11
2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	11
3	Zweckmäßigkeit der vorliegenden Baumaßnahme	12
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	12
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	12
3.3	Auswirkungen der vorgesehenen Baumaßnahme	13
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	14
4.1	Ausbaustandard	14
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	14
4.1.2	Verkehrsqualität	15
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	15
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	16
4.2.1	GVS Rettenbach-Ringkofen	16
4.2.2	Sonstige Wege und Verkehrsflächen	16
4.3	Linienführung	17
4.3.1	Zwangspunkte	17
4.3.2	Linienführung im Lageplan	17
4.3.3	Linienführung im Höhenplan	20
4.3.4	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	21
4.4	Querschnittsgestaltung	22
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	22
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	26
4.4.3	Böschungsgestaltung	27
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	27
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	28
4.5.1	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querstellen, Zufahrten	28
4.6	Besondere Anlagen	28
4.7	Ingenieurbauwerke	28
4.8	Lärmschutzanlagen	29
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	29
4.10	Leitungen	30
4.11	Baugrund	32
4.11.1	Vorliegende Untersuchungen	32
4.11.2	Mengenbilanz	32
4.12	Entwässerung	32
4.13	Straßenausstattung	33

5	Angaben zu den Umweltauswirkungen	34
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	34
5.2	Naturhaushalt	34
5.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	34
5.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	34
5.5	Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima	35
5.6	Landschaftsbild	35
5.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	35
5.8	Artenschutz	35
5.9	Natura 2000-Gebiete	36
5.10	Weitere Schutzgebiete	36
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	37
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	37
6.1.1	Grundlagen der schalltechnischen Einstufung	37
6.1.2	Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen	37
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	38
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	38
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	39
6.4.1	Minimierungsmaßnahmen	39
6.4.2	Schutzmaßnahmen	39
6.4.3	Herleitung, Begründung, Art und Lage der Ausgleichsmaßnahmen	39
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	41
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	41
7	Durchführung der Baumaßnahme	42
7.1	Grunderwerb	42
7.2	Baudurchführung und Bauzeit	42
7.3	Verkehrsführung während der Bauzeit	42

Verwendete Abkürzungen

Anl.	Anlage
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
AZ	Asbestzement
B	Bundesstraße
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayWG	Bayer. Wassergesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
Br.Kl.	Brückenklasse
BSFz	Bemessungs-Schwerfahrzeug
BW	Bauwerk
dB(A)	Pegelmaß in Dezibel mit dem so genannten A-Filter
DIN	Deutsche Industrienorm
DN	Nenndurchmesser
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EWS	Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen, 1997
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurnummer
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Bundesfernstraßengesetz (BGBl 1994 I 854)
FStrKrV	Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung
Gde.	Gemeinde
gebr.	gebrochen(es)
Gew. %	Gewichtsprozent
GG	Grundgesetz
GOK	Geländeoberkante (neben Verkehrsanlage)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
GW	Grundwasser
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001
HGT	Hydraulisch gebundene Tragschicht
H RaS	Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete
HW	Hochwasser
i. d. F.	in der Fassung
kV	Kilovolt
Kr.<	Kreuzungswinkel
Kr.	Kreisstraße
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lkr.	Landkreis
LRA	Landratsamt
LH	Lichte Höhe
LW	Lichte Weite
MS	ministerielles Schreiben
MLC	Militär-Last-Klassen
NB	Nettbreite
NW	Nennweite
OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren

OD	Ortsdurchfahrt
ODR	Richtlinien für die rechtl. Behandlung von Ortsdurchfahrten
OK	Oberkante
ÖFW	Öffentlicher Feld- und Waldweg (Wirtschaftsweg)
PlaFe	Planfeststellung
PlaFeR	Richtlinien für die Planfeststellung von Straßenbauvorhaben
RAS – EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechn. Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLuS2012	Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau 1999 bzw. 2005
RPS	Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen
RQ	Regelquerschnitt
RStO 12	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen Ausgabe 2012
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SMA	Splittmastixasphalt
StBA	Staatliches Bauamt
St	Staatsstraße
Str.	Straße
StraKR	Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öff. Straßen
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
TKG	Telekommunikationsgesetz
UNB	untere Naturschutzbehörde
ü. NN	über Normalnull
V-RL	Vogelschutzrichtlinie
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Ausgabe 1997
WTV	durchschnittlicher Normal-Werktagsverkehr
WWA	Wasserwirtschaftsamt
ZFS	Zusatzfahrstreifen
Zufahrten-Richtlinien	Richtlinien für die rechtl. Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen

Vorbemerkung – Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

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 entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß §§ 6a und 6b Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- ob Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und welche dies sind, oder
- ob stattdessen dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld anzuerkennen ist, falls solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Bauvorhaben unvereinbar sind.

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst den Neubau der Anschlussstelle (AS) Plattling-Mitte der Bundesautobahn A 92 Landshut – Deggendorf bei Betr.-km 127,087 zwischen der AS Plattling-West (Betr.-km 123,2) und der AS Plattling-Nord (Betr.-km 128,7).

Die neue Anschlussstelle entsteht an der bestehenden Überführung der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Rettenbach – Ringkofen nördlich der Stadt Plattling. Im Zuge der neuen Anbindung erfolgt die Anpassung der Entwässerung der A 92 im Bereich der erforderlichen Fahrbahnverbreiterungen an die geltenden Vorschriften des Gewässerschutzes. Die bestehenden Parkplätze „Michaelsbuch“ (bei Betr.-km 126,500) müssen aufgrund der zu geringen Abstände zur Neubaumaßnahme geschlossen und zurückgebaut werden. Durch den Neubau der Anschlussstelle werden umfangreiche Spartenverlegungen erforderlich.

Die neue AS Plattling-Mitte liegt nördlich von Plattling im Landkreis Deggendorf an der Gemeindegrenze zwischen der Stadt Deggendorf und der Stadt Plattling. Sie verknüpft die überführte GVS Rettenbach-Ringkofen mit der A 92. Die GVS Rettenbach-Ringkofen stellt eine Verbindung zwischen der St 2074 im Norden und der St 2124 im Süden her. Mit der derzeit im Bau befindlichen Ortsumgehung Plattling-Ost entsteht künftig eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung von der B 8 aus Richtung Süden zur A 92 (vgl. **Unterlage 2**).

Die GVS Rettenbach-Ringkofen wird im Zuge des Neubaus der AS Plattling-Mitte zur Kreisstraße aufgestuft.

Träger der Baumaßnahme sind die Bundesrepublik Deutschland und der Landkreis Deggendorf.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 Länge und Querschnitte

Die Anschlussstellenrampen liegen im nordwestlichen und südwestlichen Quadranten der die A92 kreuzenden GVS Rettenbach-Ringkofen.

Insgesamt werden vier Äste (beidseits jeweils ein Einfahrts- und eine Ausfahrtsast) mit einer Gesamtlänge von ca. 1,0 km an die A 92 angebaut. Weiterhin werden zur Aufnahme der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen die Fahrbahnen der A 92 auf ca. 1.000 m Länge verbreitert. Die derzeit noch als GVS gewidmete Straße zwischen Rettenbach und Ringkofen wird im Bereich der Anbindung der Anschlussstellenäste zur Anlage von zwei Linksabbiegestreifen auf insgesamt ca. 330 m Länge einseitig nach Westen verbreitert.

Die A 92 weist im Ausbauabschnitt im Bestand zu beiden Seiten 11,0 m breite Fahrbahnen (Regelquerschnitt RQ 29) auf. Zwischen den Fahrbahnen liegt ein 4,0 m breiter unbefestigter Mittelstreifen. Zur Aufnahme der neuen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen muss die vorhandene Fahrbahn um 1,25 m auf 12,25 m verbreitert werden.

Die Anschlussstellenrampen werden im Einrichtungsverkehr bei Einfahrt und Ausfahrt mit einer 6,0 m breiten Fahrbahn ausgeführt (Q1 gem. RAA). Im nachfolgenden Bereich mit Gegenverkehr ist die Fahrbahn 8,0 m breit (Q4 gem. RAA). Aufgrund der gewählten Radien ist in dem Bereich mit Gegenverkehr eine Kurvenverbreiterung von 1,5 m erforderlich, sodass hier die Fahrbahn auf insgesamt 9,5 m verbreitert wird.

Die bestehende GVS Rettenbach-Ringkofen ist im Bestand ca. 7,0 m bzw. im Bauwerksbereich 7,50 m breit. Im Bereich der neuen Anschlussstelle wird die Fahrbahn mit einer Regelbreite von 7,50 m hergestellt. Im Bereich der Linksabbiegestreifen muss die Fahrbahn um 3,25 m auf 10,75 m verbreitert werden.

1.2.2 Bauwerke

Die bestehende Überführung der GVS Rettenbach-Ringkofen bleibt von der Baumaßnahme mit Ausnahme von der Anpassung des Böschungspflasters zur A 92 hin und der Änderung des passiven Schutzsystems im Zuge der GVS unberührt.

2 Begründung des Vorhabens

2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Aufgrund der verkehrlichen Ausgangslage wurde 2007 von der Stadt Plattling und der Stadt Deggendorf eine Verkehrsuntersuchung von Hr. Dr.-Ing. Harald Kurzak veranlasst. Aufgabe der Verkehrsuntersuchung war, die verkehrliche Wirksamkeit einer zusätzlichen Anschlussstelle an die A 92 in Höhe der Scheiblerstraße zu ermitteln und zu beurteilen. **Die Verkehrsuntersuchung wurde 2018 aktualisiert.**

Die Verkehrsuntersuchung sagt aus, dass durch die zusätzliche Anschlussstelle die AS Plattling-West und AS Plattling-Nord sowie die St 2124 und die Nicolaustraße der Stadt Plattling stark entlastet werden. ~~80%~~ **85 %** der Benutzer der neuen Anschlussstelle haben im Industriepark (Kreuzäcker, Kurt-Kerschl-Straße) ihre Quelle bzw. ihr Ziel. Der Anteil an überregionalen Fahrten liegt im Gesamtverkehr zw. 40 und 50 % und im ~~Güterverkehr bei~~ **Schwerverkehr zwischen 70 % und 90 %.**

Die Stadt Plattling und Deggendorf, der Landkreis Deggendorf sowie die Gemeinde Stephansposching haben mit Schreiben vom 05.12.2007 einen gemeinsamen Antrag auf Errichtung einer neuen Anschlussstelle vorgelegt.

Mit Schreiben vom 16.12.2008 hat das BMVBS diesem Antrag zugestimmt. Diese Zustimmung erfolgte jedoch mit der Auflage, dass im Verlauf der derzeitigen GVS Rettenbach-Ringkofen und der geplanten Ortsumgehung Plattling-Ost eine durchgehende, für den überörtlichen Verkehr geeignete Verbindung zwischen A 92 und B 8 südlich von Plattling entsteht und dauerhaft aufrechterhalten wird. Als weitere Bedingung muss geeigneter Ersatz für die am entfallenden Parkplatz Michaelsbuch verlorenen Kapazitäten geschaffen werden.

