

Erläuterungsbericht

Planfeststellung

vom 20.08.2014

mit Deckblättern vom 18.09.2018

[blaue Schrift]

B 20, Straubing - Eggenfelden

Passau, den 18.09.2018

gez.

Wufka
Ltd. Baudirektor

Ausbau nördlich Falkenberg

BA I, Zusatzfahrstreifen Kenoden - Unterbinder

Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+113

Abschnitt 1280, Station 4,113 bis Station 0,000

mit Roteintragungen

<p>Aufgestellt: Passau, den 20.08.2014 Staatliches Bauamt</p> <p>gez.</p> <p>Wufka Ltd. Baudirektor</p>	
	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG durch Beschluss vom <u>24.06.2019</u> Nr. <u>32-4354.21-44/B20</u> Regierung von Niederbayern Landshut, 24.06.2019</p> <p>gez.</p> <p>Kiermaier Oberregierungsrat</p>

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
0. Vorbemerkungen	4
0.1 Planfeststellungsverfahren - was ist das?	4
0.2 Zweck der Planfeststellung	4
0.3 Im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffende Entscheidungen	5
0.4 Verhältnisse zum Privatrecht	5
1 Beschreibung des Vorhabens	6
1.1 Standort	6
1.2 Vorgeschichte der Planung	6
1.3 Planerische Beschreibung	7
1.4 Straßenbauliche Beschreibung	8
2 Notwendigkeit des Vorhabens	10
2.1 Bedarfsplan - Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	10
2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele	11
2.3 Anforderungen an die Straßen - Infrastruktur	12
2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	14
3 Begründung des Vorhabens - Variantenvergleich	15
3.1 Beschreibung der Plantrasse und der Varianten	15
3.2 Auswirkungen der Plantrasse und der Varianten	16
3.2.1 Raumordnung	16
3.2.2 Städtebau	16
3.2.3 Verkehrsverhältnisse	16
3.2.4 Straßen-Infrastruktur	17
3.2.5 Wirtschaftlichkeit	17
3.2.6 Umweltauswirkungen	17
3.3 Ergebnis unter Berücksichtigung der Nullvariante	19

4	Technische Gestaltung des Vorhabens	20
4.1	Trassierung	20
4.2	Querschnitt	23
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	26
4.4	Verkehrssicherheit	28
4.5	Baugrund und Erdarbeiten	28
4.6	Entwässerung	29
4.7	Ingenieurbauwerke	32
4.8	Straßenausstattung	33
4.9	Besondere Anlagen	33
4.10	Öffentliche Verkehrsanlagen	33
4.11	Leitungen	33
4.12	Ausbau von Gewässern	34
5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	34
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	34
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	37
5.3	Sonstige Schutzmaßnahmen	37
6	Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten	37
7	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	37
8	Durchführung der Baumaßnahme	40
Anhang	Ausbaukonzept B 20 Übersichtskarte M = 1:200.000	

0. Vorbemerkungen

0.1 Planfeststellungsverfahren - was ist das?

Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind Vorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Belangen berühren und vielfach auch die Entwicklung eines größeren Gebietes beeinflussen (z. B. Straßen, Kanäle, Flughäfen, Eisenbahnlinien, Abfallbeseitigungsanlagen oder auch künstliche Seen). Statt in allen durch ein solches Vorhaben berührten Rechtsbereichen gesonderte behördliche Entscheidungen (wie z. B. öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen) zu erteilen, wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das in der Hand einer Behörde liegt. Die anderen Behörden, deren Zuständigkeiten berührt sind, werden an diesem Verfahren ebenso beteiligt wie die betroffenen Bürger und Gemeinden. Die Einwendungen werden ausgewertet und bei unterschiedlichen Beurteilungen der geplanten Lösung gegeneinander abgewogen. Erweist sich das Vorhaben unter Berücksichtigung der Abwägung und der daraus resultierenden Planungsänderungen insgesamt als genehmigungsfähig, wird der Plan durch Beschluss der zuständigen Behörde "festgestellt".

Dieser Beschluss regelt umfassend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens, öffentlichen Rechtsträgern und privaten Betroffenen.

0.2 Zweck der Planfeststellung

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, zur umfassenden Problembewältigung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Betroffenen 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 Anlagen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen sind
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen geboten sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erforderlich sind,

- ob und welche sonstigen Vorkehrungen oder Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Ist mit dem Straßenbauvorhaben die gestattungspflichtige Benutzung eines Gewässers verbunden, so entscheidet die Regierung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden auch über die Erteilung der Erlaubnis oder Bewilligung. Der Planfeststellungsbeschluss und die wasserrechtliche Gestattung sollen in einem Beschluss zusammengefasst werden.

0.3 Im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffende Entscheidungen

Die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens kann durch die Planfeststellung nicht angeordnet werden.

Die Mitbenutzung von Straßen für Leitungen der öffentlichen Versorgung und Entsorgung richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn die Voraussetzungen nach § 8 Abs. 10 FStrG vorliegen. Das gleiche gilt für andere im öffentlichen Interesse verlegte Leitungen, z. B. Mineralöffernleitungen. In der Planfeststellung ist jedoch darüber zu entscheiden, ob bzw. in welcher Weise im Straßenkörper liegende Anlagen geändert (z. B. seitlich verlegt, gesenkt), gesichert oder in welchem Umfang sie ggf. beseitigt werden müssen. Im Planfeststellungsbeschluss, insbesondere im Bauwerksverzeichnis, sind hierüber keine Kostenregelungen zu treffen. Es können lediglich Hinweise auf außerhalb des Verfahrens abgeschlossene oder noch abzuschließende Vereinbarungen gegeben werden.

0.4 Verhältnisse zum Privatrecht

Die Planfeststellung greift nicht in Privatrecht ein, schafft jedoch die Grundlage für die Enteignung (§ 19 FStrG in Verbindung mit Art. 28 BayEG). Sie macht Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht entbehrlich.

1 Beschreibung des Vorhabens

1.1 Standort

Die vorliegende Planung umfasst den dreispurigen Ausbau der Bundesstraße 20 zwischen den Einmündungen der Kreisstraße PAN 50 bei Kenoden (Netzknoten 7442020) und der St 2327 bei Unterbinder (Netzknoten 7452001).

Die Bundesstraße 20 verläuft von Berchtesgaden nach Norden, sie kreuzt die A 8 bei Bad Reichenhall, die A 94 bei Burghausen, die A 92 bei Landau/Isar und die A 3 bei Straubing, sie endet am Grenzübergang Furth im Wald.

Im Nord-Süd-Verkehr wird die B 20 als großräumige Umfahrung von München genutzt. Außerdem dient sie als Anbindung des aus Süden kommenden überörtlichen Verkehrs an die Erholungs- und Fremdenverkehrsgebiete im bayerischen Wald.

Darüber hinaus stellt die Bundesstraße im Bereich des vorgesehenen Bauabschnittes eine der wichtigsten Verbindungen zwischen den Industriegebieten im Raum Dingolfing/Landau bzw. Burghausen und dem Umland dar. Der Ziel- und Quellverkehr zwischen den Städten und dem Land ist dementsprechend stark.

Aufgrund der Raumbedeutung der Bundesstraße 20 wird die Verkehrsbelastung auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Bedingt durch mehrere Straßenschlüsse, zahlreiche Einmündungen, Hof- und Feldzufahrten, dichten Gegenverkehr und einen hohen Schwerverkehrsanteil bieten sich für den Pkw-Fahrer wenige Überholmöglichkeiten. Dies führte in den letzten Jahren zu einer Reihe von schweren Unfällen.

Aufgrund der Bedeutung der B 20 und der Verkehrsbelastung sind bereits zahlreiche Ausbauvorhaben zwischen der A 94 im Süden und der tschechischen Grenze im Norden in Planung bzw. bereits umgesetzt (siehe Anlage 1 Ausbaukonzept B 20)

1.2 Vorgeschichte der Planung

Seit den 60er Jahren wurde die B 20 im Landkreis Rottal-Inn neutrassiert und ausgebaut. Bis auf eine Ortschaft (Gumperdorf) wurden alle Ortsdurchfahrten durch Ortsumgehungen ersetzt.

Der in dieser Planfeststellung behandelte Bauabschnitt zwischen Kenoden und Unterbinder wurde im Jahr 1965 planfestgestellt und etwa 1967 für den Verkehr freigegeben.

Seit der Grenzöffnung Anfang der 90er Jahre genügt die Bundesstraße in Anbe-

tracht der hohen Verkehrszahlen und der steigenden Unfallrate nicht mehr den Anforderungen einer sicheren Landstrasse. Deshalb wurde von den anliegenden Gemeinden Mitte der 90er Jahre die Forderung nach einem dreispurigen Ausbau erhoben, um durch vorgegebene Überholabschnitte den Überholdruck zu mindern und somit die Unfallsituation zu verbessern. (Resolution vom September 1995).

In den folgenden Jahren wurde von der Bayerischen Straßenbauverwaltung ein Gesamtkonzept für einen dreispurigen Ausbau der Bundesstraße 20 entwickelt.

Bisher ist die B 20 von Furth im Wald bis südlich Cham (Ortsumgehung Traitsching) sowie zwischen den Autobahnen A 3 bei Straubing und A 92 bei Landau/Isar zum Teil dreispurig ausgebaut. Im Bereich zwischen der A 94 und der A 92 sind bisher nur die Ortsumgehungen von Landau/Isar (nur Steigungsstrecke) und Malgersdorf mit 3 Fahrstreifen ausgebaut.

Das Ausbaukonzept der B 20 sieht im Bereich zwischen Malgersdorf und Eggenfelden zwei dreispurige Ausbauabschnitte vor, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen.

Nach dem Ausbaukonzept soll sowohl die Qualität des Verkehrsablaufs als auch die Verkehrssicherheit durch wechselseitig angelegte Zusatzfahrstreifen sowie die Beseitigung von möglichst vielen Anschlüssen gezielt verbessert werden.

1.3 Planerische Beschreibung

Das Staatliche Bauamt Passau, Servicestelle Pfarrkirchen, beabsichtigt, die Bundesstraße 20 „Straubing – Eggenfelden“ nördlich von Falkenberg, im Abschnitt zwischen Kenoden und Unterbinder mit einem Zusatzfahrstreifen zu verbreitern.

Die B 20 führt im Planungsabschnitt über das Hügelland zwischen den Tälern des Kollbachs im Norden und des Zeller Baches im Süden. Die Straße verläuft relativ geländenah, es sind nur kleinere Dämme und Einschnitte vorhanden.

Bisher sind in diesem Abschnitt neben allen untergeordneten Straßen und Wegen auch zahlreiche Grundstückszufahrten an die B 20 angeschlossen.

Der Ausbau der B 20 beginnt bei Kenoden, an der Einmündung der Kreisstraße PAN 50 (Netzknoten 7442020, Abschnitt 1280 Station 4,113) und endet bei Unterbinder, an der Einmündung der Staatsstraße 2327 (Netzknoten 7542001, Abschnitt 1280 Station 0,000).

Die Verbreiterung der B 20 erfolgt von Kenoden bis Altgmain nach Osten und weiter von Altgmain bis Unterbinder nach Westen. In der Mitte des Ausbauabschnittes

wird bei Altgmain, im Bereich des Spurwechsels, ein planfreier Knotenpunkt mit dem untergeordneten Wegenetz geschaffen.

Im Planfeststellungsbereich werden alle vorhandenen Anschlüsse an die B 20 beseitigt, nur die Einmündung des öFW Mitterbinder bei Bau-km 3+800 bleibt in Zusammenhang mit der Zufahrt zum vorhandenen Rastplatz unverändert an die B 20 angeschlossen. Für die Anbindung des untergeordneten Wegenetzes und die Erschließung der umliegenden Grundstücke werden neue Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege entlang der Bundesstraße hergestellt. Außerdem werden mit einer Überführung (bei Bau-km 1+537) und 2 Unterführungen (bei Bau-km 2+390 und 3+518) die erforderlichen Verbindungen der Wegenetze auf beiden Seiten der B 20 geschaffen.

