

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern, Staatliches Bauamt Passau	
Straßenklasse und Nr.: Staatsstraße St 2118	
Streckenbezeichnung: Fürstenzell – Bad Pilzweg	
Baumaßnahme/Bauwerk: Ausbau von Station 0 + 940 bis 1 + 925,30	
Bauwerks-Nr. (ASB):	
Träger der Baumaßnahme: Freistaat Bayern, Staatliches Bauamt Passau	
<h2>Wasserrechtsverfahren</h2> <p>- Erläuterungsbericht -</p>	
Aufgestellt: Passau, den 17.03.2025	Geprüft: Passau, den 17.03.2025 

1. Allgemeines

1.1 Lage im Straßennetz

Ausgehend von den großräumigen Verkehrsverbindungen im Zuge der

- BAB A 3 Linz – Regensburg
- B 8 Passau – Vilshofen – Plattling
- B 12 AS Pocking A 3 – München
- B 388 Pocking – Eggenfelden

wird das erweiterte Plangebiet von einem Netz von Staats- und Kreisstraßen erschlossen. Zu diesem Netz gehört auch die Staatsstraße St 2118, die an der AS Passau – Mitte der BAB A 3 beginnt, in südwestlicher Richtung quer durch den südlichen Landkreis Passau verläuft und in ihrer Fortsetzung als St 2116 südlich von Griesbach i. Rottal beim Schwaim in die B 388 mündet.

Die Straße ist eine wichtige Verbindung von der Autobahn A 3 in die Bäderregion Bad Birnbach und Griesbach i. Rottal. Sie verbindet u.a. die beiden Grundzentren Bad Griesbach und Fürstenzell.

Verbindungsfunktionsstufe III

→ Regionalstraße LS III

→ EKL 3

Die Straße ist in weiten Bereichen gut ausgebaut, nach den Entwurfsgrundsätzen der Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen (RAL), nur in einigen Abschnitten genügt sie nicht mehr den heute üblichen Standards für eine Staatsstraße.

Ein solcher Abschnitt ist das hier betrachtete Straßenstück vom westlichen Ortsausgang Fürstenzell bis Pilzweg.

1.2 Einordnung in Ausbaupläne

Der Ausbau ist im Rahmen der Ortsumgehung Fürstenzell seit vielen Jahren im Gespräch. Da eine Ortsumgehung aus verschiedenen Gründen nicht realisierbar ist, aber aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Handlungsbedarf besteht, soll jetzt ein sog. bestandsorientierter Ausbau erfolgen.

1.3 Länge der Baustrecke, Kosten, Kostenträger

Gemäß Bauentwurf beträgt die Ausbaulänge = 0,98530 km

Länge der anzuschließenden Seitenstraßen = 0,52321 km

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme einschließlich Planung und Grunderwerb sind mit 4.916.000,- € veranschlagt.

Kostenträger der Maßnahme ist der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Passau.

2. Straßen- und Verkehrsverhältnisse

2.1 Gegenwärtiger Zustand

Die bestehende Straße ist im Planungsabschnitt nicht frostsicher ausgebaut, mit einer Breite von nur 5,25 m.

Gemäß geotechnischem Bericht des Büros Dr. Schilling, Fürstzell, beträgt die Frostschuttschichtdicke zwischen 10 – 39 cm, die Asphalttschicht, ATS + ADS, beträgt zusammen zwischen 10 bis 14 cm.

Die Linienführung ist sehr unetig, der kleinste Kurvenradius beträgt 50 m.

Die Trasse verläuft geländeangepaßt, d.h. es sind Steigungsstrecken bis 13 % vorhanden, die Kuppen- bzw. Wannenausrundungen betragen z.T. unter $R = 500$ m. Dies bewirkt, dass die Sichtverhältnisse sehr eingeschränkt sind.

Im Zuge der St 2118 haben sich im hier beplanten Abschnitt 200 im Zeitraum 01.01.2001 bis 31.03.2015 insgesamt 55 Unfälle (6 Schwerverletzte, 29 Leichtverletzte und 20 Sachschäden) ereignet.