Die Auflagen des BMVBS werden durch den Ausbau der GVS von der St 2074 bis zur St 2124, deren Aufstufung zu einer Kreisstraße und den Bau der Ostumgehung Plattling erfüllt.

Durch die Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Regensburg, wurde im Juni 2011 der Vorentwurf erstellt und zur Genehmigung eingereicht. Der Vorentwurf erhielt am 20.09.2012 den Gesehen-Vermerk.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei dem Vorhaben des geplanten Neubaus der Anschlussstelle Plattling-Mitte an der A 92 ~~wurde zunächst von einer handelt es sich um die~~ Änderung einer bestehenden Bundesautobahn, für die gemäß § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) eine Vorprüfung des Einzelfalls bzgl. der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, **ausgegangen.** **Da der Neubau einer Anschlussstelle nach der jetzigen Rechtsprechung des EuGH aber auch als Projekt zu betrachten sein kann, auf das sich die Bestimmungen zum Bau einer Autobahn beziehen, wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.** ~~Die Vorprüfung des Einzelfalls (siehe Unterlage 19.1, Ziff. 6) hat ergeben, dass die Umweltgüter nicht nachhaltig beeinträchtigt werden und die geplanten Maßnahmen als umweltverträglich eingestuft werden. Eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung ist~~

~~demnach nicht erforderlich.~~ Die Angaben zur förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in Unterlage 19.4 „Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ zusammenfassend dargestellt.

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.3.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Übergeordnete Entwicklungsziele

Zentrales Entwicklungsziel der Raumordnung in Bayern ist die Schaffung möglichst gleichwertiger, gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01. Sept. 2013, Leitbild S. 5 und Ziffer 1.1.1 sowie Raumordnungsgesetz vom 22.12.2008, § 2 (2), Ziffer 1).

Dies wird durch eine flächendeckend leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erreicht (LEP, Leitbild S. 5), die im Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist (LEP, Ziffer 4.1.1). Mit Bezug auf die Straßeninfrastruktur wird dieses Ziel nochmals bestätigt (LEP, Ziffer 4.2).

Regionale Entwicklungsziele

Beim Regionalplan Donau-Wald (RP 12) vom August 2008, Stand Juni 2011, wird bereits im Leitbild auf die Stärkung der Region als Bindeglied zwischen Südbayern und Böhmen hingewiesen. Dabei stellt die Entwicklung der Stadt- und Umlandbereiche Deggendorf/Plattling einen wesentlichen Teilaspekt dar (RP 12, Ziffer A II, 1.2).

Umsetzung durch vorliegende Planung

Die geplante Maßnahme entspricht den Grundsätzen und Zielen der regionalen sowie übergeordneten Entwicklungsziele durch den Abbau von infrastrukturellen Engpässen. Durch die neue Anschlussstelle Plattling-Mitte und den Aus- bzw. Neubau der Verbindung zwischen der A92 und der B8 wird die Verkehrsanbindung dieser Region spürbar verbessert.

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Vorhandene Verkehrsbelastung (~~2007~~) (2018)

Im unmittelbaren Planungsbereich weist die GVS Rettenbach-Ringkofen südlich der A 92 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von ~~5.100~~ **7.200** Kfz/d bei einem Anteil des Schwerverkehrs (SV) von ~~22%~~ **31 %** auf. Diese Belastung sinkt nördlich der A 92 auf ~~2.400~~ **3.300** Kfz/d; auch der Anteil des Schwerverkehrs verringert sich auf ~~17%~~ **13 %**.

Die Nicolaustraße als Zubringerstraße von und zur AS Plattling-West ist mit ~~4.200~~ **5.500** Kfz/d belastet (SV-Anteil ~~34%~~ **37 %**).

Die B 8 wird im Bereich der Ortsdurchfahrt Plattling von ca. 15.000 Kfz/d (SV-Anteil ~~7%~~ **9 %**) befahren.

Die St 2124 als Verbindung zur AS Plattling-Nord ist mit ~~19.100~~ **18.300** Kfz/Tag (SV-Anteil ~~9%~~ **11 %**) belastet.

Verkehrsprognose - „Bezugsfall“ (ohne vorliegende Maßnahme)

In der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom ~~25.06.2007~~ **06.12.2018** wird prognostiziert, dass die Anzahl der Fahrten von/zum Industriepark „Plattling Nord“ einschließlich des Verkehrs des Gewerbegebietes Kreuzäcker gegenüber dem derzeitigen Verkehrsstrom bis zum Jahr 2030 um knapp ~~33%~~ **22 %** zunehmen.

Die GVS Rettenbach-Ringkofen(Scheiblerstraße) erhält nördlich von Ringkofen in der Prognose 2030 eine Belastung von ~~6.500~~ **8.500** Kfz/d (entspricht einer Zunahme von ~~27%~~ **18 %** gegenüber der Analyse ~~2007~~ **2018**) und nördlich der A 92 ~~2.900~~ **3.800** Kfz/d.

Verkehrsprognose mit vorliegender Maßnahme

Die zukünftige Verkehrsbelastung der A 92 wurde für das Jahr 2030 mit ~~35.600~~ **37.800** Kfz/24h östlich und ~~32.700~~ **34.700** Kfz/24h westlich der neuen Anschlussstelle Plattling-Mitte prognostiziert.

Für die vorliegende neue Anschlussstelle wird bezogen auf das Jahr 2030 eine Belastung von ~~7.000~~ **9.400** Kfz/d als Summe des aus- und einfahrenden Verkehrs der A 92 prognostiziert.

Damit einhergehend erfolgt eine Verkehrsumlagerung mit Verkehrsentlastung der bestehenden Anschlussstellen Plattling-Nord und Plattling-West sowie der Zufahrtswege zum Industriepark wie folgt:

- Die Belastung der AS Plattling-Nord sinkt um ~~3.500~~ **4.200** auf ~~17.400~~ **18.800** Kfz/d; an der AS Plattling-West beträgt der Rückgang ~~1.400~~ **2.800** auf ~~8.800~~ **10.400** Kfz/d.
- Die St 2124 wird in Höhe des Einkaufsmarktes Globus um 15 % auf ~~ea. 18.000~~ **17.600** Kfz/d entlastet.
- Die GVS Rettenbach-Ringkofen (Scheiblerstraße) erhält eine Prognosebelastung von ~~5.100~~ **7.300** Kfz/d in Höhe des Bahnübergangs (entspricht einen Rückgang von ~~34%~~ **25 %** gegenüber dem Bezugsfall 2030); nördlich von Ringkofen beträgt die Verkehrsbelastung ~~4.800~~ **6.800** Kfz/d (Rückgang von ~~26%~~ **21 %** gegenüber Bezugsfall 2030)
- Auf der B 8 sinkt die Verkehrsbelastung zwischen der AS Plattling-West und dem Kreisverkehrsplatz Westspange um ~~22%~~ **30 %** gegenüber dem Bezugsfall 2030 auf ~~9.500~~ **10.400** Kfz/Tag.
- Die Westspange wird um ca. ~~20%~~ **32 %** auf ~~3.000~~ **3.200** Kfz/Tag bzw. die westliche Nicolaustraße um bis zu ~~32%~~ **35 %** entlastet.

Bei der Kreisstraße DEG 24 im Abschnitt Michaelsbuch – Nicolaustraße sowie bei der St 2074 im Abschnitt Michaelsbuch – B 8 wird noch eine geringfügige Entlastung erwartet.

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ohne die vorliegende Maßnahme werden die Zubringerstraßen im Bereich der Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord auch zukünftig hoch bis überlastet. Aufgrund der daraus entstehenden Staubbildung ist eine Umfahrung über die anliegenden Wohngebiete der Stadt Plattling zu erwarten.

Mit dem Neubau der Anschlussstelle kann sowohl eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs auf dem nachgeordneten Netz erreicht, als auch die Verlagerung in die Wohngebiete vermieden werden.

Durch die Reduzierung der Verkehrsdichte in den bestehenden, hoch belasteten Straßen, ist eine Steigerung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die Neubaumaßnahme wird eine Verbesserung der Lärm- und Abgassituation in den entlasteten Streckenabschnitten auftreten.

Weiterhin wird im Bereich der Ein- und Ausfahrtsrampen der A 92 durch die Anlage eines Absetz- und Versickerbeckens eine Verbesserung des Grundwasserschutzes erreicht.

3 Zweckmäßigkeit der vorliegenden Baumaßnahme

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Baumaßnahme befindet sich im industriell geprägten Umfeld der Stadt Plattling. Das ebene Gelände wird derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt und weist weder Gehölzbestände noch Bachläufe auf. Die Bebauungspläne der Stadt Plattling sowie der Stadt Deggendorf lassen eine weitere Industrialisierung des Umfeldes erwarten. Eine ausführliche Beschreibung von Naturhaushalt und Landschaftsbild ist dem Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie dem landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. **Unterlage 9**) zu entnehmen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Nullvariante

Die Nullvariante mit Ausbau der bestehenden Verkehrswege kann die geplante Entlastung des vorhandenen Straßennetzes nicht umsetzen, da keine Umverlagerung der Verkehrsströme erreicht wird, und ist daher nicht weiter zu verfolgen.

Varianten mit neuem Kreuzungsbauwerk über die A 92

Ein zusätzliches Kreuzungsbauwerk mit Anbindung an die A 92 ist gegenüber dem bestandsorientierten Neubau von Nachteil, da:

- die dichte vorhandene und geplante Bebauung im Bereich der Gewerbe- und Industriegebiete entlang der A 92 kaum Lücken aufweist.
- die Anbindung einer neuen Querung an das bestehende Netz nur über untergeordnete Erschließungsstraßen erreicht werden könnte, demgegenüber aber
- die bestehende GVS als zukünftige Kreisstraße bereits optimal in das Netz eingebunden ist.
- dies eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme erfordert (sowohl straßenbaulich als auch umwelttechnisch)
- zusätzliche Kosten durch das neue Kreuzungsbauwerk entstehen.

Der Neubau einer Anschlussstelle an einem neu zu errichtenden Kreuzungsbauwerk wurde nicht weiter verfolgt.

Varianten mit Nutzung der bestehenden GVS

Nach dem Ausschluss der vorgenannten Varianten verbleibt nur der Neubau der Anschlussstelle unter Einbeziehung der bestehenden GVS. Jedoch sind auch hier neben der vorliegenden Lösung keine weiteren Varianten ausführbar, da:

- östlich der GVS bereits vollständig bebaut wurde.
- die westlichen Restflächen keine grundsätzlich andere Ausbildung zulassen.
- eine flächensparende Lösung unter Berücksichtigung der Trassierungsrichtlinien umgesetzt werden sollte.