1.4 Straßenbauliche Beschreibung

Ausbaulängen

Bundesstraße 20	4.113 m
Anschlussrampen zur B 20	190 m
Gemeindeverbindungsstraßen	5.320 m
Öffentliche Feld- und Waldwege	2.400 m

Die B 20 soll im Bereich dieser Planfeststellung entsprechend des Regelquerschnittes 11,5+ der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) ausgebaut werden. Durch den Anbau von wechselseitigen Zusatzfahrstreifen (dritter Fahrstreifen) werden durch die Betriebsform 2+1 gezielt Überholstrecken geschaffen. Es sind Überholstrecken mit einer Länge von 2080 m für die Fahrtrichtung von Eggenfelden nach Straubing und von 1710 m für die Fahrtrichtung von Straubing nach Eggenfelden geplant.

Es ist keine Neutrassierung der Bundesstraße geplant. Der Anbau des Zusatzfahrstreifens erfolgt als einseitige Verbreiterung der Fahrbahn von derzeit 7,50 m auf 12,00 m. Im Bereich des planfreien Knotenpunktes bei Altgmain entstehen auf 110 m Länge 4 Fahrspuren durch beidseitige Verbreiterung der Bundesstraße.

Kostenträger

Die Kosten für diese Maßnahme trägt die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Passau.

Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die B 20 verläuft in diesem Abschnitt außerhalb bebauter Gebiete. Sie dient auch der Erschließung der angrenzenden Grundstücke, was bedeutet, dass sie zahlreiche Grundstückszufahrten und Anschlüsse von Feldwegen sowie Gemeindestraßen aufweist.

Die vorhandene Streckencharakteristik ist dem hügeligen Gelände angepasst. Die vorhandenen Kurvenradien, Kuppen- und Wannenausrundungen sind so groß, dass die erforderlichen Halte-Sichtweiten für die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gewährleistet sind. Ausreichende Überholsichtweiten sind derzeit auf diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Die Verkehrscharakteristik ist gekennzeichnet durch:

- ein hohes Verkehrsaufkommen (DTV 2015: 10.490 Kfz/ 24 h)
- einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Schwerlastverkehr (20,2 %)
- eine überdurchschnittliche Zunahme des Lkw-Verkehrs

Die Folgen sind:

- geringe Reisegeschwindigkeit,
- verminderte Verkehrssicherheit,
- erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit,
- hohe Immissionsbelastungen für die Anwohner.

Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die vorhandene Trassierung der B 20 im Lageplan und Höhenplan wird durch den Anbau des Zusatzfahrstreifens nicht verändert.

In Zukunft wird durch die Zusatzspur das Überholen gefahrlos ermöglicht. Außerdem werden durch die Anlage von Parallelwegen und Über- bzw. Unterführungen alle Grundstückszufahrten und Anschlüsse des untergeordneten Wegenetzes von der Bundesstraße beseitigt. Neben den höhengleichen Knotenpunkten am Bauanfang und Bauende entsteht ein teilplanfreier Knotenpunkt in der Mitte der Baustrecke bei Altgmain.

Die ausgebauten B 20 ist im Bereich der Planfeststellung als anbaufreie, kreuzungsfreie und abgesehen vom Knotenpunkt in Altgmain und dem Rastplatz bei Mitterbinder auch als zufahrtfreie Straße geplant. Dadurch entsteht eine dreistreifige Straße mit der Bau- und Betriebsform 2+1 (RQ 11,5+), abschnittsweise können die langsam fahrenden Fahrzeuge gefahrlos überholt werden.

~~Dieser Ausbaustandard lässt den Betrieb als Kraftfahrstraße zu. Der gesamte langsamere Verkehr wird auf das untergeordnete Wegenetz verlagert.~~

Mit der künftigen Streckencharakteristik werden eine angemessene Reisegeschwindigkeit und eine hohe Verkehrssicherheit angestrebt.

2 Notwendigkeit des Vorhabens

2.1 Bedarfsplan - Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

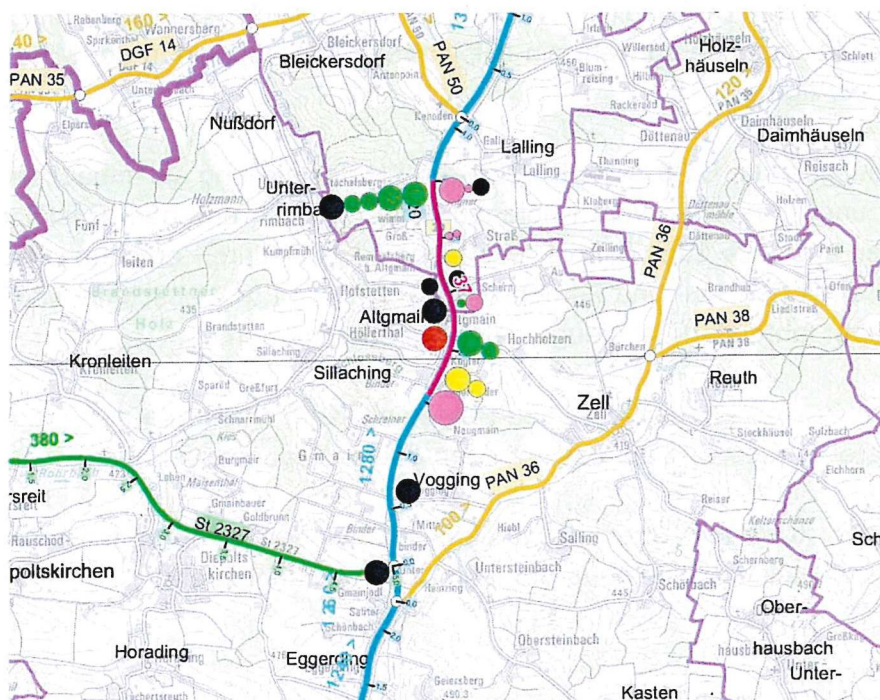
Die B 20 stellt im südostbayerischen Raum die wichtigste Nord-Süd-Verbindungsstraße dar. Nach der Öffnung der Grenzen nach Osten in die Tschechische Republik hat in den letzten Jahren der Schwerverkehr auf der B 20 stark zugenommen.

Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen in Zusammenhang mit dem überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteil bilden sich wegen der unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten (Lkw 60 km/h, Pkw 100 km/h) besonders in Spitzenzeiten häufig Fahrzeugpuls. Ein Überholen ist im Bereich dieser Planfeststellung aufgrund des starken Gegenverkehrs und der beschränkten Sichtverhältnisse kaum möglich, dadurch steigt das Unfallrisiko.








Die zahlreichen vorhandenen Grundstückszufahrten und Anschlüsse von Feldwegen sowie Gemeindestraßen jeweils ohne Aufstellbereiche für Linksabbieger führen zu weiteren Behinderungen des Verkehrsflusses und erhöhter Unfallgefahr.

Unfallstatistik


Auf Grund der beschriebenen Verkehrssituation ereignen sich im Ausbauabschnitt immer wieder Unfälle. In der Dreijahres-Unfalltypensteckkarte „Unfallhäufung mit schweren Personenschaden UH(SP)“ für den Zeitraum 2003-2005, 2006-2008 und 2009 –2011 war der Straßenabschnitt als Unfallhäufungslinie enthalten (siehe folgende Grafik).



Unfalltypen im 200m-Raster

	Fahrerunfall
	Abbiege-Unfall
	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
	Überschreiten-Unfall
	Unfall durch ruhenden Verkehr
	Unfall im Längsverkehr
	Sonstiger Unfall

Unfallhäufungen

	außerörtliche Unfallhäufung (≥ 3 U(SP))
	innerörtliche Unfallhäufung (≥ 5 U(PS))
	jeweils mit Ausdehnung ≥ 100 m

Die auffällige Häufung von Unfällen macht deutlich, dass ein Ausbau der Bundesstraße mit der Schließung sämtlicher Einmündungen und Zufahrten im Bereich der Dreistreifigkeit und einem teilplanfreien Knotenpunkt bei Altgmain notwendig und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Als Folge der geplanten Baumaßnahme ist in Zukunft eine Senkung der Unfallrate zu erwarten.

2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die B 20 hat als derzeit einzige weiträumige Nord-Süd-Verbindung im südost-bayerischen Raum eine entscheidende überregionale Verkehrsbedeutung zwischen der A 3 „Regensburg – Passau“ im Norden, der A 92 „München – Deggendorf“ im Westen und der A 8 „München – Salzburg“ bzw. der geplanten A 94 „München – Mühldorf – Passau“ im Süden.

Sie verbindet nicht nur zentrale Orte in Ostbayern wie Straubing, Landau/Isar, Egenfelden, Burghausen, sondern auch die Knotenpunkte im weiterführenden Fernstraßennetz und die benachbarten Wirtschaftsräume in Oberbayern (Chemiedreieck) und dem benachbarten Ausland in Tschechien und Österreich.

Diese wichtige Nord-Süd-Route wird (auch im Urlaubsverkehr) als großräumige Umfahrung von München genutzt.

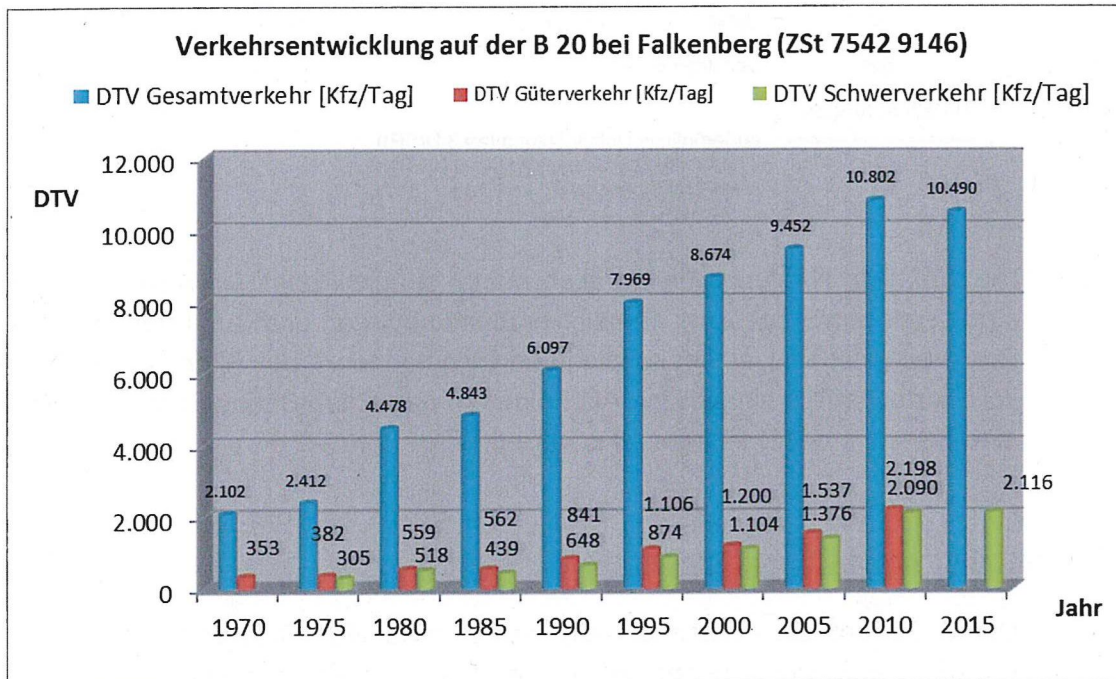
Die B 20 ist als Entwicklungsachse für die starke wirtschaftliche Entwicklung Tschechiens von wachsender Bedeutung. Gerade für das dadurch ansteigende Verkehrsaufkommen aus dem Großraum Prag – Pilsen in den Süden und Südosten Europas erfüllt sie eine wichtige Ventilfunktion.