2.2 Verkehrsmengen

Bei der zuletzt durchgeführten Verkehrszählung wurde folgendes festgestellt:

DTV Gesamt	4283
DTV Güterverkehr	150

2.2.1 Grunddaten

Vorgesehener Nutzungszeitraum:	N = 30
30 Jahre	SV-Änderungsfaktor
	fz = 1,159 (Tabelle A 1.7)
Durchschnittliche Achszahl pro Fzg:	Achszahlfaktor
SV – Anteil > 3 % und < 6 %	fa = 4,0
Mittlerer Lastkollektivquotient:	Lastkollektivquotient
SV – Anteil > 3 % und < 6 %	q bm = 0,25
Anzahl der Fahrstreifen:	2
	Fahrstreifenfaktor
	f 1 = 0,50
Fahrstreifenbreite:	Breitenfaktor
b = 3,25 bis unter 3,75 m	f 2 = 1,10
Längsneigung (max.)	Steigungsfaktor
9 % bis unter 10 %	f 3 = 1,35
DTA (SV) =	DTV (SV) * fa = 150 * 4,0 = 600

2.2.2 Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

$$B = N * DTA(SV) * q_{bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365 =$$

$$B = 30 * 600 * 0,25 * 0,50 * 1,10 * 1,35 * 1,159 * 365 = 1.413.466$$

Tabelle 1: Dimensionierungsrelevante Beanspruchung und zugeordnete Belastungsklasse

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung Äquivalente 10-t-Achsübergänge in Mio.				Belastungs- klasse
über	32			Bk 100
über	10	bis	32	Bk 32
über	3,2	bis	10	Bk 10
über	1,8	bis	3,2	Bk 3,2
über	1,0	bis	1,8	Bk 1,8
über	0,3	bis	1,0	Bk 1,0
		bis	0,3	Bk 0,3

Die errechneten Zahlen ergeben für die Staatsstraße die Belastungsklasse 1,8 gemäß Tabelle 1 RStO 12.

2.2.3 Gewählte Belastungsklasse

Durch den sog. bestandsorientierten Ausbau der Neubaustrecke, bei dem die Trassierungselemente z.T. doch erheblich unterschritten werden ist eine besondere Beanspruchung der Verkehrsflächen zu erwarten in Form von

- engen Kurvenfahrten
- langsam fahrenden Verkehr
- häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen,

so dass bei der Dimensionierung des Oberbaues von der Belastungsklasse 3,2 ausgegangen wird.

2.2.4 Belastungsklasse Nebenstrecken

Die Anschlüsse der Gemeindestraßen nach Kleintann und Wallmberg – Reising sowie die Anwandwege, die auch mit schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden, werden gemäß Belastungsklasse 1 ausgebaut.

2.3 Künftiger Zustand

Bei der hier geplanten Baumaßnahme geht es vor allem um mehrere wichtige Kriterien:

- a.) Vollständige Wiederherstellung des Gebrauchs- und Substanzwertes der vorhandenen Verkehrsflächenbefestigung durch einen vollständigen Ersatz des vorhandenen Oberbaues, bei gleichzeitiger Anpassung an die tatsächlichen Belastungsbedingungen.
- b.) Verbreiterung der Fahrbahn von derzeit 5,25 m auf 6,50 m um den vorhandenen Verkehr bewältigen zu können.
- c.) Verbesserung der Linienführung im Grund- und Aufriss.
- d.) Verbesserung der Straßenentwässerung.

3. Untersuchung von Wahllösungen

Nach Vorgabe des Staatlichen Bauamtes Passau wird ein sog. bestandsorientierter Ausbau der St 2118 angestrebt. Eine Untersuchung von alternativen Trassen erübrigt sich somit.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Entwurfselemente im Grundriss

Trotz der Vorgabe des sog. bestandsorientierten Ausbaues waren im Grundriss Änderungen im Trassenverlauf erforderlich. Die bestehende Straße weist z.T. nur Radien von $R = 50$ m auf. Um eine einigermaßen stetige Linienführung zu erzielen, waren Abweichungen von der alten Trasse notwendig,

so z.B. im Abschnitt von

Profil 6 bis Profil 13/24

Profil 20 bis Profil 26

Profil 31 bis Profil 43.