Somit stehen aufgrund der vorliegenden Zwangspunkte in Form der bestehenden Gewerbeansiedlung im Nordost- und Südost-Quadrant nur der Nordwest- und der Südwest-Quadrant zur Ausbildung der Anschlussstellenrampen zur Verfügung.

3.3 Auswirkungen der vorgesehenen Baumaßnahme

Die Umweltauswirkungen durch den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte verbleiben aufgrund der relativ kleinen vom Bauvorhaben betroffenen Fläche, der eher geringen naturschutzfachlichen Bedeutung der betroffenen Bestände sowie dank der Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen auf einem sehr niedrigen Niveau. Belange des Gebietsschutzes der Gebietskulisse Natura 2000 werden nicht betroffen, die Belange des europäischen und strengen nationalen Artenschutz wurden in der saP (Unterlage 19.3) geprüft.

Die Auswirkungen auf den Naturhaushalt sowie auf die Schutzgüter können in räumlichem Zusammenhang zum Eingriff kompensiert werden. Die Veränderung des Landschaftsbildes kann durch die optische Wirkung der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen günstig gestaltet werden.

Durch die unmittelbare Nähe zur A 92 und zu den benachbarten Gewerbe- und Industrieflächen ergibt sich gegenüber der aktuellen Vorbelastung keine nennenswerte negative Veränderung hinsichtlich optischer, akustischer oder stofflicher Einträge. Es ist vielmehr mit einer spürbaren Entlastung der nördlich und südlich der zukünftigen Anschlussstelle gelegenen Orte von Durchgangsverkehr auszugehen.

Insgesamt sind keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen der Umweltgüter gegeben. Die geplanten Maßnahmen sind damit als umweltverträglich einzustufen. Alle Auswirkungen können im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung nach den fachgesetzlichen Maßstäben des BayNatSchG behandelt werden.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Entwurfsklasse

Die A 92 als großräumige Verbindung wird der Straßenkategorie AS I (Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion) zugeordnet. Dementsprechend erfolgte die Einstufung in die Entwurfsklasse EKA 1 A nach der RAA (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen).

Der von der Maßnahme betroffene Bereich der GVS Rettenbach-Ringkofen (Scheiblerstraße) wird aufgrund der Umwidmung zur Kreisstraße und des DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) in die Verbindungs-funktionsstufe III (Landstraße mit regionaler Verbindungsfunktion) eingestuft. Dementsprechend erfolgt die Einstufung in die Entwurfsklasse EKL 3 nach der RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen).

Knotenpunktsgestaltung

Die neue Anbindung an die A 92 liegt zwischen den bestehenden Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord. Die sich ergebenden Knotenpunktabstände betragen zur:

- AS Plattling-West ca. 3,8 km
- AS Plattling-Nord ca. 1,7 km

Die erforderlichen anzustrebenden Mindestabstände von 8,0 km werden damit zwar unterschritten, jedoch können die Mindestwerte für die Regelbeschilderung nach den RWBA von 1,1 km auch unter Berücksichtigung der Rampen mit Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen (insgesamt ca. 500 m) eingehalten werden.

Die bauliche Ausgestaltung der Knotenpunkte erfolgte unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen (nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen– HBS) und entsprechend den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA, Ausgabe 2008) sowie den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL, Ausgabe 2012).

Als Knotenpunktssystem wurde ein teilplanfreier Knotenpunkt als symmetrisches halbes Kleeblatt mit plangleichen Anschluss der untergeordneten Straße ohne Lichtsignalanlage gewählt.

Die beiden Einmündungen in die GVS werden als Typ RA3 gem. RAL mit großen Tropfen, Dreiecksinsel und Ausfahrtkeil ausgebildet. Der Linksabbieger von der GVS wird nach Typ LA2 als eigener Streifen ausgeführt.

Die Anbindung an die durchgehende A 92 erfolgt mit Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen nach Einfahrtstyp E1 und Ausfahrtstyp A1.

Grundsätzliche Gestaltung

Lage und Höhe der bestehenden A 92 sowie der GVS Rettenbach-Ringkofen werden nicht verändert.

Die vorliegenden Trassierungselemente entsprechen den Richtlinien. Die zulässige Geschwindigkeit der GVS ist aufgrund der neuen Rampeneinmündungen in Verbindung mit der Ausrundung der dazwischen liegenden Kuppe auf 70 km/h zu beschränken.

Für die Konstruktion der neuen Rampen wird gem. RAA eine Rampengeschwindigkeit von 40 km/h vorgesehen.

4.1.2 Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität der Anschlussstelle und des nachgeordneten Wegenetzes wird in erster Linie durch die Verkehrsabwicklung der betroffenen Knotenpunkte bestimmt. Die Knotenpunkte:

- Scheiblerstr. / Robert- ~~Koch~~ **Bosch**-Str.
- Scheiblerstr. / Rampe Süd
- Scheiblerstr. / Rampe Nord
- Westumfahrung Rettenbach / St 2074

wurden als leistungsfähig beurteilt. Es sind keine Behinderungen des Verkehrsablaufs zu erwarten.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Allgemein

Fahrbahnteiler und Linksabbiegestreifen gewährleisten im Bereich der Einmündungen eine sichere Führung der Fahrzeuge.

Die vorgesehenen Kurvenradien in den Rampen sind den zu erwartenden Geschwindigkeiten angepasst und ausreichend dimensioniert.

Zur sicheren Führung des Begegnungsverkehrs erfolgt eine Aufweitung der Fahrbahn in den Kurven.

Der Geh- und Radweg auf Ostseite der GVS wird einschl. der Trenn-/Seitenstreifen zur GVS nicht verändert.

Der bestehende Wirtschaftsweg auf Westseite der GVS wird verlegt und am neuen Aussenrand der Anschlussstelle geführt.

Sicherheitsaudit

Im Rahmen des vorliegenden Sicherheitsaudits wurde festgestellt, dass folgende Bereiche zu überprüfen sind:

- Die bestehende Querneigung der GVS liegt mit 7 % deutlich über dem Höchstwert der Richtlinie.
- Anfahrtsichtweiten der Einmündungen in Hinsicht auf den Kuppenhalbmesser.
- Erhöhung des Kuppenhalbmessers auf Südseite von 1.000 auf 1.500 m.
- Beschilderung aufgrund der geringen Knotenpunktabstände.
- Anfang und Ende des parallelen Geh- und Radwegs

Diese Hinweise wurden in der vorliegenden Planung wie folgt berücksichtigt:

- Verringerung der Querneigung der GVS auf 5 %
- Einhaltung der erforderlichen sowie anzustrebenden Sichtweiten durch zurückgesetzte Schutzeinrichtung am Ausfahrtkeil der Einmündung Süd.
- Beibehaltung des Kuppenhalbmessers im unmittelbaren Knotenpunktsbereich, da ansonsten eine Längsneigung von mehr als 6 % entstehen würde (jetzt 4,0 %).
- Ausführung der Beschilderung mit gemeinsamer Vorwegweisung.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

4.2.1 GVS Rettenbach-Ringkofen

Straßenkategorie

Die GVS Rettenbach-Ringkofen (Scheiblerstraße) liegt außerhalb bebauter Gebiete und dient bisher nur zur Aufnahme des örtlichen Verkehrs. Dementsprechend ist sie im Bestand der Straßenkategorie LS IV (Landstraße mit nahräumiger Verbindungsfunktion) zuzuordnen.

Mit der neuen Anschlussstelle und dem geplanten Ausbau von der St 2074 im Norden und bis zur St 2124 ändert sich die Verkehrsfunktion, wodurch die Einstufung in die Straßenkategorie LS III (Landstraße mit regionaler Verbindungsfunktion) und die Höherstufung zur Kreisstraße verbunden ist.

Querschnitt

Die bestehende ca. 7,0 m breite Fahrbahn wird im gesamten Bereich von Bau-km 0+150 bis 0+550 auf 7,5 m verbreitert. Zur Ausbildung der Linksabbiegestreifen erfolgt eine zusätzliche Verbreiterung um 3,25 m.

Baulastträger

Baulastträger der bestehenden GVS Rettenbach – Ringkofen sind die Städte Deggendorf und Plattling.

Aufgrund der Höherstufung der GVS zur Kreisstraße obliegt die Baulast zukünftig dem Landkreis Deggendorf.

4.2.2 Sonstige Wege und Verkehrsflächen

Öffentliche Feld- und Waldwege

Der von der neuen Anschlussstelle überbaute Wirtschaftsweg nördlich der A 92 wird [von Westen her](#) parallel zum Böschungsfuß der Rampen verlegt [und zwischen Fl.Nr. 1253/6 und 1252/2 an die Erschließungsstraße Kreuzäcker angeschlossen](#).

Der von der neuen Anschlussstelle überbaute Wirtschaftsweg südlich der A 92 wird parallel zur Leitungstrasse der MD-Papierfabrik verlegt.

Parkplatz Michaelsbuch

Der Parkplatz Michaelsbuch, der ca. 300 m westlich der neuen Anschlussstelle liegt, muss aufgrund des zu geringen Abstands bzw. der Überlagerung der Ein- und Ausfahrten eingezogen und rückgebaut werden.

4.3 Linienführung

4.3.1 Zwangspunkte

Maßgebend für den Neubau der Anschlussstelle Plattling Mitte und den Ausbau der GVS Rettenbach-Ringkofen waren folgende Zwangspunkte:

Tabelle 1: *Zwangspunkte der Anschlussstelle Plattling Mitte*

Zwangspunkt aus	Beschreibung Zwangspunkt	Betr.-km
Bebauung	Gewerbegebiet Plattling Nord	bis 127,077
	Gewerbegebiet nördlich der A 92	127,110-127,305
	Gewerbegebiet Kreuzäcker (Landkreis Deggendorf)	126,550-127,070
Bauwerke	BW K 15/1 (GVS Rettenbach- Ringkofen / A92)	127,087
Leitungen	Wasserversorgungsleitung (vgl. Abschnitt 4.10)	
	Abwasserleitung (vgl. Abschnitt 4.10)	
	Stromleitung (vgl. Abschnitt 4.10)	
	Gasleitung (vgl. Abschnitt 4.10)	
	Fernmeldeleitung (vgl. Abschnitt 4.10)	
	KSR-Schutzrohre (vgl. Abschnitt 4.10)	
Straßenbau	GVS Rettenbach-Ringkofen	127,087
	Robert-Bosch-Straße	0+115 (GVS)
	A 92 bei Anschluss B-/V-Streifen	126,573 u. 127,258
	Parkplatz Michaelsbuch beidseitig an A 92	126,335-126,700
	Absetz- und Versickerbecken der Stadt Plattling	127,200

4.3.2 Linienführung im Lageplan

A 92

Die bestehende A 92 wird nicht verändert. Sie liegt im Planungsbereich in einer langgezogenen Kurve mit Radius 3.500 m.