Im Bayerischen Landesentwicklungsprogramm und den Regionalplänen ist deshalb die Verbindung von der Grenze bei Furth im Wald bis Freilassing als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung ausgewiesen.

2.3 Anforderungen an die Straßen - Infrastruktur

Verkehrszählungen und -entwicklung

Auf Grund dieser besonderen Funktion als Entwicklungsachse weist die B 20 bereits heute eine überdurchschnittliche Verkehrsbedeutung auf. In Folge der Wiedervereinigung Deutschlands und der Grenzöffnung nach Osten ist das Verkehrsaufkommen drastisch angestiegen (siehe folgende Grafik).



Bei der Verkehrszählung im Jahr 2010 wurde an der Zählstelle 7542 / 9146 zwischen Falkenberg und Malgersdorf eine sehr hohe Verkehrsbelastung von $DTV_{2010} = 10.802$ Kfz/24h mit überdurchschnittlich hohem Schwerverkehrsanteil von $DTV_{sv} = 2.090$ SV/24h (19,3 %) festgestellt.

Im Jahr 2015 wurde an der Zählstelle eine Verkehrsbelastung von $DTV_{2015} = 10.490$ Kfz/24h ermittelt. Der Schwerverkehr betrug $DTV_{sv} = 2.116$ SV/24h (20,2%).

Der vorhandene Regelquerschnitt der B 20 (RQ 10,5 mit 7,50 m Fahrbahnbreite) ist wegen des überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteils überlastet.

Gegenüber der Zählung im Jahr 2005 ist an der Zählstelle eine Zunahme von 14,3 % im DTV zu verzeichnen; im SV bereits eine Zunahme von 51,9 %.

Die durchschnittliche Schwerverkehrsmenge liegt erheblich über dem Durchschnitt aller Bundesstraßen in Niederbayern.

Prognose

Grundlagen für die Prognose des Verkehrsaufkommens auf der B 20 sind die amtlichen Verkehrszählungen an der Zählstelle 7542 / 9146 bei Falkenberg.

In der folgenden Tabelle sind die Daten der Verkehrszählungen der letzten 40 Jahre, die prozentualen Zunahmen zwischen den letzten Zählungen und die Prognose für das Jahr 2030 (erstellt von TRANSVER GmbH, April 2013) dargestellt.

Die Entwicklung der Verkehrsbelastung im Jahr 2015 gegenüber der der Prognose zu Grunde liegenden Verkehrszählung von 2010 gibt keinen Anlass die Verkehrsprognose zu ändern.

Verkehrsentwicklung auf der B 20 im Bereich Falkenberg

	Zählstelle: 7542 / 9146		B 20	Falkenberg	km	49,4		
					1.220_0,086			
Jahr	GesV	PV	GüV		SV			
1970	2.102	1.749	353	16,8				
1973	2.145	1.768	377	17,6	106,8	333	15,5	
1975	2.412	2.030	382	15,8	101,3	305	12,6	91,6
1978	3.172	2.714	458	14,4	119,9	375	11,8	123,0
1980	4.478	3.919	559	12,5	122,1	518	11,6	138,1
1983	5.132	4.242	890	17,3	159,2	699	13,6	134,9
1985	4.843	4.281	562	11,6	63,1	439	9,1	62,8
1990	6.457	5.616	841	13,0	149,6	648	10,0	147,6
1993	7.625	6.704	921	12,1	109,5	789	10,3	121,8
1995	7.969	6.863	1.106	13,9	120,1	874	11,0	110,8
2000	8.674	7.474	1.200	13,8	108,5	1.104	12,7	126,3
2005	9.452	7.915	1.537	16,3	128,1	1.376	14,6	124,6
2010	10.802	8.604	2.198	20,3	143,0	2.090	19,3	151,9
2015	10.490	8.374	2.116	20,2 %	101,2			
Prognose 2030 TRANSVER vom April 2013 mit lärmtechnischen Parametern								
2030	11.865 Kfz/24h	9.148 PV/24h			2.717 SV/24h			
Mt	682 Kfz/h							
Mn	119 Kfz/h							
pt	21,4 %							
pn	40,4 %							

Im Prognosejahr 2030 ergibt sich laut Trendprognose für den vorliegenden Ausbauabschnitt der B 20 eine Verkehrsbelastung von 11.865 Kfz/24h (DTV) bzw. 2.717 SV/24h. **(22,9%)**

Anforderungen

Die B 20 ist eine überregionale Verbindungsstraße. Die starke Verkehrsbelastung in Verbindung mit einem überdurchschnittlich hohen Lkw-Anteil erfordert einen höheren Ausbaustandard als bisher vorhanden. Die Verkehrssicherheit und insbesondere die Verkehrsqualität müssen deutlich erhöht werden.

Schließung von Ausbaulücken

Nach dem letzten Plan der vorgesehenen Ausbaumaßnahmen an der B 20 (Staatliches Bauamt Passau vom 20.01.2009) sind zwischen der A 92 bei Landau/Isar und der B 388 bei Eggenfelden insgesamt 6 Bereiche mit dreistreifigem Ausbau geplant.

Davon sind bisher nur 2 dreistreifig ausgebaute Abschnitte, an einer Steigungsstrecke bei Landau/Isar (erstellt vor mehr als 30 Jahren im Zuge der Ortsumfahrung Landau/Isar) und im Bereich der Ortsumgehung Malgersdorf (Verkehrsfreigabe 2004) fertiggestellt.

Der in dieser Planfeststellung behandelte Ausbau eines Zusatzfahrstreifens zwischen Kenoden und Unterbinder schließt eine Lücke im Ausbauplan der B 20.

Es fehlen noch 3 weitere Ausbauabschnitte (bei Mettenhausen - Haunersdorf, im Bereich Simbach bei Landau und nördlich Eggenfelden) bis zum geplanten Ausbauziel.

Verbesserung der Verkehrsqualität

Der Anbau eines dritten Fahrstreifens bietet den Verkehrsteilnehmern eine Überholmöglichkeit; der Überholdruck, der durch langsam fahrende LKW entsteht, wird abgebaut.

~~Durch den Bau von Gemeindeverbindungsstraßen und öffentlichen Feldwegen entlang der Bundesstraße steht für den landwirtschaftlichen Verkehr durchgängig eine Alternative zur Verfügung. Dadurch wird nach Fertigstellung dieses Teilabschnitts mittelfristig eine Widmungsbeschränkung der B 20 zur Kraftfahrstraße ermöglicht.~~

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch den Anbau eines dritten Fahrstreifens wird den Verkehrsteilnehmern ein sicheres Überholen ermöglicht.

Die Beseitigung der zahlreichen vorhandenen Grundstückszufahrten und Anschlüsse von Feldwegen sowie Gemeindestraßen jeweils ohne Aufstellbereiche für Linksabbieger führt zu einer erheblichen Verringerung der Unfallgefahr.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Mit dem geplanten Ausbau des Zusatzstreifens auf der B 20 wird die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt der Bundesstraße wesentlich verbessert. Dadurch werden die Umweltschäden durch Unfälle (Versickerung von Treibstoffen, Öl usw.)

verringert.

3 Begründung des Vorhabens - Variantenvergleich

3.1 Beschreibung der Plantrasse und der Varianten

Varianten zur Linienführung der B 20 wurden nicht untersucht, da aus wirtschaftlichen Gründen und wegen der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der Bundesstraße nur der Anbau eines Zusatzfahrstreifens und die Verstärkung des vorhandenen Oberbaus geplant sind. Eine Verlegung der B 20 wäre wirtschaftlich eindeutig ungünstiger und würde zu erheblich größeren Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Die Verbreiterung der B 20 könnte rein bautechnisch auf beiden Seiten der Straße durchgeführt werden. Die vorhandene Bebauung schränkt allerdings die Möglichkeiten zum Anbau der Verbreiterung auf die geplante Lösung ein.

Plantrasse

Der geplante Ausbau der B 20 beginnt bei Kenoden, an der Einmündung der Kreisstraße PAN 50 (Abschnitt 1280 Station 4,113) und endet bei Unterbinder, an der Einmündung der Staatsstraße 2327 (Abschnitt 1280 Station 0,000).

Der Anbau der Verbreiterung für die zusätzliche Fahrspur erfolgt von Kenoden bis Altgmain entlang der Ostseite der B 20, weil im Westen durch das Wasserwerk mit Trafostation (0+410 - 0+450) und die Ortschaft Altgmain (1+990 - 2+060) das mögliche Baufeld beschränkt ist. Außerdem befinden sich westlich der B 20 wesentlich mehr Wohngebäude als östlich (Kleinwimm, Großwimm, Remmelsberg, Altgmain). Östlich der B 20 befindet sich in diesem Bereich nur das Anwesen Strass (0+860 – 0+880). **Hier wird jedoch eine Lärmschutzwand** zwischen der Verbreiterung der B 20 und dem nächstliegenden Gebäude errichtet.

Von Altgmain bis Unterbinder wird die Verbreiterung entlang der Westseite der B 20 errichtet, weil hier im Osten die vorhandene Bebauung von Kugler (2+230 – 2+250), Oberbinder (2+480 – 2+510), Gmain (3+155 – 3+175) und Mitterbinder (3+810 – 3+850) das mögliche Baufeld einschränkt. In diesem Bereich befindet sich die vorhandene Bebauung von Gmain im Westen soweit von der B 20 entfernt, dass die Verbreiterung der B 20 und die geplante GVS errichtet werden können.

In der Mitte des Ausbauabschnittes wird bei Altgmain, im Bereich des geplanten Spurwechsels, ein teilplanfreier Knotenpunkt der B 20 mit dem untergeordneten Wegenetz geschaffen.

Die höhengleichen Knotenpunkte am Bauanfang und Bauende bleiben unverändert. Ansonsten werden im Planfeststellungsbereich alle vorhandenen Anschlüsse an die B 20 beseitigt. Nur die Einmündung des öFW Mitterbinder bei Bau-km 3+800 bleibt in Zusammenhang mit der Zufahrt zum vorhandenen Rastplatz unverändert an die B 20 angeschlossen.

Für die Anbindung des untergeordneten Wegenetzes und die Erschließung der umliegenden Grundstücke werden neue Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege entlang der Bundesstraße hergestellt. Außerdem werden mit einer Überführung (bei Bau-km 1+537) und 2 Unterführungen (bei Bau-km 2+390 und 3+518) die erforderlichen Verbindungen der Wegenetze auf beiden Seiten der B 20 geschaffen.

Nullvariante

Der Wahltrasse steht in der Bewertung die Nullvariante gegenüber. Diese Nullvariante ist gekennzeichnet durch:

- keine Veränderung an den vorhandenen Straßen, Wegen und Böschungen
- hohe Unfallgefahr durch riskant überholende Fahrzeuge

3.2 Auswirkungen der Plantrasse und der Varianten

3.2.1 Raumordnung

Die Nullvariante erfüllt im Gegensatz zur Plantrasse nicht die raumordnerischen Entwicklungsziele.

3.2.2 Städtebau

Nullvarianten und Plantrasse haben keine negativen städtebaulichen Auswirkungen, es sind auch keine entscheidungsrelevanten Unterschiede festzustellen.

3.2.3 Verkehrsverhältnisse

Die Nullvariante ist wegen ihrer nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit und der bestehenden hohen Unfallgefahr abzulehnen.

Die Plantrasse ist als günstig für die Verkehrsverhältnisse und Verkehrssicherheit zu bewerten.

3.2.4 Straßen-Infrastruktur

Die Nullvariante erfüllt nicht die Anforderungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss.

Die Plantrasse erfüllt die Anforderungen an die Straßeninfrastruktur.

3.2.5 Wirtschaftlichkeit

Die Nullvariante verursacht im Gegensatz zur Plantrasse keine neuen Baukosten.

3.2.6 Umweltauswirkungen

3.2.6.1 Lärm

Die Nullvariante verursacht keine Veränderung der Lärmbelastung von Wohngebieten. Aber die vorhandenen Lärmbelastungen sind bereits relativ hoch.