4.2 Entwurfselemente im Aufriss

Die Gradiente der bestehenden St 2118 weist sehr kleine Ausrundungshalbmesser auf, auch bei der Neutrassierung wurden die in Tabelle 15 der RAL – Ausgabe 2012 empfohlenen Kuppen- und Wannenhalmesser deutlich unterschritten, trotzdem ergeben sich noch Einschnitte bzw. Dammböschungen bis zu 4,0 m.

4.3 Verwendete Trassierungselemente und Entwurfsklasse

In Anlehnung an die Planungshilfe „Kostenbewusstes Planen und Bauen“ wurde die vorliegende Planung bzgl. folgender Trassierungselemente angepasst:

Die nach RAL 2012, EKL 3, erforderlichen Trassierungselemente können vor allem bei der Gradiente mit den gewählten Kuppen- und Wannenhalmessern nicht eingehalten werden.

Die Entwurfselemente wurden so festgelegt, um große Einschnitte und Dämme, und damit hohe Baukosten und großen Grunderwerb, zu vermeiden.

Entwurfselemente	Trassierungselemente (ungünstige Werte)	Grenzwerte (nach RAL – EKL 3)
min R [m]	240	300 - 600
min A [m]	80	$A \geq R/3$
min H_w [m]	1000	3000
min H_k [m]	1400	5000
Max s [%]	9,71	6,5

4.4 Querschnitt und Befestigung

4.4.1 Gewählter Querschnitt

4.4.1.1 Staatsstraße St 2118

Nach RAL, EKL 3 → RQ 11, da aber $DTV \leq 5000 + SV \leq 300$ → Reduzierung der Fahrstreifen auf 2,75 m.

Wegen der knappen Fahrbahnbreite (incl. Randstreifen) werden die Bankette in voller Breite mit der Frostschutzschicht des Fahrbahnoberbaues befestigt, so dass geringfügiges Ausweichen kein Problem darstellt.

4.4.1.2 Gemeindestraße bei Kleintann

Die Straße erhält eine Breite von 5,00 m mit einem einseitigen Bankett mit einer Breite von 1,00 m an der Ostseite. Am westlichen Fahrbahnrand erfolgt ein Anschluss an die vorhandenen Flächen vor der Bebauung.

4.4.1.3 Anwandwege

Im Einzugsbereich des großen landwirtschaftlichen Anwesens Großtann werden abschnittsweise Anwandwege errichtet.

Die Wege erhalten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und beidseitige Bankette von je 0,50 m.

4.4.2 Befestigung der Fahrbahn und sonstigen Flächen

4.4.2.1 Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues der auszubauenden Verkehrsflächen

Grunddaten:

Belastungsklasse	3,2
Frostempfindlichkeitsklasse	F 3
Frosteinwirkungszone	III
Kleinräumige Klimaunterschiede	keine besonderen Einflüsse
Lage der Gradienten	Einschnitt, Anschnitt
Wasserverhältnisse	ungünstig gem. ZTVE-StB
Ausführung der Randbereiche:	Entwässerung der Fahrbahn teils über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Ermittlung der Mindestdicke nach RStO 12

Aus Belastungsklasse 3,2 und F3 (Tabelle 6)	60 cm
Frosteinwirkungszone (Tabelle 7)	+ 15 cm
Kleinräumige Klimaunterschiede (Tabelle 7)	0 cm
Wasserverhältnisse (Tabelle 7)	+ 5 cm
Lage der Gradienten (Tabelle 7)	+ 5 cm
Ausführung der Randbereiche (Tabelle 7)	<u>0 cm</u>
Dicke des frostsicheren Aufbaues	85 cm

Oberbaubefestigung bei St 2118, Bk 3,2

4 cm Asphaltbeton AC 11 DS

8 cm Asphalttragschicht AC 22 TS *

10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS

63 cm Frostschuttschicht

85 cm Gesamtstärke

* Die Asphaltbinderschicht wird durch die ATS 0/22 ersetzt.