GVS

Die bestehende GVS wird nicht verändert. Sie liegt am südlichen Bauanfang in einen Übergangsbogen, der in eine kurze Kurve mit Radius 300 m führt. Die wiederum nach einen Übergangsbogen anschließende Gerade geht in eine flache Kurve mit Radius 1.300 m über; nachfolgend endet der Baubereich in einer Geraden.

Rampen

Für die vorgesehene indirekte Führung der Rampen bei einer Rampengruppe II (planfrei-plangleich) wird die Geschwindigkeit mit 40 km/h angesetzt. Dies erfordert einen Mindestradius von 50 m, der in allen Bereichen eingehalten wird. In Fahrtrichtung Landshut ist die durchgehende A 92 mit 3,0 % zum Mittelstreifen hin geneigt. Die anschließenden Rampen führen mit entgegengesetzter Krümmung weiter und erfordern deshalb einen Neigungswechsel.

Durch das Einfügen einer kurzen Kurve mit zulässiger negativer Querneigung bei einem Radius von $R = 1000$ m kann die Stelle ohne ausreichende Querneigung soweit aus dem Bereich mit zu geringer Längsneigung verschoben werden, dass keine entwässerungsschwache Zone entsteht.

Diese Lösung ist bei der Ausfahrt aufgrund des anstehenden Brückenwiderlagers nicht möglich. Um an dieser Stelle eine entwässerungsschwache Zone zu vermeiden, ist am Ende des Verzögerungstreifens auf einer Länge von 40 m eine Schrägverwindung (Querneigung immer 2,5 % mit Grat) vorgesehen.

Auf Südseite der A 92 entstehen aufgrund gleichgerichteter Querneigung von BAB und Rampen keine Probleme mit entwässerungsschwachen Zonen.

Die nördlichen Rampen erhalten einen Kurvenradius von rd. 60 m, da zur Aufnahme des Linksabbiegestreifens auf der GVS ein Mindestabstand zum bestehenden Kreuzungsbauwerk K 15/1 erforderlich ist.

Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb der Rampen keine Unstetigkeiten auftreten und eine ausgewogene Linienführung erreicht wird. Die sich nach den Richtlinien ergebenden Grenzwerte werden eingehalten.

Tabelle 2: Grenzwerte (nach der RAA) und gewählte Werte für die Entwurfselemente der nördlichen Anschlussstellenrampe für $v=40$ km/h

Ausfahrtsrampe Nordwest Ausfahrt Fahrtrichtung Landshut	Grenzwert	ausgeführte Werte
Radius	50 m	60 m
Klothoide	17 m	60 m
Höchstquerneigung	6,0 %	5,5 %
Mindestquerneigung	2,5 %	2,5 %
Einfahrtsrampe Nordwest Einfahrt Fahrtrichtung Landshut		
Radius	50 m	80 m
Radius bei negativer Querneigung	1.000 m	1.000 m
Klothoide	17 m	50 m
Höchstquerneigung	6,0 %	6,0 %
Mindestquerneigung	2,5 %	2,5 %

Tabelle 3: Grenzwerte (nach der RAA) und gewählte Werte für die Entwurfselemente der südliche Anschlussstellenrampe für $v=40$ km/h

Einfahrtsrampe Südwest Einfahrt Fahrtrichtung Deggendorf	Grenzwert	ausgeführte Werte
Radius	50 m	50 m
Klothoide	17 m	33 m
Höchstquerneigung	6,0 %	6,0 %
Mindestquerneigung	2,5 %	2,5 %
Ausfahrtsrampe Südwest		

Ausfahrt Fahrtrichtung Deggendorf		
Radius	50 m	80 m
Klothoide	17 m	33 m
Höchstquerneigung	6,0 %	6,0 %
Mindestquerneigung	2,5 %	2,5 %

Öffentliche Feld- und Waldwege

Die öffentlichen Feld- und Waldwege werden entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW Stand 2005) ausgebaut.

4.3.3 Linienführung im Höhenplan

A 92

Die bestehende A 92 in niedriger Dammlage wird nicht verändert. Das Gefälle beträgt ca. 0,2 % in Richtung Deggendorf.

GVS

Die bestehende GVS in Dammlage wird nicht verändert. Die GVS steigt von Süden zur A 92 hin mit 2,86 % an; nach einer Kuppe mit einer Ausrundung von 3.000 m fällt die GVS mit 3 % nach Norden ab.

Rampen

Mit Ausnahme der unmittelbaren Einschleifungsbereiche auf Südseite der A 92 liegen die Rampen im Damm.

Der zu überwindende Höhenunterschied bei den nördlichen Rampen beträgt max. 3 m. Daher sind nur geringe Längsneigungen von bis zu 1,9 % erforderlich.

Bei den südlichen Rampen bedingt der größere Höhenunterschied von bis zu 5 m auch größere Längsneigungen bis ca. 4 %.

Bei dem Anschluss der südlichen Rampen an die GVS ist im Anschlussbereich aufgrund der Querneigung der GVS eine Kuppenausrundung erforderlich. Diese Kuppenausrundung mit Radius 1.000 m entspricht dem Grenzwert der vor Einführung der RAA gültigen RAL-K2. Eine trassierungstechnische Überprüfung den Kuppenhalbmesser gem. RAA auf 1.500 m zu erhöhen hatte zum Ergebnis, dass die Längsneigung von 4 auf ca. 6% steigen würde. In Hinblick auf den hohen Anteil an Schwerverkehr und dem aufgrund der geringen Geschwindigkeiten vor dem Knotenpunkt wurde der unkritischen Kuppenhalbmesser von 1.000m beibehalten.

Tabelle 4: Grenzwerte (nach der RAA) und gewählte Werte für die Entwurfselemente der nördlichen Anschlussstellenrampe für $v = 40 \text{ km/h}$

Ausfahrtsrampe Nordwest Ausfahrt Fahrtrichtung Landshut	Grenzwert	ausgeführte Werte
Kuppe	1.500 m	6.575 m
Wanne	750 m	800 m
Höchstlängsneigung	6,0 %	2,5 %
Einfahrtsrampe Nordwest Einfahrt Fahrtrichtung Landshut		
Kuppe	1.500 m	1.500 m
Wanne	750 m	800 m
Höchstlängsneigung	6,0 %	2,5 %

Tabelle 5: Grenzwerte (nach der RAA) und gewählte Werte für die Entwurfselemente der südlichen Anschlussstellenrampe

Einfahrtsrampe Südwest Einfahrt Fahrtrichtung Deggendorf	Grenzwert	ausgeführte Werte
Kuppe	1.500 m (RAA) 1.000 m (RAL-K2)	1.000 m
Wanne	750 m	780 m
Höchstlängsneigung	6,0 %	4,3 %
Ausfahrtsrampe Südwest Ausfahrt Fahrtrichtung Deggendorf		
Kuppe	1.500 m	1.000
Wanne	750 m	1.050 m
Höchstlängsneigung	6,0 %	4,3 %

4.3.4 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

In den neuen Rampen werden durch die Verwendung der Standardraumelemente und Einhaltung der Entwurfsmindestwerte Defizite bei der räumlichen Trassierung vermieden und ein guter optischer Gesamteindruck erreicht.

Auch die erforderlichen Sichtfelder sind in den Ein- und Ausfahrtsbereichen zur A 92 freigehalten.

Die Sichtfelder für Knotenpunkte wurden nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012) geprüft.

Die Anfahr- und Annäherungssichtweiten werden anhand der Geschwindigkeit und der daraus resultierenden Schenkellänge der übergeordneten Straße ermittelt. Die zulässige Geschwindigkeit der Scheiblerstraße wurde aufgrund der beiden Einmündungen in Verbindung mit dem Kuppenhalbmesser von $H_k = 3000$ m im Überführungsbereich über die Bundesautobahn auf 70 km/h beschränkt. Die erforderliche Schenkellänge für die Anfahr- und Annäherungssichtweite in den Rampen von 110 m wird mit mind. 130 m (Nord-Seite) bzw. 160 m (Süd-Seite) eingehalten.

Die Haltesicht-, Annäherungssicht- und Anfahrtsichtweiten –mit einer Augpunkt- und Zielhöhe jeweils von 1,0 m – werden eingehalten.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

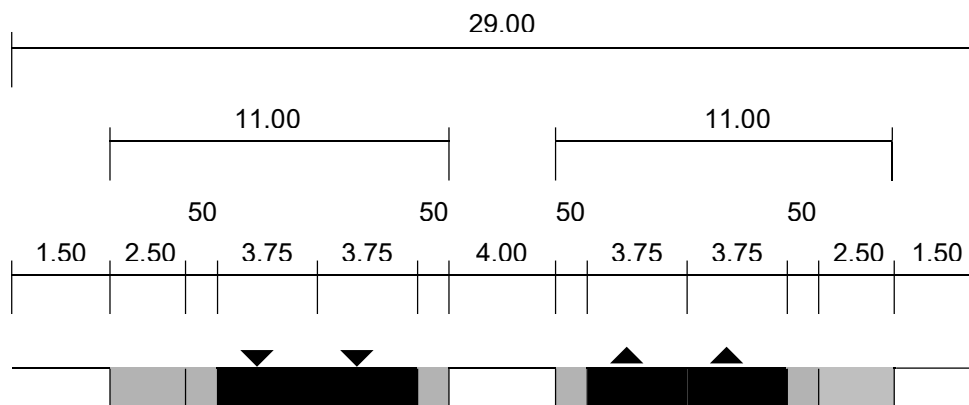
bestehender Querschnitt der A 92 im Kreuzungsbereich

Der Querschnitt der bestehenden A 92 ist 29 m breit:

Fahrbahn:	4 Fahrstreifen	von je 3,75 m	15,00 m
	2 Standstreifen	von je 2,50 m	5,00 m
Randstreifen:	4 Randstreifen	von je 0,50 m	2,00 m
Mittelstreifen:	einschl. Spitz/Pendelrinne		4,00 m
Bankette:	Fahrbahnrand	je 1,50 m	3,00 m
Befestigte Fahrbahn: je Richtungsfahrbahn			11,0 m
Kronenbreite:			29,00 m

Aufgrund der Lage der A 92 in einer Rechtskurve ist die Fahrbahn in Fahrtrichtung Landshut mit 3,0 % zum Mittelstreifen hin geneigt.