Die Plantrasse liegt zum Teil geringfügig näher als die Nullvariante an den vorhandenen Anwesen. Aber die Differenz der Immissionspegel ist gering. Wegen der baulichen Änderung der Straße besteht für mehrere Anwesen Anspruch auf Lärmschutz.

3.2.6.2 Land- und Frostwirtschaft

Die Nullvariante hat keine Auswirkungen auf land- und forstwirtschaftliche Flächen. Die Plantrasse greift in land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen ein.

3.2.6.3 Flächenbedarf

Die Nullvariante hat keinen zusätzlichen Flächenbedarf.
Für die Plantrasse werden etwa **14.1 ha** Grunderwerb erforderlich.

3.2.6.4 Naturhaushalt

Natürliche Grundlagen

Das Gebiet liegt in folgenden naturräumlichen Einheiten:

naturräumliche Haupteinheit:

„Isar-Inn-Hügelland“ (060)

naturräumliche (Unter-)Einheit (gemäß ABSP):

„Tertiärhügelland zwischen Isar und Inn“ (060-A)

Das Relief des Untersuchungsgebiets ist bewegt und kann als flach hügelig beschrieben werden. Größere Talräume sind nicht vorhanden. Die Höhenunterschiede bewegen sich ungefähr zwischen 440 bis 470 m üNN.

Das Untersuchungsgebiet ist auf seiner gesamten Länge durch den Wechsel von Wald- und Offenlandflächen geprägt. Auch wenn größere Bereiche des Gebiets bewaldet sind, nimmt das Offenland einen deutlich höheren Flächenanteil ein. Die Offenlandflächen des Gebiets werden größtenteils intensiv landwirtschaftlich genutzt, wobei der Ackerbau gegenüber der Grünlandnutzung klar dominiert.

Die Siedlungsstruktur des Gebiets ist geprägt von kleinen Weilern und Einöden. Lediglich in Altmain verdichten sich die Anwesen zu einer mehr oder weniger geschlossenen Siedlung.

Geschützte Gebiete

Im Planungsgebiet gibt es keine ausgewiesenen Schutzgebiete nach BayNatSchG. Außerdem wurden im Untersuchungsraum keine FFH- oder SPA-Gebiete für das europäische Schutzgebietsnetz „Natura 2000“ gemeldet.

Auswirkungen

Die Nullvariante verursacht keine neuen Auswirkungen auf den Naturhaushalt.

Die Zunahme der Flächenversiegelung und der absolute Flächenbedarf der Plantrasse stellen einen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt dar.

Konfliktminimierung

Änderungen der Trassierung sind bei der geplanten Verbreiterung der vorhandenen B 20 nicht möglich.

Nur das Baufeld kann in Teilbereichen auf das technisch erforderliche Mindestmaß reduziert werden, um die Beeinträchtigung besonders schützenswerter Bereiche zu minimieren.

3.2.6.5 Wasserwirtschaft

Nullvariante (derzeit bestehende Abflußverhältnisse)

Durch den Straßendamm und die vorhandenen Querdurchlässe werden die Niederschläge aus den Außengebieten gesammelt und zusammen mit dem auf der Straße anfallenden Niederschlagswasser entsprechend der natürlichen Wasserablaufverhältnisse zu den Unterliegern weitergeleitet. Bei größeren Regenereignissen ent-

steht ein Rückstau oberhalb der Durchlässe, der zu einer Überflutung der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke führt.

Der Ablauf erfolgt bisher ohne Vorreinigung oder Rückhaltung in die unterhalb liegenden Grundstücke. Dauernd wasserführende Vorfluter sind wegen des Verlaufs der B 20 auf einem Höhenrücken nur bei Bau-km 0+180, 2+260 und 4+050 vorhanden.

Die Flächen unterhalb der Durchlässe werden meistens als Wiesen genutzt, durch die zum Teil trockene Gräben zur Ableitung des ankommenden Wassers verlaufen. Die Trockengräben zeigen an welchen Durchlässen häufiger und in größeren Mengen Abflüsse zu den Unterliegern stattfinden. Die Wiesen zeigen, dass Nutzungseinschränkungen in den Bereichen unterhalb der Durchlässe vorliegen.

Plantrasse

Durch den Straßendamm und die vorhandenen Querdurchlässe werden die natürlichen Abflüsse aus den Außengebieten wie bisher gesammelt und entsprechend der natürlichen Wasserablaufverhältnisse zu den Unterliegern weitergeleitet.

Das auf den Straßen anfallende Niederschlagswasser wird in Retentionsbodenfiltermulden aufgefangen (Rückhaltevolumen maximal 1-jährliches Regenereignis) und gereinigt sowie gedrosselt weiter geleitet. Bei größeren Regenereignissen findet ein Überlauf entlang der Mulden zu den Querdurchlässen statt.

Die Ablaufverhältnisse in den Außengebieten werden nur im Bereich der geplanten Unterführungen verändert (der natürliche Wasserablauf wird durch Einschnitte unterbrochen, das dort gesammelte Wasser wird zu Regenrückhaltebecken abgeleitet). Für die Oberlieger findet keine Verschlechterung der bestehenden Verhältnisse statt.

Die Grundstücke der Unterlieger werden, wie bisher, von den Ableitungen aus den Durchlässen belastet. Die vorhandenen Nutzungseinschränkungen in den Bereichen unterhalb der Durchlässe bestehen auch in Zukunft.

3.3 Ergebnis unter Berücksichtigung der Nullvariante

Die Nullvariante muss wegen mangelnder Leistungsfähigkeit und hohem Unfallpotential des Streckenabschnittes (auffällige Häufung von Unfällen nach den Unfalltypensteckkarten der letzten 10 Jahre, siehe Abschnitt 2.1) eindeutig ausgeschlossen werden.

Auf Grund der Leistungsfähigkeit und vor allem der Verkehrssicherheit ist daher der Ausbau der B 20 zu einer dreistreifigen Straße mit der Betriebsform 2+1 (RQ 11,5+)

dringend erforderlich.

Die negativen Auswirkungen der Planlösung auf die Umwelt (Eingriffe in den Naturhaushalt, Lärm, Flächenbedarf usw.) sind nicht zu vermeiden. Die Eingriffe sind auf den unvermeidlichen Umfang beschränkt. Eine komplette Neuerrichtung und Verlegung der B 20 würde zu erheblich größeren Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Die abwechselnde Erweiterung auf 3 Fahrstreifen stellt die wirtschaftlichste Lösung zur Beseitigung der bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse dar.

4 Technische Gestaltung des Vorhabens

4.1 Trassierung

Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Bundesstraße B 20

Die B 20 stellt eine überregionale Straße (Straßenkategorie LS II nach RIN) dar.

Als Entwurfsklasse wurde entsprechend der Straßenkategorie LS II und der vorhandenen bzw. prognostizierten Verkehrsbelastung EKL 2 nach RAL 2012 gewählt.

Als Planungsgeschwindigkeit wurde $V_{zul} = 100$ km/h angesetzt.

Über- und Unterschreitung von Trassierungsgrenzwerten

Die B 20 wurde vor über 50 Jahren entsprechend der damals geltenden Richtlinien geplant.

Die vorhandene Bundesstraße B20 wird nur um eine zusätzliche Überholspur verbreitert, es ist keine Neutrassierung vorgesehen. Aus diesem Grund können nicht alle Trassierungselemente den aktuell gültigen Richtlinien angepasst werden.

Die Querneigungen der bestehenden B 20 entsprechen ungefähr $V_{85} = 80$ km/h. Die Querneigungen werden im Zuge der geplanten Oberbauverstärkung durch Mehreinbau von bituminösem Tragschichtmaterial auf die erforderlichen Neigungen für $V_{zul} = 100$ km/h erhöht.

Als Streckenanteil mit zukünftiger Überholstrecke wird der Bereich der 3-Streifigkeit in einer Fahrtrichtung angesetzt, auf dem gefahrlos überholt werden kann.

Zwangspunkte

- vorhandene Fahrbahn der B 20
- vorhandene Bebauung
- vorhandene Versorgungsleitungen

Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung

Der Verlauf der Trasse ist durch topographische Gegebenheiten und durch die oben genannten Zwangspunkte weitgehend vorgezeichnet.

Es wurde darauf geachtet, alle zur Eingliederung der Straße in Natur und Landschaft erforderlichen Maßnahmen vorzusehen. Die Straße wird so in die Landschaft eingebunden, dass sie sich für das Umfeld nicht belastender und störender auswirkt, als dies in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

Ergebnis der Sichtweitenanalyse

Haltesicht

Die Haltesicht auf der B 20 für 100 km/h wird im Bereich 3+700 – 3+800 in Fahrtrichtung Landau/Isar nicht erreicht. Da hier die Ein- und Ausfahrten des vorhandenen Parkplatzes liegen und nur eine Fahrspur in Richtung Nord angeordnet wird, ist in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h erforderlich.

Anfahrsicht

Der Nachweis der Anfahrsichtweite entfällt, da bei allen in Zukunft entlang dieses Abschnittes vorhandenen Einmündungen in die Bundesstraße Beschleunigungsspuren angebaut werden.

Überholsicht

Die Einhaltung der Überholsichtweiten ist bei einem 2+1 Querschnitt nicht erforderlich. Für jede Fahrtrichtung stehen abwechselnd zwei Fahrstreifen zur Verfügung: Es kann unabhängig vom Gegenverkehr überholt werden.

Gemeindeverbindungsstraße Kenoden – Altgmain (BWV-Nr. 3)

Diese Gemeindeverbindungsstraße stellt eine untergeordnete Straße (Straßenkategorie LS V nach Tabelle 13 der RIN) dar.

Nach Tabelle 1 der RAL müssen für untergeordnete Straßen der Kategorie LS V keine bestimmten Trassierungsgrenzwerte (Entwurfsklassen) eingehalten werden. Die Planung dieser untergeordneten Straße ist in Anlehnung an die RAL möglich.

Über- und Unterschreitung von Trassierungsgrenzwerten

Eine Änderung der Trassierung mit größeren Kuppen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse würde zu erheblichen Dämmen und Einschnitten führen. Das würde dem Erschließungszweck dieser Straße widersprechen (Anbindung aller angrenzenden Bebauung und landwirtschaftlichen Nutzflächen).

Gemeindeverbindungsstraße Altgmain – Hochholzen (BWV-Nr. 71)

Diese Gemeindeverbindungsstraße stellt eine untergeordnete Straße (Straßenkategorie LS V nach Tabelle 13 der RIN) dar.

Nach Tabelle 1 der RAL müssen für untergeordnete Straßen der Kategorie LS V keine bestimmten Trassierungsgrenzwerte (Entwurfsklassen) eingehalten werden. Die Planung dieser untergeordneten Straße ist in Anlehnung an die RAL möglich.

Über- und Unterschreitung von Trassierungsgrenzwerten

Eine Änderung der Trassierung ist wegen der vorliegenden Zwangspunkte (vorhandene Bebauung und weitgehende Nutzung vorhandener Straßengrundstücke) nicht möglich.

Gemeindeverbindungsstraße Altgmain – Gmain (St 2327) (BWV-Nr. 81)

Diese Gemeindeverbindungsstraße stellt eine untergeordnete Straße (Straßenkategorie LS V nach Tabelle 13 der RIN) dar.

Nach Tabelle 1 der RAL müssen für untergeordnete Straßen der Kategorie LS V keine bestimmten Trassierungsgrenzwerte (Entwurfsklassen) eingehalten werden. Die Planung dieser untergeordneten Straße ist in Anlehnung an die RAL möglich.

Auf den ersten 400 m befindet sich die Straße innerhalb bzw. im Vorfeld vorhandener Bebauung (Altgmain).