Skizze: Regelquerschnitt der A 92 im Bestand



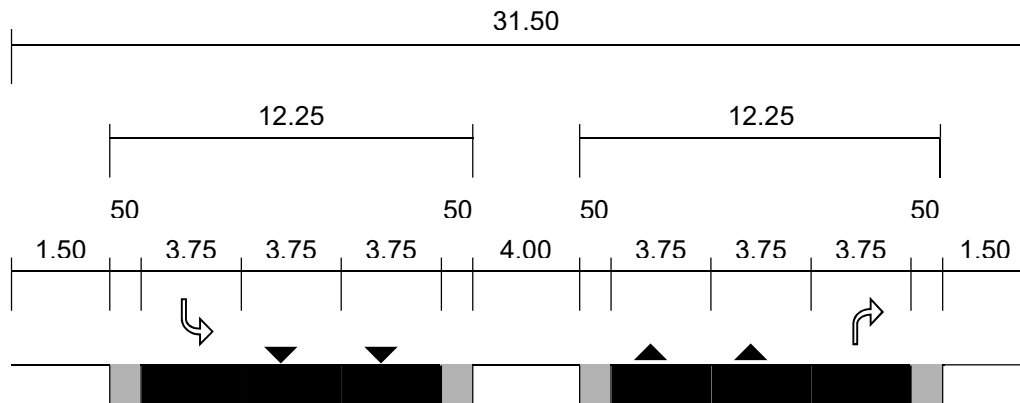
Querschnitt der A 92 mit B- und V-Streifen

Im Zuge des Neubaus der AS Plattling-Mitte wird es erforderlich, die Richtungsfahrbahnen der A 92 zur Aufnahme der Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen von jeweils 11,0 m auf 12,25 m zu verbreitern.

Der verbreiterte Straßenquerschnitt der A 92 teilt sich wie folgt auf (vgl. **Unterlage 14, Blatt 1**):

Fahrbahn:	4 Fahrstreifen	von je 3,75 m	15,00 m
	2 B-/V-Streifen	von je 3,75 m	7,50 m
Randstreifen:	4 Randstreifen	von je 0,50 m	2,00 m
Mittelstreifen:	einschl. Spitz/Pendelrinne		4,00 m
Bankette:	Fahrbahnrand	je 1,50 m	3,00 m
Befestigte Fahrbahn: je Richtungsfahrbahn			12,25 m
Kronenbreite:			31,50 m

Skizze: Regelquerschnitt der A 92 mit Verbreiterung der Fahrbahn auf 12,25 m



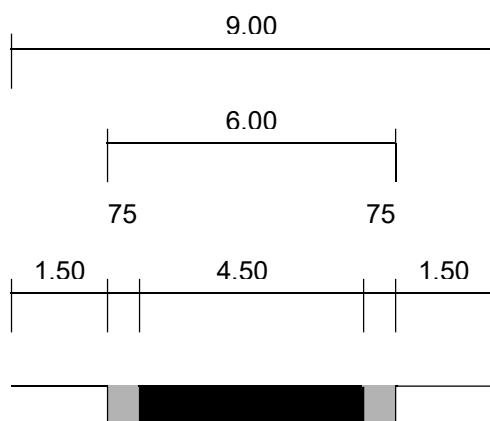
Querschnitte der Anschlussstellenrampen

Die neuen einspurigen Rampen werden mit dem Querschnitt Q1 und die Rampen im Gegenverkehrsbereich mit dem Querschnitt Q4 ausgebildet.

Die Kronenbreite des Rampenquerschnitts Q1 ist 9 m breit (vgl. **Unterlage 14, Blatt 3**):

Fahrbahn:	1 Fahrstreifen	4,50 m	4,50 m
Randstreifen:	2 Randstreifen	von je 0,75 m	1,50 m
Bankette:	linker und rechter		
	Fahrbahnrand	je 1,50 m	3,00 m
Befestigte Fahrbahn:			6,00 m
Kronenbreite:			9,00 m

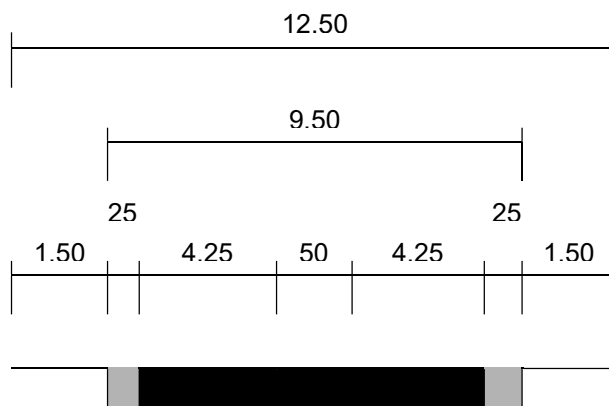
Skizze: Rampenquerschnitt Q1



Die Kronenbreite des Rampenquerschnitts Q4 mit Gegenverkehr wird durch die erforderliche Kurvenverbreiterung von 1,50 m insgesamt 12,5 m breit (vgl. **Unterlage 14, Blatt 4**):

Fahrbahn:	<i>2 Fahrstreifen</i>	<i>von je 3,50 m</i>	7,00 m
	<i>Trennstreifen</i>	<i>0,50 m</i>	0,50 m
	<i>Kurvenverbreiterung</i>	<i>je 0,75 m</i>	1,50 m
Randstreifen:	<i>2 Randstreifen</i>	<i>von je 0,25 m</i>	0,50 m
Bankette:	<i>linker und rechter</i>		
	<i>Fahrbahnrand</i>	<i>je 1,50 m</i>	3,00 m
Befestigte Fahrbahn:			9,50 m
Kronenbreite:			12,50 m

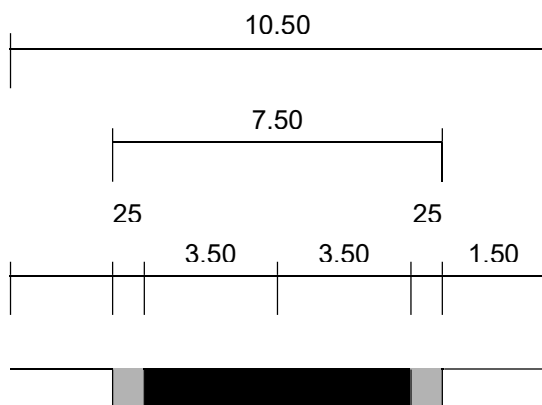
Skizze: *Rampenquerschnitt Q4 mit Kurvenverbreiterung*



Querschnitt der GVS Rettenbach-Ringkofen im Ausbaubereich

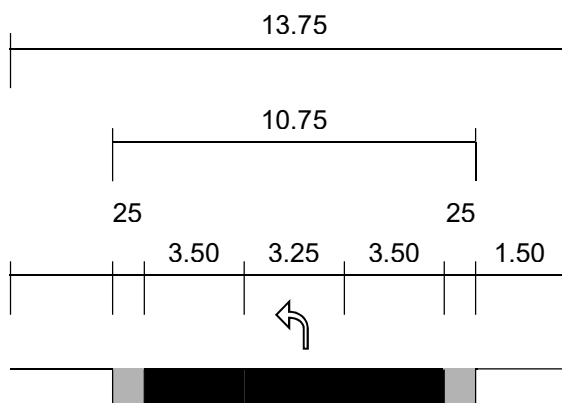
Die bestehende GVS Rettenbach-Ringkofen weist eine 7 m breite Fahrbahn auf. Sie wird zukünftig um 0,5 m verbreitert:

Fahrbahn:	2 Fahrstreifen	von je 3,50 m	7,00 m
Randstreifen:	2 Randstreifen	von je 0,25 m	0,50 m
Bankette:	linker FBR	1,50 m	1,50 m
	rechter FBR	1,50 m	1,50 m
Befestigte Fahrbahn:			7,50 m
Kronenbreite:			10,50 m

Skizze: Regelquerschnitt RQ 10,5 der GVS

Zusätzlich erfolgt im Bereich der Rampeneinmündungen eine Verbreiterung für die Linksabbiegestreifen um 3,25 m auf 10,75 m:

Fahrbahn:	2 Fahrstreifen	von je 3,50 m	7,00 m
Linksabbiegestreifen:	1 Fahrstreifen	3,25 m	3,25 m
Randstreifen:	2 Randstreifen	von je 0,25 m	0,50 m
Bankette:	linker FBR	1,50 m	1,50 m
	rechter FBR	1,75 m	1,50 m
Befestigte Fahrbahn:			10,75 m
Kronenbreite:			13,75 m

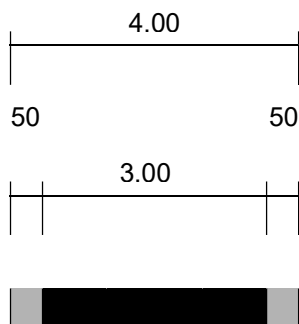
Skizze: Regelquerschnitt RQ 10,5 mit Linksabbiegestreifen

Querschnitt Wirtschaftswege

Für die Wirtschaftswege wurde gemäß den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ bzw. in Anlehnung an die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau,“ ein Querschnitt mit 4,0 m Kronenbreite gewählt (vgl. **Unterlage 14, Blatt 2**):

Fahrbahn:	<i>durchgehend</i>	3,00 m
Bankette:	<i>linker und rechter Fahrbahnrand</i>	<i>je 0,50 m</i>
<hr/>		1,00 m
Kronenbreite:		4,00 m

Skizze: Querschnitt ÖFW



Zufahrt und Umfahrung der Versickeranlage

Fahrbahn:	<i>durchgehend</i>	3,00 m
Bankette:	<i>linker und rechter Fahrbahnrand</i>	<i>je 0,50 m</i>
<hr/>		1,00 m
Kronenbreite:		4,00 m

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Anbau der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen der A 92

Der Oberbau wird in Asphaltbauweise gemäß den Vorgaben der „Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) ausgebildet.

Die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen der BAB werden entsprechend der bestehenden Befestigung der A 92 sowie der Rampen nach Belastungsklasse Bk 100 ausgebaut.

Anschlussstellenrampen

Der Oberbau wird gemäß den Vorgaben der „Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) ausgebildet.

Aufgrund der vorhandenen hohen Beanspruchung wurde für die Rampen der Anschlussstelle die Belastungsklasse Bk 10 ermittelt (bisher Bauklasse II).

Verbreiterung der GVS Rettenbach-Ringkofen

Der Oberbau wird in Asphaltbauweise gemäß den Vorgaben der „Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) ausgebildet.

Der bestehende Oberbau der GVS Rettenbach-Ringkofen ist der alten Bauklasse III zuzuordnen (entspricht Belastungsklasse Bk 3,2).