Über- und Unterschreitung von Trassierungsgrenzwerten

In Altgmain sind wegen der Zufahrt zum Bremsenprüfstand einer vorhandenen Lkw-Werkstatt bei Bau-km 0+326 dieser GVS die große Steigung (12 %) und kleine Kuppe (600 m) nicht zu vermeiden. In Altgmain muss nach Fertigstellung in einer Verkehrsschau auf Grund der Sichtverhältnisse eine zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt werden.

Außerorts ergeben sich durch die geplante Unterführung der GVS nach Vogging und die vorhandene Bebauung an der Gmainbauerstraße ebenfalls Zwangspunkte

die eine Sichtbehinderung durch eine kleine Kuppe (1600m) unvermeidlich machen.

Eine Änderung der Trassierung ist wegen der vorliegenden Zwangspunkte (vorhandene Bebauung und weitgehende Nutzung vorhandener Straßengrundstücke) nicht möglich.

Anpassung vorhandener Gemeindeverbindungsstraßen und Bau von öffentlichen Feld- und Waldwegen

Für die Anpassung vorhandener Gemeindeverbindungsstraßen und den Neubau von öffentlichen Feld- und Waldwegen werden keine Nachweise der geplanten Trassierungselemente geführt.

4.2 Querschnitt

Bundesstraße B 20

Die vorhandene B 20 weist eine Fahrbahnbreite von 7,50 m auf. Durch den geplanten Anbau eines zusätzlichen Fahrstreifens wird der Querschnitt auf den vorgesehenen Regelquerschnitt 11,5+ verbreitert.

künftige Verkehrsbelastung und Querschnittswahl für die B20

Der Querschnitt RQ 11,5+ der B 20 ist für die zukünftige Verkehrsbelastung von ca. 12000 Kfz/24h im Prognosejahr 2030 ausreichend leistungsfähig und angemessen.

Befestigung der Fahrbahn

Bemessungsrelevante Beanspruchung	23,35 Mio. Achsübergänge (Nutzungszeitraum 30 Jahre)
-----------------------------------	---

Nach Tabelle 1 der RStO 12 ist die B 20 demnach der Belastungsklasse 32 zugeordnet.

Befestigung nach RStO 12 mit Verstärkung und Verbreiterung der vorhandenen Befestigung der B 20

Deckschicht mit lärmmindernder Wirkung nach ARS 14/1991
DStrO = -2,0 dB(A)

Einordnung der Lärmschutzanlagen im Querschnitt

Bau-km 0+820 – 0+905 Ostseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 4,00 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 1+800 – 1+980 Westseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 3,50 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 1+980 – 2+070 Westseite
Lärmschutzwand hinter Bankett, Mulde und Böschung
H = 3,00 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 2+210 – 2+310 Ostseite
Lärmschutzwand auf Hinterkante Bankett bzw. Außenkante der Brückenkappe
H = 3,00 m bzw. 2,50 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 2+460 – 2+540 Ostseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 2,50 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 3+800 – 3+830 Ostseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 2,50 m über Fahrbahn der B 20

Einpassung in bebaute Gebiete

Die B 20 verläuft außerhalb bebauter Gebiete.

Entlang der geplanten Gemeindestraßen wurden im Bereich zwischen den beiden Anschlußrampen der B 20 Gehwege angeordnet, um die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen.

Bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Wasserschutzgebiete werden von dieser Baumaßnahme nicht berührt.

Gemeindeverbindungsstraße Kenoden – Altgmain (BWV-Nr. 3)

Gewählt RQ 7,5

5,50 m Fahrbahn und 1,00 m Bankett

Bituminöse Befestigung nach RStO 12, Belastungsklasse 1,0

Gemeindeverbindungsstraße Altgmain – Gmain (St 2327) (BWV-Nr. 81)

Im Bereich Unterführung und Anschlußrampe der B 20

6,00 m Fahrbahn und 1,50 m Gehweg

Freie Strecke

5,50 m Fahrbahn und 1,00 m Bankett (RQ 7,5)

Bituminöse Befestigung nach RStO 12, Belastungsklasse 1,0

Gemeindeverbindungsstraße Altgmain – Hochholzen (BWV-Nr. 71)

Im Bereich Unterführung und Anschlußrampe der B 20

6,50 m Fahrbahn und 1,50 m Gehweg

Freie Strecke

4,50 m Fahrbahn und 0,75 m Bankett (wie vorh. GVS in Hochholzen)

Bituminöse Befestigung nach RStO 12, Belastungsklasse 1,0

öffentliche Feld- und Waldwege in Baulast der Gemeinde

3,50 m Fahrbahn und 0,75 m Bankett

Bituminöse Befestigung nach DVWK-Richtlinien für ländlichen Wegebau

öffentliche Feld- und Waldwege in Baulast der Anlieger

3,00 m Fahrbahn und 0,50 m Bankett

Befestigung ohne Bindemittel nach DVWK-Richtlinien für ländlichen Wegebau

Anpassung untergeordnetes Wegenetz

Wiederherstellung in vorhandener Breite

Die Befestigung erfolgt entsprechend der vorhandenen Befestigung in bituminöser oder ungebundener Bauweise nach den DVWK-Richtlinien für den ländlichen Wegebau.

Landschaftspflegerische Gestaltung

Zur Einbindung der Straße in das Landschafts- und Ortsbild werden die Böschungen und Straßenbegleitflächen unter Einhaltung der erforderlichen Sichtfelder und Sicherheitsabstände durch Baum- und Strauchpflanzungen, Einzelbäume, Obstgehölze und die Anlage von Magerstandorten nach ästhetischen und ökologischen Gesichtspunkten gestaltet. Für die Gehölzpflanzungen wird, soweit in geeigneter Qualität verfügbar, autochthones Pflanzmaterial verwendet.

Mit dem Ziel einer möglichst weitgehenden Erhaltung des Arteninventars der vereinzelt im Gebiet vorkommenden mageren Saumstrukturen werden Saumverpflanzungen vorgenommen. Dazu werden die mageren Säume schonend abgetragen, das Material zwischengelagert und nach Abschluss der Bauarbeiten im Bereich magerer, westexponierter Böschungen zwischen Bau-km 0+650 bis 0+930 wieder aufgebracht.

Die an mehreren Stellen erforderlichen Lärmschutzwände (Bau-km 0+820 – 0+905 Ostseite, Bau-km 1+980 – 2+070 Westseite, 2+210 – 2+310 Ostseite, 2+480 – 2+240 Ostseite und 3+800 – 3+830 Ostseite) werden mit selbstklimmenden Kletterpflanzen begrünt.

Des Weiteren werden Maßnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume vor vermeidbaren, baubedingten Beeinträchtigungen und Schäden durchgeführt. Im Bereich der Waldränder, die in Folge des Bauvorhabens geöffnet werden, ist ein frühzeitiges Unterpflanzen der künftigen Waldrandzonen vorgesehen, um neue, struktureiche und stabile Waldmäntel aufzubauen.

Die detaillierten landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind der Unterlage 12 zu entnehmen.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Bau-km 0+000 Kreuzung der B20 mit der PAN 50 und der GVS Galleck

Die vorhandene Kreuzung mit Linksabbiegerspuren in der B 20 bleibt unverändert.

Bau-km 1+920 bis 2+480 höhenfreier Anschluß Altgmain

Es wird eine höhenfreie Kreuzung der B20 mit der geplanten GVS Altgmain - Hochholzen hergestellt. Der Anschluß an die B 20 erfolgt mit Ausfahrspuren und die Einfahrt in die B 20 durch Spuraddition der Überholspur.

Die geplante GVS Altgmain – Hochholzen stellt eine notwendige Folgemaßnahme des Ausbaus der B 20 dar. Sie wird verursacht durch die Beseitigung von vorhandenen Anschlüssen an die B 20 und die geplante Anschlußstelle der B 20.

Bau-km 3+545 bis 3+845 Parkplatz und Anschluß Mitterbinder

Ausfahrt mit Ausfahrkeil, Einfahrt mit Beschleunigungsspur,
Nur in Fahrtrichtung Landau/Isar nutzbar
Nur Rechtsabbiegen und Rechtseinbiegen zulässig

Bau-km 4+113 Einmündung St 2327

Der vorhandene Knotenpunkt mit Linksabbiegerspur wird Richtung Eggenfelden um einen Abbiegestreifen in die St 2327 ergänzt.

Beseitigung vorhandener Zufahrten

Ansonsten werden alle vorhandenen Einmündungen von Gemeindestraßen und öffentlichen Feld- und Waldwegen sowie Grundstückszufahrten zur B 20 im Ausbaubereich beseitigt.

Geplante Straßen und Wege

Als Ersatz für die entfallenden Einmündungen und Zufahrten zur B20 werden von der Bundesrepublik Deutschland die folgenden Straßen und Wege hergestellt.

GVS Kenoden – Altgmain (künftig Baulast Gemeinde Malgersdorf)

Westlich der B 20 (Bau-km 0+000 – 1+500) wird vom Anschluß an die PAN 50 bis zu Anschluß an die vorhandene GVS nördlich von Altgmain (Baulänge 1500m) eine neue Straße hergestellt.

öFW Kenoden – Straß (künftig Baulast Gemeinde Malgersdorf)

Östlich der B 20 (Bau-km 0+000 – 0+820) wird vom Anschluß an die GVS nach Galleck bis zur Zufahrt des Anwesens Straß (Baulänge 850m) ein neuer Weg hergestellt.

öFW (künftig in Baulast der Anlieger)

~~Östlich der B 20 (Bau-km 0+820 – 0+900) wird hinter dem geplanten Lärmschutzwall ein öFW zur Erschließung der umliegenden Grundstücke erstellt (Baulänge 80m).~~

öFW (künftig in Baulast der Anlieger)

Östlich der B 20 (Bau-km 1+250 – 1+290) wird ein öFW zur Erschließung der umliegenden Grundstücke erstellt (Baulänge 35m).

Überführung GVS Altgmain - Schern (künftig Baulast Gemeinde Malgersdorf)

Bei Bau-km 1+537 wird eine neue Überführung für die GVS von Altgmain nach Schern hergestellt (Baulänge 280 m).

öFW (künftig in Baulast der Anlieger)

Westlich der B 20 (Bau-km 1+720 – 1+795) wird ein öFW zur Erschließung der umliegenden Grundstücke erstellt (Baulänge 100m).

öFW (künftig in Baulast der Anlieger)

Östlich der B 20 (Bau-km 1+800 – 2+000) wird ein öFW zur Erschließung der umliegenden Grundstücke erstellt (Baulänge 200m).

öFW (künftig in Baulast der Anlieger)

Westlich der B 20 (Bau-km 1+990 – 2+010) wird ein öFW zur Erschließung der umliegenden Grundstücke erstellt (Baulänge 15m).

Malgersdorfer Straße in Altgmain (künftig Baulast Gemeinde Falkenberg)

Westlich der B 20 (Bau-km 2+070 – 2+310) wird die vorhandene Malgersdorfer Straße auf 220 m Länge an die neuen Verhältnisse angepasst.

GVS Altgmain – Hofstetten (künftig Baulast Gemeinde Falkenberg)

Westlich der B 20 (Bau-km 2+290) wird die vorhandene Straße auf 160 m Länge an die neuen Verhältnisse angepasst.

GVS Altgmain – Hochholzen (künftig Baulast Gemeinde Falkenberg)

Östlich der B 20 (Bau-km 2+290) wird die Straße auf 675 m Länge neu ausgebaut bzw. der vorhandene öFW zur GVS umgebaut. Die neue GVS quert die B20 bei Bau-km 2+290 mit einer Unterführung.

Der vorhandene öFW nach Oberbinder wird an die GVS bei Bau-km 0+340 (der GVS) angeschlossen.

öFW Kugler (künftig Baulast Gemeinde Falkenberg)

Östlich der B 20 wird bei Bau-km 2+290 ein 35 m langer öFW als Zufahrt zum Anwesen Kugler neu hergestellt.

GVS Altmain – Gmain (künftig Baulast Gemeinde Falkenberg)

Westlich der B 20 (Bau-km 2+290 – 4+113) wird von Altgmain bis zum Anschluß an die St 2327 eine neue Straße hergestellt (Baulänge 1800m).