Um die nach der Verkehrsbelastung erforderliche Belastungsklasse Bk10 zu erreichen, werden die bestehende Deck- und Binderschicht abgefräst und entsprechend dem Oberbau der Verbreiterung in Belastungsklasse Bk10 verstärkt.

Wirtschaftswege

Die Befestigung erfolgt gemäß den RLW 2005 ohne Bindemittel mit einer sog. wassergebundenen Deckschicht; nur der unmittelbare Zufahrtbereich an die A 92 wird in Asphaltbauweise ausgeführt.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen werden nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA, Ausgabe 2008) und den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL, Ausgabe 2012) mit einer Regelneigung von 1 : 1,5 und mit Böschungsausrundung ausgeführt.

Entsprechend den Vorgaben für Versickerungsanlagen wird die Einschnittsböschung in der nördlichen Zwickelfläche mit 1 : 3 geneigt.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Alle Hindernisse in den Seitenräumen wie bestehende Bäume, Bauwerksteile des Überführungsbauwerks oder nicht umfahrbare Schilderpfosten werden ebenso wie Böschungshöhen > 3,0 m entsprechend den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) abgesichert.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querstellen, Zufahrten

Wirtschaftswege

Die von der neuen Anschlussstelle überbauten Wirtschaftswege nördlich und südlich der A 92 werden verlegt.

Der nördliche Weg schließt derzeit an die GVS Rettenbach-Ringkofen an. Zukünftig entfällt diese Einmündung und ~~wird durch einen Wendehammer ersetzt.~~ **der öFW wird an die Erschließungsstraße „Kreuzäcker“ angeschlossen.**

Auch die gegenüberliegende Einmündung bei Bau-km 0+575 muss aufgrund der unmittelbaren Lage am Knotenpunkt der Einmündung der nördlichen Anschlussstellenrampen entfallen. Dieser Weg wird in Richtung Norden zu einem bestehenden Einmündungsbereich der Kurt-Kerschl Straße geführt.

Auf Südseite der A 92 schließt der Weg wie im Bestand unmittelbar neben der GVS (Scheiblerstraße) an die Robert-Bosch-Straße an.

Die Wirtschaftswege sind im Bestand ca. 2,5 m breit. Im Zuge der vorgesehenen Verlegung werden sie mit einer Fahrbahn von 3,0 m ausgeführt (vgl. Abschnitt 4.4).

Zufahrts-/Umfahrungswegs für das Absetz- und Versickerbecken

Zum Unterhalt des geplanten Absetz- und Versickerbeckens wird eine neue Betriebszufahrt von der A 92 bei Betr.-km 127,030 vorgesehen.

4.6 Besondere Anlagen

Der Parkplatz Michaelsbuch, der ca. 300 m westlich der neuen Anschlussstelle liegt, muss aufgrund des zu geringen Abstands bzw. der Überlagerung der Ein- und Ausfahrten geschlossen und rückgebaut werden.

4.7 Ingenieurbauwerke

Die bestehende Überführung der GVS Rettenbach-Ringkofen quert die A 92 als 2-Feld-Brücke senkrecht in einer Lichten Weite von insgesamt 42 m und einer lichten Höhe von $\geq 4,70$ m.

Im Rahmen der vorliegenden Baumaßnahme wird nur das Böschungspflaster am Böschungsfuß zur A 92 hin und das passive Schutzsystem im Zuge der GVS angepasst.

Tabelle 6: *Bestehendes Bauwerk*

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Betr.-km ()	Lichte Weite [m]	Kreuzungs- winkel [gon]	Lichte Höhe [m]	Breite zw. Geländern [m]
K 15/1	Brücke im Zuge der GVS Rettenbach-Ringkofen über die A 92	127,087	42,0	100	$\geq 4,70$	12,75

4.8 Lärmschutzanlagen

Nach den durchgeführten Berechnungen (vgl. Abschnitt 6.1) entsteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge (16. BImSchV).

Daher sind keine Maßnahmen erforderlich bzw. keine Lärmschutzanlagen vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind innerhalb des Baubereichs nicht betroffen.

4.10 Leitungen

Die von der Baumaßnahme betroffenen Versorgungsleitungen, wie Strom, Wasser, Fernmeldeleitungen etc., müssen zumindest teilweise an die geänderten Verhältnisse angepasst werden. Die bei den einzelnen Anlagen notwendigen Maßnahmen sind im Regelungsverzeichnis näher beschrieben (vgl. **Unterlage 11**).

Tabelle 7: *Bestehende Leitungskreuzungen der A 92 im Baubereich*

Betr.-km	Eigentümer	Leitung	Abmess.	RV-Nr.
126,630	Bundesstraßen- verwaltung	Autobahnkabel		
127,063	Energienetze Bayern GmbH Energie Südbayern GmbH Energienetze Bayern GmbH & Co. KG	Erdgashochdruck- leitung	DN 300	401
127,074	Bayernwerk AG Stadtwerke Plattling	Stromleitung	20 kV	402
127,108	Stadt Plattling	LWL-Kabel		411
127,109	Bayernwerk AG Stadtwerke Plattling	Stromleitung	1 kV	412
127,110	Stadt Plattling	Abwasserdruck- leitung	DN 150	410
127,111	Stadt Plattling	Wasserleitung	DN 250	409
127,113	Erdgas Südbayern GmbH Energie Südbayern GmbH Energienetze Bayern GmbH & Co. Kg	Erdgasleitung	DN 160	414
127,115	Telekom	Telekommunikations- leitung		413

Tabelle 8: *Bestehende Parallellagen von Leitungen der A 92 im Baubereich*

Betr.-km	Eigentümer	Leitung	Abmess.	RV-Nr.
126,750 bis 127,061 (Südseite)	Stadt Plattling	Frischwasserleitung (für MD Papierfabrik)	DN 500	407 408
126,750 bis 127,061 (Südseite)	Stadt Plattling	Abwasserleitung (für MD-Papierfabrik)	DN 800	408 407
126,750 bis 127,061 (Südseite)	Stadt Plattling	Steuerkabel		404

126,750 bis 127,050 (Südseite)	Stadt Plattling	Stromkabel	20 kV	405
126,750 bis 127,061 (Südseite)	Bayernwerk AG	Stromleitung	20 kV	406
126,573 bis 127,258 (Nordseite)	Bundesstraßen- verwaltung	BAB-Kabel		403
127,107 bis 127,258 (Nordseite)	Wasser- und Schifffahrtsamt	LWL-Leitung		-
126,573 bis 127,258 (Nordseite)	Bundesautobahn	AUSA-Kabel		416
126,573 bis 127,258 (Nordseite)	Bundesautobahn	KSR- Schutzrohranlage		415
127,110 bis 127,258 (Nordseite)	E.ON Netz GmbH Bayernwerk AG	Fernmeldeleitung		419

4.11 Baugrund

4.11.1 Vorliegende Untersuchungen

Im Bereich der Überführung wurde im Herbst 1992 durch zwei 4,5 bis 5,2 m tiefe Schürfe und im Juli 1994 durch zwei weitere 20 m tiefe Rammkernbohrungen der Untergrund erkundet.

Die Oberbodenschicht (Mutterboden) hat in etwa eine Stärke von 0,30 m. Darauf folgen bis zu einer Tiefe von 4,30 m bis 5,10 m feinsandige, z.T. tonige leicht bis mittelplastische Schluffe (Lößlehm und Löß), die Konsistenz ist steif bis halbfest. Darunter stehen mächtige sandige bis stark sandige, schwach schluffige Kiese an (Donauquartär). Ab einer Tiefe von 14,90 m bis 16,50 m unter der GOK beginnt der jungtertiäre Untergrund, der teilweise als schwach schluffige Fein- bis Mittelsande mit Toneinlagerungen in Form von Linsen und Lagen (Flinz) vorliegt.

Im Juli 1994 wurde das Grundwasser in einer Tiefe von 7,50 m bis 8,35 m unter GOK angebohrt. Durch Ergebnisse der Grundwassermessstellen des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf (Messstellen: R172/4, 178/4, Pankofen 246A und Ringkofen 5/21) lässt sich ein mittlerer höchster Grundwasserstand von 316,5 m ü.N.N ablesen.

4.11.2 Mengenbilanz

In den Innenflächen der Anschlussstellen wird aufgrund der Entwässerung ein großflächiger Geländeabtrag vorgenommen. Dabei reicht vor allem auf der Nordseite der Geländeabtrag bis in eine Tiefe von 3 bis 5 m unter GOK.

Durch diese Maßnahmen werden ca. 17.000 m³ Erdmaterial gelöst. Davon können ca. 15.000 m³ nach qualifizierter Bodenverbesserung mit Bindemittel wieder vor Ort als Dammbaustoff in den Rampen eingebaut werden. Es wird von ca. 2.000 m³ Erdmaterial, das zu liefern ist, ausgegangen.

4.12 Entwässerung

Grundlagen

Die Entwässerung wurde nach dem DWA-Regelwerk Merkblatt M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ (Stand 08/2007), den DWA-Regelwerk A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ (Stand 04/2005) sowie den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Ausgabe 2005) entworfen und bemessen (vgl. **Unterlage 18, „Wassertechnische Unterlagen“**).

Alle technischen Parameter und Berechnungsansätze für die Rohrleitungsdimensionierung erfolgen entsprechend den RAS-Ew.

Entwässerung der bestehenden A 92

Im Bestand entwässert die südliche Fahrbahn (Fahrtrichtung Deggendorf) mit Querneigung nach Außen über Bankett und Böschung breitflächig in den parallellaufenden Graben. Teilweise wird der Graben über bestehende Versickerschächte entlastet.

Das Fahrbahnwasser der zum Mittelstreifen geneigten nördlichen Fahrbahn (Fahrtrichtung Landshut) entwässert über Straßenabläufe, Transportleitungen im Mittelstreifen und den Querausleitungen alle 200 m in die außenliegenden bestehenden Versickerschächte. Teilweise wurden im Bestand mehrere Versickerschächte hintereinandergeschaltet.

Geplante Entwässerung

Die südliche Fahrbahn entwässert weiterhin breitflächig über Bankett und Böschung. Durch den großflächigen Geländeabtrag, der auch die freie Entwässerung des Planums ermöglicht, kann das Niederschlagswasser breitflächig versickern. Die bestehenden Versickerschächte werden zum Schutz des Grundwassers zurückgebaut.

Künftig wird das Oberflächenwasser der nördlichen Fahrbahn in das neu gebaute Absetz- und Versickerbecken geleitet. Östlich der GVS werden die bestehenden Versickerschächte mit neuen Filtersäcken nachgerüstet **und ein Absetzschacht vorgeschaltet**.

Die GVS Rettenbach-Ringkofen sowie die Anschlussstellenrampen entwässern großflächig über Bankett und Böschung bzw. über eine zusätzliche Versickermulde (Einfahrtsrampe Nord).

Eine ausführliche Beschreibung der Entwässerungseinrichtungen sowie der unterschiedlichen Entwässerungsabschnitte einschl. Darstellung der Einzugsflächen der Versickeranlage erfolgt in der **Unterlage 18**.

4.13 Straßenausstattung

Die Anschlussstelle wird mit üblicher Leiteinrichtung, Markierung und Beschilderung entsprechend den einschlägigen Vorschriften und Richtlinien und in Abstimmung mit Polizei und Straßenverkehrsbehörde ausgestattet.

Alle Markierungen werden gemäß den „Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen (RMS-2)“ ausgeführt.

Die Standorte der Notrufsäulen werden in beiden Fahrtrichtungen um ca. 350-450 m in Richtung Deggendorf in die Zwickelflächen zwischen den Einfahrts- und Ausfahrtsrampen verlegt.

Die Anordnung von Wildschutzzäunen wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens unter Beachtung der „Richtlinie für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen – Wildschutzzaun – Richtlinien (WSchuZR)“ vom Juli 1985 festgelegt.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

Ausführliche Aussagen zu den Umweltauswirkungen sowie zum Bestand finden sich in Kapitel 6 des LBP, Unterlage 19.1 Nachfolgend werden lediglich die wesentlichen Angaben zusammengefasst.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Abseits der für den Bau in Anspruch genommenen Flächen kommt es aufgrund der Vorbelastung zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen für die Flächennutzung durch den Menschen (Erholung). Die für die Feierabenderholung sowie für (Rad-) Wanderungen wichtigen Wegebeziehungen bleiben ohne Ausnahme erhalten.

5.2 Naturhaushalt

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ergeben sich vor allem durch die Überbauung des Landröhricht-Bestandes und der drei Feuchtgebüsche (jeweils Biotope entsprechend den Kriterien der bayer. Biotopkartierung) sowie von, auch von der Fauna genutzten, straßennahen Beständen und den Ackerflächen, die ein potentiell Bruthabitat für Bodenbrüter darstellen.

Gemäß der Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs in Kapitel 5.2 des LBPs, Unterlage 19.1, werden Biotope gemäß den Kriterien der amtlichen bayerischen Biotopkartierung in einer Größe von 0,05 ha überbaut, die von Versiegelung betroffenen Flächen (meist Acker- und Straßenbegleitflächen) umfassen zusätzlich knapp 1,18 ha.

5.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Nachhaltige Beeinträchtigungen des Bodens (Parabraunerde und Braunerde aus Lößlehm) werden durch Versiegelung (Verkehrsflächen) und Überbauung (Böschungen) verursacht. Durch die Aufschüttungen, die für den Bau der Anschlussstellenäste einschließlich ihrer Böschungen erforderlich werden, kommt es anlage- und baubedingt zu einer Neuschichtung des Bodengefüges und damit zur Unterbrechung der gewachsenen Schichtfolge in diesen Flächen mit Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen. Bei Versiegelung der Flächen kommt es zum dauerhaften Verlust der Bodenfunktionen, einschließlich Wegfall von Fläche zur Nahrungsmittelproduktion. Dies betrifft bei der vorliegenden Planung insgesamt 1,23 ha.

5.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Durch den Neubau von versiegelten (Fahrbahn-)Flächen kommt es bei Niederschlägen zu einem vermehrten Oberflächenwasserabfluss. Dieses Wasser wird – wie bereits heute schon bei der bestehenden GVS – über die Straßenböschungen großflächig versickert. Es ergibt sich also hinsichtlich der Entwässerung und

insbesondere bei der Grundwasserneubildungsrate keine wesentliche Veränderung gegenüber dem heutigen Zustand. Eingriffe in das Grundwasser sind für die Baumaßnahme nicht vorgesehen. Lediglich Oberflächenwasser, das nicht über die Böschungen versickert werden kann, wird in ein Absetz- und Versickerbecken innerhalb des nördlichen Anschlussstellenastes geleitet. Da dieses Wasser bislang ohne Vorklämung in das Grundwasser versickert wurde, kann hier eine Verbesserung für das Schutzgut Wasser erreicht werden.

5.5 Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima

Durch Anlage, Bau und Betrieb der neuen Anschlussstelle Plattling-Mitte kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der lokalklimatischen Luftsysteme.

5.6 Landschaftsbild

Für das Landschaftsbild kommt es durch den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte zu Beeinträchtigungen durch den Verlust der bislang landschaftlich einrahmend wirkenden und die Autobahn abschirmenden Straßenbegleitgehölze. Die Vergrößerung der versiegelten Fläche durch die Anschlussstellenäste wird zwar nach Einwachsen der geplanten Gehölzpflanzungen kaum wahrnehmbar sein, dennoch stellen die neuen Verkehrsflächen eine weitere technische Überprägung der Landschaft dar. Verringert wird diese Auswirkung durch die optische Vorbelastung durch die benachbarten Industrie- und Gewerbeflächen und die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (Vielfalt, Eigenart und Schönheit) sind nicht feststellbar.

5.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

In der Vorhabensfläche sind keine Kultur- und Sachgüter bekannt. Das erfasste Bodendenkmal im nordwestlichen Teil des Plangebiets liegt abseits der zukünftigen Baustellenfläche.

5.8 Artenschutz

Im Plangebiet kommen europarechtlich und besonders oder streng geschützte Fledermaus- und Vogelarten im Sinne des § 7 (2) Nr. 13 und Nr. 14 BNatSchG vor, die durch das Bauvorhaben betroffen sind. Die Aufstellung dieser Arten findet sich im LBP, Unterlage 19.1, in Tabelle 1 (Kap. 3.5.1.2). Die Betroffenheit liegt in der Unterbrechung der Biotopvernetzung und des Funktionsgefüges entlang der bislang im Bereich der Überführung eingewachsenen Straßen (v. a. durch vorübergehenden Verlust der Leitlinienstruktur) durch Überbauung der z. T. naturnahen Bestände an Straßenbegleitgehölzen, Feuchtgebüsch und Röhricht begründet.

Durch Platzierung in der unmittelbaren Nähe der bestehenden A92 und die Umsetzung der im LBP vorgesehenen [Ausgleichs-](#), [Minimierungs-](#) und [Schutz-](#)maßnahmen können [mit Ausnahme der Feldlerche \(2 Brutpaare\)](#) für alle diese Arten

die Erfüllung von Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ausgeschlossen werden. Für die zwei betroffenen Brutpaare der Feldlerche sind hingegen kompensatorische Maßnahmen, wie die Neuschaffung von geeigneten Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahme) erforderlich.

Für weitere potenziell im UG zu erwartende bzw. nicht gänzlich auszuschließende Tierarten nach FFH-RL, Anhang IV, bzw. europäische Vogelarten wurde die Erfüllung von Störungs- und Schädigungsverboten im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) geprüft und festgestellt, dass unter Berücksichtigung der genannten Minimierungs- und Schutzmaßnahmen Verbotstatbestände sicher ausgeschlossen werden können. Eine artenschutzrechtliche Befreiung ist somit nicht erforderlich.

Für verbleibende Belastungen oder Verluste bei der Bauausführung (Entfernung der genannten Bestände) stehen in der Nähe ausreichend große Ausweichflächen zur Verfügung, so dass die ökologische Funktionalität der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang sicher gewahrt bleibt. Durch die Bepflanzungen im Bereich der Anschlussstelleninnenflächen (einschl. Absatz- und Versickerbecken) wird sich langfristig wieder ein mindestens ebenso hochwertiger Bestand bilden. Zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang sind mit Ausnahme einer CEF-Maßnahme für zwei Brutpaare der Feldlerche nicht erforderlich.

5.9 Natura 2000-Gebiete

Mit einer Distanz von über zwei Kilometern zum nächstgelegenen NATURA 2000-Gebiet und ohne wesentlichen funktionalen Bezug sind Belange des FFH-Gebietschutzes mit Sicherheit nicht betroffen.

5.10 Weitere Schutzgebiete

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete gemäß § 23 bis 29 und § 32 BNatSchG kommen im Plangebiet nicht vor. Sonstige Schutzgebiete, z. B. nach Bayerischem Waldgesetz oder Bayerischem Wassergesetz sind ebenfalls nicht vorhanden.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

6.1.1 Grundlagen der schalltechnischen Einstufung

Gemäß § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sofern die Kosten für Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Hinsichtlich des BImSchG hat die Bundesregierung die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ beschlossen, in der Anwendungsbereich, Immissionsgrenzwerte und Berechnung des Beurteilungspegels geregelt sind.

Danach ist eine Änderung wesentlich, wenn:

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird
- ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nachterhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

6.1.2 Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen

Als Immissionsorte wurden das Gewerbegebiet, das Sondergebiet des Bezirksklinikum Mainkofen und das Mischgebiet der Ortschaft Ringkofen überprüft.

~~Für keinen Immissionsort wurden die vorgenannten Kriterien einer wesentlichen Änderung erfüllt. Durch den Neubau der Anschlussstelle Plattling West wird daher kein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst~~

Zusätzlich sind bestehende Straßen im Umfeld der Baumaßnahme zu betrachten, sofern hier in Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr erheblich zunimmt und der von der Verlagerung ausgehende Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist (Lärmzunahme in Anlehnung an § 1, Abs. 2, Nr. 2 der 16. BImSchV mind. 3 dB(A)). Weiterhin muss ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem neuen Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße bestehen.

Für die aufzustufende Scheiblerstraße wird künftig eine Verkehrsmenge von rd. ~~5.000~~ **7.000** Kfz/24 werktags prognostiziert. Damit führt die neue Anschlussstelle durch eine Verlagerung des Verkehrs von der Scheiblerstraße und der Staatsstraße St 2124 auf die A 92 zu einer leichten Reduzierung des Verkehrs. Daher kann ein Lärmzuwachs durch die Änderung der Verkehrsbedeutung der Scheiblerstraße ausgeschlossen werden.

Demzufolge sind lediglich für den Neubau der AS Plattling-Mitte die Kriterien der wesentlichen Änderung zu prüfen (siehe Unterlage 17). ~~Diese Voraussetzung ist mit der vorliegenden Maßnahme nicht erfüllt, so dass auch im Umfeld des Neubaus der AS Plattling-Mitte kein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst wird~~ **Hierbei ergibt lediglich die Berechnung der im Gewerbegebiet ansässigen Plattlinger Werkstätten mit 60,3 dB(A) eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes. Daher handelt sich um eine wesentliche Änderung wodurch die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge grundsätzlich eingehalten werden müssen (69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Gewerbegebieten).**

Da die Nutzung der Plattlinger Werkstätten nur tagsüber stattfindet und sich in ihrem Bereich auch keine Wohnung befindet, ist nur der Tagwert einzuhalten, welcher mit 65,2 dB(A) für den Planungsfall 2030 unterhalb des Grenzwertes der Lärmvorsorge liegt. Damit sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immission nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen“ (MLuS-02) ist nur bis zu einer Entfernung von bis zu 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zulässig. Bei größeren Abständen, wie hier bei einer Entfernung von 800 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung, wird in der MLuS-02 davon ausgegangen, dass sich die vorhandene Grundbelastung durch die neue Anschlussstelle nicht erhöht. Eine Verschlechterung der derzeitigen Situation ist daher nicht zu erwarten.