öFW Oberbinder Vogging (künftig Baulast Gemeinde Falkenberg)

Östlich der B 20 (Bau-km 2+510 – 3+520) wird von Oberbinder bis zum Anschluß an die GVS nach Vogging (Baulänge 1010m) ein neuer öFW hergestellt.

GVS Gmain – Vogging (künftig Baulast Gemeinde Falkenberg)

Bei Bau-km 3+518 queren die vorhandenen Straßen die B 20 mit einer Unterführung und werden auf 315 m Länge an die geänderten Verhältnisse angepaßt

4.4 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit der gewählten Lösung wurde anhand der Checkliste zur Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Landstraßen - Vorentwurf gemäß MS vom 18. Juli 2001 geprüft. Es wurden alle Möglichkeiten zur verkehrssicheren Gestaltung ausgeschöpft, soweit diese für die Planung von Bundesstraßen geboten sind und soweit die Maßnahmen wirtschaftlich vertretbar sind.

4.5 Baugrund und Erdarbeiten

Nach Baugrunduntersuchungen aus dem Jahr 2009 ist entlang der Baustrecke bindiger Boden (Schluff und Ton, Frostempfindlichkeitsklasse F 3) vorhanden, der sich in größeren Abschnitten leicht plastisch verhält.

Der Mutterboden steht im Mittel in 20 cm bis 30 cm Dicke an.

Grundwasser wurde bei Untersuchungstiefen zwischen 2,0 m und 5,0 m unter OK Gelände nicht angetroffen.

Die bindigen Böden sind gering wasserdurchlässig und wasserempfindlich. Der Untergrund ist für die Versickerung von Niederschlagswasser nur unter bestimmten Vorkehrungen geeignet.

Während der Bauzeit muss darauf geachtet werden, dass sich keine Staunisse bilden kann und das Erdplanum nicht ohne Schutzschüttung befahren wird.

Größeren Erdbewegungen, Seitenentnahmen oder Ablagerungen entlang der Bau-strecke sind nicht geplant.

4.6 Entwässerung

Vorflut

Vorfluter im Bereich der Baumaßnahme sind mehrere unbenannte Entwässerungsgräben, die von Bau-km 0+000 – 2+500 nach Westen zum Rimbach und von Bau-km 2+500 – 4+100 nach Osten zum Zeller Bach fließen. (alles Gewässer III.Ordnung).

Vorhandene Entwässerungsanlagen

Das bestehende Entwässerungssystem der B 20 besteht aus Rasenmulden entlang der Straße und Querdurchlässen mit Ableitung ohne Rückhaltung oder Reinigung.

Das Wasser wird bisher aus den Querdurchlässen der B 20, entsprechend der natürlichen Wasserablaufverhältnisse, in die unterhalb liegenden Grundstücke abgeleitet. Dauernd wasserführende Vorfluter sind wegen des Verlaufs der B 20 auf einem Höhenrücken nur ein wenig in erreichbarer Nähe vorhanden.

Meistens wird das Wasser bisher auf Privat-Grundstücken über Wiesenflächen oder in vorhandenen unbenannten trockenfallenden Entwässerungsgräben zum Rimbach oder Zeller Bach abgeleitet

Geplante Entwässerungsanlagen

Querdurchlässe, Außengebiete

Das Niederschlagswasser der oberhalb der geplanten Straßen und Wege liegenden Außengebiete wird soweit möglich direkt zu den Querdurchlässen in den Bundesstraße B 20 abgeleitet. Nur wenn es wegen der topografischen Verhältnisse nicht zu vermeiden ist, fließt es in die geplanten Retentionsbodenfiltermulden oder Rückhaltebecken.

Die Mindestabmessungen der Durchlässe wurden nach DIN 19661-1 und RAS-Ew mit DN 400 bei Feldwegen und Gemeindestraßen und DN 500 unter der Bundesstraße festgelegt. ~~Nur in einem Fall (Bau km 2+700) wird wegen der sehr geringen Abflußmenge auch unter der Bundesstraße nur DN 400 verlegt.~~

Die Bemessung der Durchlässe unter der B 20 wurde entsprechend der Empfehlungen der RAS EW für die Entwässerung im Bereich von Straßentiefpunkten für ein 20-jährliches Regenereignis durchgeführt.

Die vorhandenen Querdurchlässe unter der B 20 werden, soweit sie für ein 20-jährliches Regenereignis (Empfehlung nach RAS-EW für Straßentiefpunkte) ausreichend leistungsfähig sind, nur verlängert. Durchlässe, mit zu geringer Leistungsfähigkeit müssen ausgetauscht werden. Es werden dieselben Rohrmaterialien wie vorhanden (Beton) verwendet.

Das Wasser wird, wie bisher, aus den Querdurchlässen der B 20, entsprechend der natürlichen Wasserablaufverhältnisse, in die unterhalb liegenden Grundstücke abgeleitet. Meistens wird das Wasser auf Privat-Grundstücken über Wiesenflächen oder in vorhandenen unbenannten trockenfallenden Entwässerungsgraben zum Rimbach oder Zeller Bach abgeleitet

Die Ableitung des Niederschlagswassers aus den Außengebieten ist wegen der natürlichen Geländeverhältnisse nicht zu vermeiden, aber sie erfolgt aus den Querdurchlässen der B 20 gebündelt und nicht breitflächig.

Durch die gebündelte Ableitung aus den Querdurchlässen der B20 liegen bei den Unterliegern Eingriffe nach § 37 Abs. 1 WHG vor. Nach § 37 (Abs. 3) WHG kann die zuständige Behörde aus Gründen des Allgemeinwohls, in diesem Fall des öffentlichen Verkehrs, Abweichungen von den Festlegungen in § 37 (Abs. 1 und 2) WHG zulassen.

Die Bundesrepublik Deutschland (Straßenbaulastträger) wird in privatrechtlichen Vereinbarungen mit den betroffenen Unterliegern das für die Ableitung erforderliche Nutzungsrecht regeln (Entschädigung nach § 37 Abs. 3 WHG).

Entwässerung der Straßen und Wege, Regelfall Retentionsbodenfiltermulden

Die nach den geltenden Richtlinien erforderliche Reinigung des Niederschlagswassers von den befestigten Fahrbahnen der geplanten Straßen und Wege wird im Regelfall durch geplante Retentionsbodenfiltermulden (1,00 m – 3,00 m breit, 20 cm – 50 cm tief, mit Querschlägen) gesichert.

Die Retentionsbodenfiltermulden werden für maximal 1-jährliche Regenereignisse

bemessen. Der Ablauf aus den Sickerleitungen der Retentionsbodenfiltermulden erfolgt zu den Querdurchlässen der B 20.

Bei größeren Regenereignissen findet ein Notüberlauf der Retentionsbodenfiltermulden entlang der Mulden (Überlauf über die Querschläge in den Mulden) zu den vorhandenen Querdurchlässen statt. Dort wird das Wasser wie bisher in das Gelände bzw. in vorhandene Entwässerungsgräben abgeleitet (entspricht den natürlichen Wasserablaufverhältnissen).

Zur weiteren Drosselung der Abflüsse wird der Notüberlauf aus den Retentionsbodenfiltermulden soweit topographisch möglich unter Umgehung der Absetzbecken in die geplanten Rückhaltebecken RRB1 und RRB2 geleitet. Der Bereich von Bau-km 1+760 bis 2+985 fließt in das Rückhaltebecken des RRB1. Der Bereich von Bau-km 2+985 bis 3+620 fließt in das Rückhaltebecken des RRB2.

Entlang der gesamten Baustrecke werden am Böschungsfuß bzw. zwischen Bundesstraße und untergeordnetem Wegenetz diese Retentionsbodenfiltermulden hergestellt.

Grundlage der hydraulischen Bemessungen der Retentionsbodenfiltermulden ist Arbeitsblatt DWA-A117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“.

Das auf den Fahrbahnen der Bundesstraße und des untergeordneten Wegenetzes anfallende Niederschlagswasser wird breitflächig über Bankette und Böschungen in die geplanten Retentionsbodenfiltermulden geleitet. Das verschmutzte Niederschlagswasser wird in den Mulden gereinigt und gedrosselt entsprechend der natürlichen Abflußverhältnisse zu den Unterliegern weitergeleitet.

Behandlung von gesammeltem Niederschlagswasser

Bei den Einschnitten der beiden geplanten Unterführungen (Bau-km 2+290 und 3+518) werden die topografischen Verhältnisse verändert. Eine Sammlung der auf den Fahrbahnen, Böschungen und oberhalb der Einschnitte vorhandenen Außengebieten anfallenden Niederschlagswasser ist nicht zu vermeiden. Das anfallende Niederschlagswasser wird in Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Regenwasserkanäle zu den geplanten Absetz- und Rückhaltebecken abgeleitet.

Das gesammelte Niederschlagswasser aus Einschnittsbereichen wird in 3 Rückhaltebecken (mit Absetzbecken und Leichtflüssigkeitsabscheider) bei Bau- km 2+280, 3+550 und 3+900 behandelt und in dauernd wasserführende Gräben abgeleitet.

Grundlage der hydraulischen Bemessungen von Regenrückhaltebecken ist Arbeitsblatt DWA-A117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“.

Vor Einleitung von gesammeltem Regenwasser in einen Vorfluter ist nach den derzeit geltenden Richtlinien (Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“) eine Reinigung (Absicherung gegen Leichtstoffflüssigkeiten und Absetzvorgang) und Rückhaltung in Regenrückhaltebecken erforderlich.

Sickerleitungen, vorhandene Drainagen

Zur Entwässerung des frostsicheren Straßenaufbaues der Bundesstraße und des geplanten Wegenetzes werden Sickerleitungen verlegt, falls die Frostschutzschicht nicht frei entwässern kann.

Bestehende Drainagen werden, soweit sie von der Maßnahme betroffen sind, den geänderten Verhältnissen angepasst.

Die detaillierten wasserrechtlichen Unterlagen sind der Unterlage 13 zu entnehmen.

4.7 Ingenieurbauwerke

BW 1-1, Überführung ÖFW bei Bau-km 1+537

Bauart		Stahlbeton 1-Feldbrücke
Breite zw. Gel.	=	5,50 m
LW	=	25,00 m
LH	=	> 4,70 m
Winkel	=	100 gon

BW 2-1, Unterführung GVS bei Bau-km 2+290 (Anschluss Altgmain)

Bauart		Stahlbeton 1-Feldbrücke
Breite zw. Gel.	=	18,50 m
LW	=	15,00 m
LH	=	> 4,50 m
Winkel	=	100 gon

BW 3-1, Unterführung GVS bei Bau-km 3+518

Bauart		Stahlbeton 1-Feldbrücke
Breite zw. Gel.	=	16,50 m
LW	=	10,00 m
LH	=	> 4,70 m
Winkel	=	86 gon

4.8 Straßenausstattung

Ausstattung des Straßenraums gemäß den aktuellen Richtlinien.

4.9 Besondere Anlagen

Der vorhandene Parkplatz westlich der B 20 bei Bau-km 0+400 entfällt. Dieser Bereich wird mit der geplanten GVS Kenoden - Altmain überbaut.

Der vorhandene Parkplatz östlich der B 20 bei Bau-km 3+700 bleibt erhalten, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird die Ausfahrt mit einem 35 m langen Ausfahrkeil und die Einfahrt in die Bundesstraße mit einer 70 m langen Beschleunigungsspur ausgebaut.

4.10 Öffentliche Verkehrsanlagen

Die Busbuchten im Bereich des Knotenpunktes B 20 / PAN 50 bei Bau-km 0+000 bleiben unverändert.

Die vorhandenen Busbuchten an der B 20 im Bereich der 3-Spurigen Querschnitte (Bau-km 2+000 und 3+040) werden wegen der erhöhten Unfallgefahr beseitigt.

Es ist beabsichtigt die Buslinien (Regionalverkehr und Schulbusse) auf die von der PAN 50 bis zur St 2327 westlich parallel neben der B 20 verlaufenden neuen Gemeindeverbindungsstraßen zu verlagern.

Die neuen Haltestellen (Halten auf der Fahrbahn, keine baulichen Maßnahmen, nur Markierung und Beschilderung) werden nach Abstimmung mit den Betreibern der Buslinien und den Gemeinden angeordnet. Vorzugsweise im Bereich der geplanten Über- und Unterführungen, damit für die Fußgänger ein gefahrloses Queren der Bundesstraße möglich ist.

4.11 Leitungen

Verlegung bzw. Anpassungen von Leitungen werden mit den einzelnen Versorgern abgestimmt. Sämtliche Umbauarbeiten werden in einem Spartengespräch vor Baubeginn abgestimmt und festgelegt. Die Kostentragung richtet sich nach den bestehenden Rechtsverhältnissen.

Die Leitungen der folgenden Versorgungsunternehmen werden entlang der Bau-

strecke mehrmals betroffen:

Deutsche TELEKOM (Fernmeldekabel)

Bayernwerk AG (Stromleitungen, Mittel- und Niederspannung)

Wasserzweckverband Oberes Kollbachtal (Wasserleitungen)

Gemeinde Falkenberg (Kanalisationsleitungen)

Alle erforderlichen Verlegungen bzw. Anpassungen der betroffenen Leitungen sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) für die einzelnen Berührungspunkte aufgeführt.

4.12 Ausbau von Gewässern

entfällt

5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Nach §§ 41 und 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.05.1990 ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche, Abgase etc. hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Dies gilt jedoch nur, soweit die Kosten einer Lärmschutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Den nachfolgenden Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes werden die "Richtlinien für Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90)", die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 und die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen vom 2. Juni 1997 (VLärmSchR 97) zugrunde gelegt.

Als wissenschaftliche Zusammenfassung entsprechen die darin enthaltenen maßgeblichen Grenzwerte den neuesten technischen und medizinischen Erkenntnissen über die Auswirkung und Zumutbarkeit des Verkehrslärms.

Bei der Beurteilung der Lärmsituation ist grundsätzlich zwischen einem Neubau und einer wesentlichen Änderung einer Straße zu unterscheiden (§ 41 BImSchG).

Bei dem geplanten bestandsorientierten Straßenbauvorhaben handelt es sich durchgängig um eine Änderung einer bestehenden Straße.

Die Änderung ist wesentlich, wenn

- die Straße baulich um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird. Diese bauliche Erweiterung muss zwischen zwei Verknüpfungen erfolgen.
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms
 - um mindestens 3 dB(A) erhöht wird
 - auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird
 - von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts weiter erhöht wird (dies gilt nicht für Gewerbegebiete)

Bei dem geplanten bestandsorientierten Ausbau wird an die bestehende B 20 einseitig angebaut. Durch diese Verbreiterung wird ein zusätzlicher Fahrstreifen ermöglicht. Dieser Anbau wird als **wesentliche Änderung nach §1 Absatz 2 Nr. 1 der 16. BImSchV** gewertet.

Die Berechnung der Schallimmissionen wurde im Untersuchungsgebiet an insgesamt 78 Gebäuden fassaden- und etagenweise durchgeführt. Die genaue Lage der Immissionsorte kann aus dem Lageplänen in Unterlage 7.1 und Unterlage 11.2 entnommen werden.

Berechnungsgrundlagen :

Prognose 2030 DTV = 11865 Kfz/24h

Lkw-Anteil 21,4 % tags und 40,4 % nachts.

Höchstgeschwindigkeit 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw

Deckschicht mit lärmindernder Wirkung nach ARS 14/1991

DStrO = -2,0 dB(A)

Im Planungsgebiet ergeben sich durch den 3-streifigen Ausbau der B 20 im Prognose-Planfall von Bau-km 0+000 bis 4+113 eine Betroffenheit von 28 Schutzfällen am Tag und 64 Schutzfällen in der Nacht aufgeteilt auf 15 Gebäude unmittelbar an der Ausbautrasse.

Aufgrund der weitläufigen Ausbreitung, der im Außenbereich liegenden Wohnbauungen ist ein durchgehender Lärmschutz an der B 20 in dem Ausbaubereich nicht verhältnismäßig und kann nur in einigen Teilbereichen realisiert werden.

Dies hat zur Folge, dass in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) in fünf Teilbereichen Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen werden.

Bau-km 0+820 – 0+905 Ostseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 4,00 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 1+800 – 1+980 Westseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 3,50 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 1+980 – 2+070 Westseite
Lärmschutzwand hinter Bankett, Mulde und Böschung
H = 3,00 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 2+210 – 2+265 Ostseite
Lärmschutzwand auf Hinterkante Bankett bzw. Außenkante der Brückenkappe
H = 3,00 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 2+265 – 2+310 Ostseite
Lärmschutzwand auf Hinterkante Bankett bzw. Außenkante der Brückenkappe
H = 2,50 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 2+460 – 2+540 Ostseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 2,50 m über Fahrbahn der B 20

Bau-km 3+800 – 3+830 Ostseite
Lärmschutzwand hinter Bankett und Mulde
H = 2,50 m über Fahrbahn der B 20

Ergänzend zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht nach den schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) an 7 besonders exponierten Gebäuden dem Grunde nach ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen für die Fenster von gegebenenfalls betroffenen Schlaf- oder Aufenthaltsräumen. Diese folgenden Gebäude sind in den Lageplänen (Unterlage 7.1 und 11.2) gekennzeichnet.

Bau-km 0-040, Kenoden Hs.Nr. 74 ½
auf der Nord-, Ost- und Südseite in Erdgeschoß und 1.Obergeschoß

Bau-km 2+007, Altgmain, Zellerstraße 3
auf der Ost- und Südseite im 1.Obergeschoß

Bau-km 2+240, Kugler Hs.Nr. 1
auf der Nord- und Westseite im 1.Obergeschoß

Bau-km 2+505, Oberbinder Hs.Nr. 1
auf der Nord- und Westseite in Erdgeschoß, 1. und 2.Obergeschoß
auf der Südseite in 1. und 2 Obergeschoß

Bau-km 3+035, Gmain, Sillacher Weg 1
auf der Südostseite in Erdgeschoß und 1.Obergeschoß

Bau-km 3+170, Gmain, Hausweg 1
auf der Nord-, West- und Südseite in Erdgeschoß und 1.Obergeschoß

Bau-km 3+810, Mitterbinder, Hs.Nr. 1
auf der Nord- und Westseite in Erdgeschoß, 1. und 2.Obergeschoß

Da eine ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile eines Wohnraums in der Regel nur bei geschlossenen Fenstern gewährleistet ist, müssen im Falle des passiven Schallschutzes für Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorgesehen werden.

Die Abwicklung der passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses nach Antragstellung durch den Eigentümer.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete werden durch die Maßnahme nicht berührt.

5.3 Sonstige Schutzmaßnahmen

sind nicht erforderlich

6 Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten

Die Straßenbaumaßnahmen finden außerhalb von Überschwemmungsgebieten statt.

7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Zu allen Ausführungen siehe auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 Textteil, 12.2 Bestands- und Konfliktplan und 12.3 Maßnahmenplan) sowie die Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.4)

Im Rahmen der Konfliktanalyse wurden die zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Schutzgüter (Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft/Landschaftsbild) unter Berücksichtigung der geplanten Minimierungsmaßnahmen ermittelt.

Bei den vom Ausbau betroffenen Lebensräumen handelt es sich überwiegend um gehölzbetonte Biotope und Gras- und Krautsäume unterschiedliche Ausprägung. Kleinflächig sind darunter auch magere Wald- und Wegsäume sowie Hochstauden- und Röhrichtbestände. Diese Lebensräume liegen alle im unmittelbaren Nahbereich und damit in der Beeinträchtigungszone der bestehenden B 20 und weisen daher durchwegs eine suboptimale Lebensraumqualität auf. Gleichzeitig ist zu konstatieren, dass in der Folge des Ausbauvorhabens keine signifikante Erhöhung der Gefährdungs- und Beeinträchtigungsrisiken streng geschützter Arten zu erwarten ist

Im Untersuchungsgebiet selbst gibt es keine FFH- oder SPA-Gebiete. Nachteilige Auswirkungen auf die nächstgelegenen Natura 2000-Gebiete können ausgeschlossen werden. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht notwendig

Im Untersuchungsgebiet sind zahlreiche europarechtlich geschützte Tierarten des Anhangs IVa der FFH-Richtlinie und Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie nachgewiesen. Darüber hinaus kann das Vorkommen einiger weiterer europarechtlich geschützter Arten potenziell angenommen werden. Für die prüfungsrelevanten Arten wird in der Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung untersucht, inwieweit sie von dem Vorhaben betroffen sind und ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (nach § 44 Abs.1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG) erfüllt sein können.

Bei den meisten betroffenen Tierarten können Verbotstatbestände ausgeschlossen oder durch geeignete Vorkehrungen vermieden werden.

Bei den vorhabensbedingt (möglicherweise) betroffenen Arten Zauneidechse und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling muss aufgrund des unvermeidbaren Risikos, dass Individuen oder Fortpflanzungsstadien zu Schaden kommen können, eine artenschutzrechtliche Ausnahme beantragt werden. Außerdem sind vorgezogene funktionserhaltenden Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) notwendig, um bei den „Baumfledermäusen“ und dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling Verbotstatbestände zu vermeiden.

Von den vorhabensbedingten unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind vorrangig das Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ sowie das Schutzgut „Landschaft, Landschaftsbild“ betroffen. Die Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter sind nachrangig zu bewerten.

Die Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsermittlung basiert auf den „gemeinsamen

Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a Bay-NatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.6.1993“.

Im Zuge des Straßenbauvorhabens finden folgende ausgleichspflichtige Eingriffe statt:

- Versiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen sowie Straßenbegleitflächen
- Versiegelung forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen
- Unmittelbare Veränderung (Versiegelung, Überbauung) von Biotopflächen (überwiegend vorbelastet durch Lage in der bestehenden Beeinträchtigungszone)
- Verlust des Biotopwertes aufgrund Verkleinerung

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzflächen liegt bei ~~2,05 ha~~ **2,076 ha**.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Lebensraumverluste betreffen vor allem Wälder mit ihren Randzonen sowie einige Saumstrukturen auf mageren Standorten. Das Ausgleichskonzept sieht daher Biotopentwicklungsmaßnahmen in dem Lebensraumtypenspektrum vor, in dem die wesentlichsten Verluste zu erwarten sind. Dies wird durch die Entwicklung von Waldlebensräumen und extensiv genutzten Grünlandflächen erreicht. Die Ausgleichsflächen liegen ca. 6,5 km östlich des Untersuchungsgebiets zwischen Bachham und Unterhöft (Gde. Schönau, Lkrs. Rottal-Inn) und befinden sich damit in der gleichen naturräumlichen Einheit (Tertiärhügelland zwischen Isar und Inn“), in der auch der Eingriff stattfindet.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds werden durch die Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenböschungen und Straßenbegleitflächen ausgeglichen.

Die aus artenschutzrechtlichen Gründen notwendigen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) und die Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen relevanter Tierarten (FCS-Maßnahmen) werden im Bereich der Straßenbegleitflächen bzw. ihrem unmittelbaren Umfeld durchgeführt, so dass die betroffenen Lebensräume und die zugeordneten Kompensationsmaßnahmen in räumlich-funktionalem Zusammenhang stehen.

Unter der Voraussetzung einer sorgfältigen und vollständigen Umsetzung aller Maßnahmen kann für alle Eingriffe Ausgleich geschaffen werden.

8 Durchführung der Baumaßnahme

Bauabschnitte

Eine Aufteilung der Straßenbaumaßnahme in Bauabschnitte ist nicht beabsichtigt. Die Brückenbauwerke können mit entsprechenden Baustraßen zur Umfahrung der Baugruben vor Beginn der Straßenbauarbeiten erstellt werden.