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Die vorliegende Baumaßnahme liegt außerhalb von Wassergewinnungsgebieten. Die Wassergewinnungsgebiete werden durch diese Maßnahme nicht betroffen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.4.1 Minimierungsmaßnahmen

Optimierung in Lage und Höhe

Die Lage der Anschlussstelle ist in einem konfliktarmen und vorbelasteten Korridor an der A 92. Dies beinhaltet die Weiterverwendung des bestehenden Überführungsbauwerks der A 92 ohne Umbaumaßnahmen und die westseitige Lage der beiden Anschlussstellenäste, was neben den öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen auch hochwertigere Bestände (feuchte Hochstaudenflur östlich der Brücke) schont.

Entwässerung von Oberflächenwasser

Aufgrund des Kiesmaterials im Untergrund und des für die Filterung ausreichend großen Grundwasserflurabstands ist in allen Bereichen eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschungen vorgesehen, was eine Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate weitestgehend ausschließt. Wo dies aufgrund fehlender Böschungen nicht möglich ist (ebenerdige Streckenführung, Überführung), wird das Wasser in ein Absetz- und Versickerbecken geleitet, das innerhalb des nördlichen Anschlussstellenastes vorgesehen ist. Das Fahrbahnwasser von Bauwerken wurde bislang über Verrohrungen ohne Vorklärung in das Grundwasser versickert. Schmutz- und Schadstoffeintrag in das Grundwasser wird im Zuge dieser Optimierung damit weitgehend unterbunden.

Umgang mit Parallelwegen

Während der Baumaßnahme beeinträchtigte oder durch die Verbreiterung der Autobahn (Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen) überbaute parallele Erschließungs- und Feldwege werden im unmittelbaren Nahbereich der Anschlussstelle wiederhergestellt.

6.4.2 Schutzmaßnahmen

Eine ausführliche Beschreibung der Schutzmaßnahmen findet sich in den Maßnahmenblättern (LBP, Unterlage 19.1, Kapitel 9.3). Zusammenfassend sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- S 1 Schutzmaßnahmen bei der Rodung von Gehölzbeständen und bei der Baufeldräumung
- S 2 Schutzmaßnahmen für an das Baufeld angrenzende empfindliche Bestände vor Beginn der Baumaßnahme
- S 3 Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Bäume, Pflanzenbestände und Vegetationsflächen während der Bauausführung
- S 4 Schutzmaßnahmen für ackerbrütende Vogelarten [und ihre Gelege während der Bauzeit](#)

6.4.3 Herleitung, Begründung, Art und Lage der Ausgleichsmaßnahmen

Das BNatSchG bestimmt im § 1 als allgemeine Verpflichtung Natur und Landschaft im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs-

und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Verkehrsanlagen sollen nach § 1 Abs. 5 BNatSchG landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden.

Ausgleichs- / Ersatzflächen sind nur da sinnvoll zu platzieren, wo sie für möglichst alle oben genannten Aspekte einen Beitrag leisten können. Dies ist beim vorliegenden Bauvorhaben aufgrund der Vorbelastung durch die A92 im Gegensatz zu den Gestaltungsmaßnahmen nur außerhalb des Plangebiets sinnvoll.

~~Zur Deckung des ermittelten Ausgleichsflächenbedarfs von 0,146 ha wurde in Abstimmung mit der ABDS, dem Stadtplanungsamt der Stadt Deggendorf und der UNB gemäß dem Leitfaden „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung, Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ eine geeignete Fläche für eine Ersatzmaßnahme außerhalb des Plangebiets identifiziert. Auf der Gemeindefläche der Großen Kreisstadt Deggendorf ist, eingebettet in Ausgleichsmaßnahmen der Stadt Deggendorf, eine Teilfläche von Flurstück Nr. 1183, Gemeinde Deggendorf, Gemarkung Fischerdorf geeignet. Die Fläche liegt ca. 11 km nordöstlich der neuen Anschlussstelle bzw. 1,8 km südöstlich des Autobahnkreuzes Deggendorf nahe der Alten Isar.~~

~~Die Teilfläche auf dem betreffenden Flurstück hat eine Gesamtfläche von 0,32 ha (anrechenbare Fläche: 0,16 ha) und ist aufgrund der grundsätzlichen und mit der UNB abgestimmten Aufwertbarkeit der Fläche sowie wegen der Anbindung an andere naturschutzfachliche Maßnahmen in unmittelbarer Nachbarschaft geeignet.~~

Zur Deckung des ermittelten Ausgleichsflächenbedarfs wurde in Abstimmung mit der ABDS und der Stadtverwaltung Plattling sowie der HNB geeignete Flächen außerhalb des Plangebiets identifiziert. Auf der Gemeindefläche der Stadt Plattling sind, umgeben von Ökokontoflächen der Stadt Plattling Flurstücke verfügbar, die sowohl für die Kompensation des naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarfs als auch für die Durchführung von CEF-Maßnahmen tauglich sind. Diese Flurstücke liegen südsüdöstlich der neuen Anschlussstelle auf zwei Teilflächen zu je ca. 1,0 ha in einer Entfernung von ca. 4 km (westliche Teilfläche) und 4,6 km (östliche Teilfläche).

Folgende Einzelmaßnahmen sind auf der als ~~E~~-CEF 1 in den Unterlagen geführten Maßnahme vorgesehen:

- ~~— Umwandlung einer bisher intensiv genutzten landwirtschaftlichen Fläche in Extensivgrünland durch ein bis zweimalige Mahd pro Jahr nach dem 1. Juli, Verzicht auf Düngereinsatz~~
- ~~— Aushagerung einer eutrophierten Hochstaudenflur durch zwei bis dreimalige Mahd pro Jahr nach dem 1. Juli (für 10 Jahre) und anschließende Entwicklung zu standorttypischer Hochstaudenflur als Gewässerrandstreifen durch 2 bis 5-jähriges Mahdregime~~
- ~~— Aufstellen von Ansitzstangen für Greifvögel~~

- Optimierung und Neuschaffung von Lebensräumen und Habitatelementen für Ackerbrüter in der offenen Kulturlandschaft durch Anbau von Getreide bei doppeltem Saatreihenabstand.

Die betreffenden Flurstücke sind aufgrund der grundsätzlichen Aufwertbarkeit der Fläche sowie wegen der Anbindung an andere naturschutzfachliche Maßnahmen (Extensivierung, Graben-Renaturierung etc.) der Stadt Plattling in unmittelbarer Nachbarschaft einerseits für den durch die Grundsätze ermittelten naturschutzrechtlichen Ausgleich geeignet.

Andererseits wird mit den vorgesehenen CEF-Maßnahmen ein multifunktionaler Ansatz verfolgt, der durch das Schaffen von Lebensräumen für ackerbrütende Vögel auch den artenschutzrechtlichen Erfordernissen gerecht wird (vgl. Unterlage 19.3).

Die genannten landschaftspflegerischen Maßnahmen dienen ~~der Wiedervernetzung von Lebensräumen und~~ der Aufwertung degradierter Flächen mit hohem naturschutzfachlichen Potential. Die Maßnahme dient durch die Extensivierung der intensiven Nutzung gleichzeitig dem Ausgleich der Beeinträchtigungen des abiotischen Schutzgutes Boden.

Die Maßnahme ist im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (CEF 1), Unterlage 19.2/3 und in den Maßnahmenblättern (LBP, Unterlage 19.1, Kapitel 9.3) dargestellt. Sie wird in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung detailliert und im Rahmen einer Umweltbaubegleitung bei der Ausführung betreut.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Eine ausführliche Beschreibung der Gestaltungsmaßnahmen findet sich in den Maßnahmenblättern (LBP, Unterlage 19.1, Kapitel 9.3). Zusammenfassend sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- G 1 Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen
- G 2 Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung von Kleinflächen außerhalb der Böschungen und innerhalb der Anschlussstellenäste

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Sonstige Maßnahmen oder Belange im Sinne des Waldrechts oder Denkmalschutzrechtes sind durch die Maßnahme nicht betroffen.

7 Durchführung der Baumaßnahme

7.1 Grunderwerb

Zum Bau der neuen Anschlussstelle Plattling-Mitte wird privates und öffentliches Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind den Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (vgl. **Unterlage 10.1** und **10.2**).

Die nördlichen Flächen der Anschlussstelle befinden sich im Eigentum der Stadt Deggendorf, die südlichen Flächen sind größtenteils Privateigentum. Die für das Bauvorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in eigenen Verhandlungen oder Entschädigungsverfahren, für die der festgestellte Plan als Voraussetzung dient.

Es wird angestrebt die erforderlichen Flächen im freihändigen Grunderwerb zu erlangen.

7.2 Baudurchführung und Bauzeit

Vor der Baumaßnahme sind die umfangreichen Leitungsverlegungen mit einer Bauzeit von ca. 6 Monaten durchzuführen. Hierbei sind zur Vermeidung von Stillstandkosten produktionschwache Zeiten der MD Papierfabrik, in der Regel Ende Dezember, zu berücksichtigen.

Für den Bau der Anschlussstellenäste, die Verbreiterung der A 92 für die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie die Verbreiterung der GVS Rettenbach-Ringkofen werden ca. 8 Monate veranschlagt.

Zuerst ist der großflächige Geländeabtrag durchzuführen, um die Erdmassen für die Fahrbahndämme zu gewinnen. Hierbei sind ca. 11.000 m³ Erdmassen der nördlichen Anschlussstellenbereiche über das Überführungsbauwerk nach Süden zu transportieren.

Sobald die Rampenbereiche außerhalb der bestehenden Fahrbahnen fertig sind, können die Anschlüsse an die A 92 und der GVS Rettenbach-Ringkofen hergestellt werden.

7.3 Verkehrsführung während der Bauzeit

Für die Herstellung der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen an der A 92 wird der Verkehr der jeweils betroffenen Richtungsfahrbahn im Baubereich eingeschränkt. Die Verstärkung und Verbreiterung der GVS Ringkofen-Rettenbach erfolgt halbseitig unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durch Beschilderung und/oder bauzeitlicher Lichtzeichenanlage.

Die Erreichbarkeit und Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke kann baustellenbedingt vertretbare Verkehrsbeschränkungen erfahren.