Zeitliche Abwicklung

Die Straßenbaumaßnahme kann nach erfolgter Genehmigung in einer Bauzeit von ca. 2 Jahre realisiert werden.

Grunderwerb

Der Grunderwerb ist durch freihändigen Ankauf vorgesehen.

Erschließung

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die vorhandene B 20 und die querenden Gemeindestraßen.

Verkehrsregelung

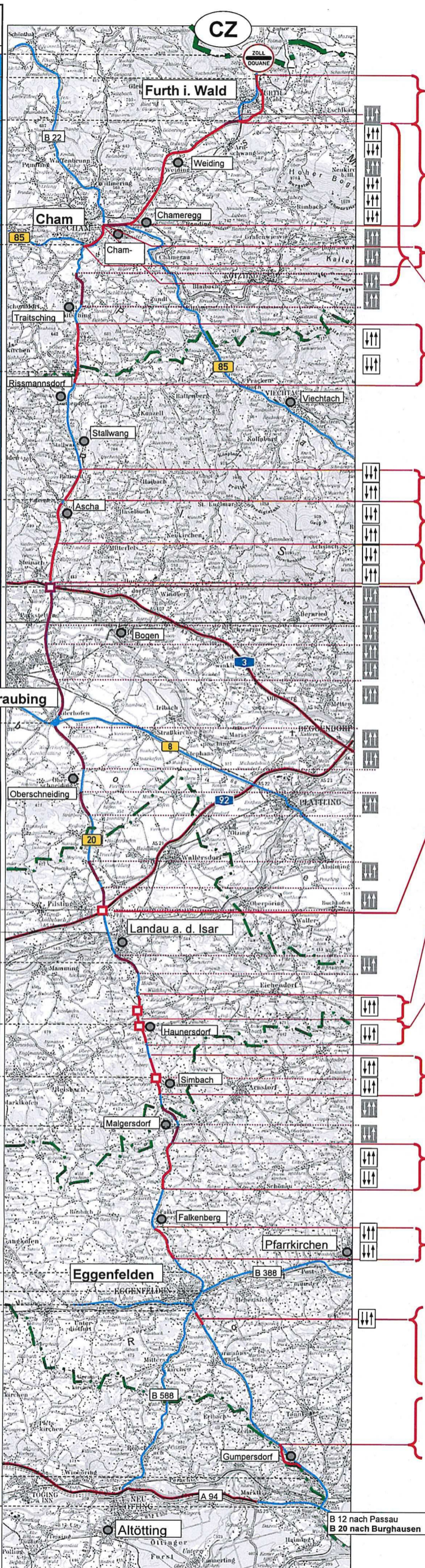
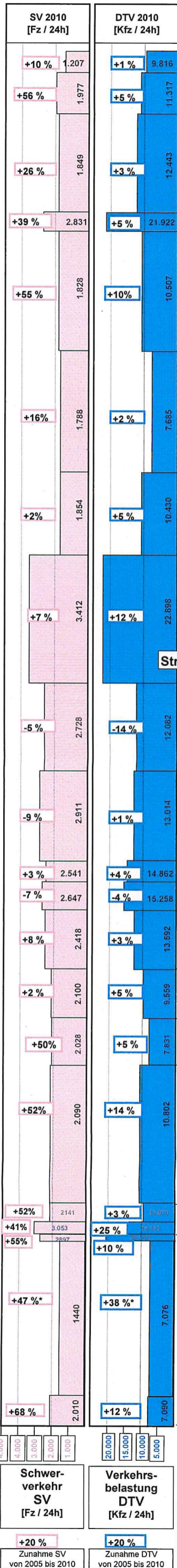
Während der Bauzeit kann der Verkehr auf der B 20 mit eingeschränkten Fahrbahnbreiten und entsprechender Geschwindigkeitsbeschränkung aufrecht erhalten werden. Im Bereich der geplanten Unterführungsbauwerke müssen während der Bauzeit der Brücken Umfahrungen der Baugrube erstellt werden.

Während der Verstärkung des Oberbaus (Abfräsen, Tragschichtverstärkung und Deckenbau über die gesamte Fahrbahnbreite der B 20) ist eine Umleitung des gesamten Verkehrs nicht zu vermeiden.

Eine großräumige Umleitung des Verkehrs der B 20 auf den Staatsstraßen St 2083 und St 2327 ist westlich der Baumaßnahme von Hainersdorf über Reisbach nach Unterbinder möglich.

Kleinräumige Umleitungen auf Kreis- und Staatsstraßen können entweder westlich der Baustelle von Malgersdorf über Haberskirchen nach Unterbinder (St 2327, PAN 35 und DGF 14) oder östlich der Baustelle von Malgersdorf über Zell nach Unterbinder (St 2115 und PAN 36) erfolgen.

Jede Umleitungsstrecke weist enge Ortsdurchfahrten auf und ist deshalb nur für die Aufnahme des Verkehrs einer Fahrtrichtung der B 20 geeignet.



- Ortsumgehung Furth i. Wald**
Vordringlicher Bedarf
Länge: 4,3 km
Kosten: 77,4 Mio. €
Stand: in Bau seit 30.10.2007
- Ausbau Cham - Furth i. Wald**
3-streifiger Ausbau in 4 Bauabschnitten
Länge: 9,1 km, Kosten: 15,8 Mio. €
Stand: 1. BA Verkehrsfreigabe 07.12.2007
2. BA in Bau (VF: 06/2013)
3. BA Verkehrsfreigabe 27.05.2011
4. BA: Vorbereitung Planfeststellung
- Ausbau OU Cham 2-bahnig**
Vordringlicher Bedarf
Cham Süd - Cham Mitte
Länge: 2,3 km
Stand: Voruntersuchung
- Weiterer Bedarf:**
Zweibahniger Ausbau - Cham - Cham - Furth i. Wald
- Ausbau Cham - Rissmannsdorf**
Vordringlicher Bedarf
3-streifiger Ausbau (zwei Überholabschnitte)
Länge: 4,9 km
Kosten: 14,9 Mio. €
Stand: Planfeststellung
- Ausbau nördlich Ascha**
3-streifiger Ausbau (zwei Teilabschnitte)
Länge: 3,3 km
Kosten: 6,0 Mio. €
Stand: Vorüberlegungen
- Ausbau Wolferszell - Ascha**
3-streifiger Ausbau (zwei Teilabschnitte)
Länge: 3,3 km
Kosten: 4,0 Mio. €
Stand: in Bau
- Ausbau Steinach - Wolferszell**
3-streifiger Ausbau (zwei Teilabschnitte)
Länge: 2,2 km
Kosten: 2,5 Mio. €
Stand: Vorentwurf in Bearbeitung
- Umbau der Anschlussstelle Straubing A 3 / B 20**
Erweiterung zum "Kleeblatt"
Kosten: 9,0 Mio. €
Stand: unter Verkehr
- Umbau der Anschlussstelle Landau a.d. Isar A 92 / B 20**
Erweiterung zum "Kleeblatt"
Kosten: 6,0 Mio. €
Stand: Vorüberlegungen
- Ausbau Mettenhausen**
3-streifiger Ausbau
Umbau AS Mettenhausen B 20/DGF 19
Länge: 1,2 km
Kosten: 3,1 Mio. €
Stand: Plafe-Unterlagen in Bearbeitung
- Ausbau Haunersdorf**
3-streifiger Ausbau
Umbau AS Haunersdorf B 20/St 2083
Länge: 1,6 km
Kosten: 3,2 Mio. €
Stand: Plafe-Unterlagen in Bearbeitung
- Ausbau bei Simbach**
3-streifiger Ausbau (zwei Teilabschnitte)
Umbau AS Simbach B 20/St 2112
Länge: 3,1 km
Kosten: 6,9 Mio. €
Stand: Vorentwurf genehmigt
- Ausbau nördlich Falkenberg**
3-streifiger Ausbau in Teilabschnitten
Anzahl: Zwei Teilabschnitte
Länge: 4,2 km
Kosten: 9,6 Mio. €
Stand: Vorentwurf vom 28.01.2010
- Ausbau nördlich Eggenfelden**
3-streifiger Ausbau in Teilabschnitten
Anzahl: Zwei Teilabschnitte
Länge: 3,5 km
Kosten: 3,0 Mio. €
Stand: Vorüberlegungen
- Ausbau südlich Eggenfelden**
Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken
Länge: 1,5 km
Kosten: 1,5 Mio. €
Stand: Vorüberlegungen
- Ortsumgehung Gumpersdorf**
Länge: 2,7 km
Kosten: 9,6 Mio. €
Stand: Vorentwurf in Bearbeitung

StBA Regensburg	StBA Passau - Servicestelle Deggendorf	StBA Landshut	StBA Passau - Servicestelle Pfarrkirchen
<p>Zweibahniger Ausbau der B 20 im Bereich des StBA Regensburg</p> <p>Abschnitt Cham - Bauamtsgrenze PA Länge: 12 km Kostenschätzung: ca. 130 Mio. €</p> <p>asymmetrischer Ausbau: Bestand in Teilabschnitten nur zweistreifig, daher zusätzlich Verbreiterung der Fahrbahn und Ergänzung der zweiten Fahrbahn an der Ostseite bis zur Kreisstraße CHA 3, im folgenden Abschnitt Wechsel auf die Westseite, Umbau von 6 Anschlussstellen, in Teilbereichen evtl. Linienerbesserung aufgrund zu kleiner Kurvenradien notwendig (siehe Detailbeschreibung)</p>	<p>Zweibahniger Ausbau der B 20 im Bereich des StBA Passau</p> <p>Abschnitt Bauamtsgrenze R - BAB A 3 Länge: 18,5 km Kostenschätzung: ca. 6 Mio. € / km = 110 Mio. €</p> <p>asymmetrischer Ausbau: Bestand in Teilabschnitten nur zweistreifig, daher zusätzlich Verbreiterung der Fahrbahn und Ergänzung der zweiten Fahrbahn nach naturschutzfachlichen Gegebenheiten</p> <p>Abschnitt BAB A 3 - B 8 Länge: 11,7 km Kostenschätzung: ca. 40 Mio. €</p> <p>asymmetrischer Ausbau: Ergänzung der zweiten Fahrbahn an der Ostseite und Ummarkierung der bestehenden Fahrbahn, Brückenbauwerke sind teilweise bereits für die 2. Fahrbahn vorbereitet, kaum Änderungsbedarf bei den Anschlussstellen (siehe Detailbeschreibung)</p> <p>Abschnitt B 8 - Bauamtsgrenze LA Länge: 10,1 km Kostenschätzung: ca. 5 Mio. € / km = 50 Mio. €</p> <p>asymmetrischer Ausbau: Bestand in Teilabschnitten nur zweistreifig, daher zusätzlich Verbreiterung der Fahrbahn und Ergänzung der zweiten Fahrbahn an der Ostseite, Änderung der teilplanfreien Knoten zu planfreien Knotenpunkten</p>	<p>Zweibahniger Ausbau der B 20 im Bereich des StBA Landshut</p> <p>Abschnitt Bauamtsgrenze PA - BAB A 92 Länge: 7,1 km Kostenschätzung: ca. 39 Mio. €</p> <p>asymmetrischer Ausbau: Bestand in Teilabschnitten nur zweistreifig, daher zusätzlich Verbreiterung der Fahrbahn und Ergänzung der zweiten Fahrbahn, Umbau der AS St 2074 sowie DGF 5</p> <p>Erweiterung der AS Landau a. d. Isar zu einem "Kleeblatt" Kosten: 6 Mio. €</p> <p>Abschnitt BAB A 92 - Bauamtsgrenze PA Zweibahniger Ausbau der B 20 ist südlich der BAB A 92 nicht vorgesehen</p>	<p>Zweibahniger Ausbau nicht vorgesehen</p>



* = andere Zählstelle