Oberbaubefestigung bei Gemeindestraße und Anwandwege, Bk 1,0

4 cm Asphaltbeton AC 8 DS

14 cm Asphalttragschicht AC 32 TS

67 cm Frostschuttschicht

85 cm Gesamtstärke

4.5 Kreuzungen und Einmündungen

Die bestehenden Einmündungen

am Bauanfang – Gemeindestraße Pilzweg -

am Bauende – Siedlungsstraße Pfandweg -

erfolgen jeweils rechtwinklig und bleiben unverändert.

Die übrigen Einmündungen von untergeordneten Wegen entlang der Ausbaustrecke werden verkehrsgerecht erstellt.

4.6 Sichtverhältnisse

Die Anfahr-, Annäherungs – und Haltesichtweiten werden durch die neuen Trassierungselemente im Grund- und Aufriss verbessert, sie sind als ausreichend zu bezeichnen.

4.7 Entwässerung

Die Straßen- und Geländeentwässerung erfolgt im wesentlichen in der bisherigen Form, wobei jedoch eine funktionierende Planumsentwässerung und eine geregelte Oberflächenwasserableitung geplant ist.

Die Entwässerung der Fahrbahnoberfläche erfolgt grundsätzlich über eine einseitige Querneigung von 3% bis 5% entweder

- frei über das Bankett in das angrenzende Gelände, oder
- über Rasenmulden neben dem Bankett mit darunterliegender Verrohrung,
- über breite Geländemulden, Breite 2,0 m bis 15,0 m und einer Tiefe bis 0,40 m, die Sohle der Rasen- bzw. Geländemulden werden mit 20 cm Oberboden bedeckt, es findet eine Rückhaltung, Versickerung und Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers statt, so dass der Vorfluter Aschbach mit weniger Oberflächenwasser belastet wird als in der jetzigen Form.

Damit das ankommende Wasser im steileren Gelände nicht zu schnell durch die Geländemulden fließt, werden quer zur Fließrichtung Stellbretter, aus Holz, Beton etc. eingebaut.

**4.7.1.1 Bereich Bauanfang Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+221,85 (Hochpunkt),
Profil 0 bis Profil 11, linke Seite**

Entwässerung der Fahrbahnoberfläche und des angrenzenden Geländes über die Rasenmulde am linken Straßenrand mit darunterliegender Verrohrung DN 300 ab Profil 8.
Die Verrohrung mündet bei Profil 0 - 30m in die vorhandene Straßenentwässerungsleitung DN 300 der bereits ausgebauten St 2118.

Bei einer Vergleichsrechnung -> Zustand Vorher/Zustand Nachher ergibt sich ein Mehrabfluss von 9,4 % gegenüber der in der Planfeststellung von 1974 genannten Einleitungsmenge.
Siehe Ergänzung der hydraulischen Berechnung am Ende der hydraulischen Berechnung.
Da die Mehrmenge mit 9,4 % nur unwesentlich mehr ist, gehen wir davon aus, dass diese Menge mit dem damaligen Verfahren abgedeckt ist, zumal sich die Einleitungsstelle ca. 550 m weiter westlich des jetzigen Baubeginns befindet, d.h. in Bezug auf die gesamte Einleitungsmenge die Differenz im Verhältnis noch geringer ausfällt.

**4.7.1.2 Bereich Bau-km 0+180 bis Bau-km 0+221,85 (Hochpunkt)
Profil 9 bis Profil 11, rechte Seite**

Das zwischen Profil 9 und 11 am rechten Straßenrand anfallende Oberflächenwasser darf nicht in das Grundstück Fl.Nr. 363 eingeleitet werden. Das in der Rasenmulde gesammelte Niederschlagswasser wird mittels Verrohrung DN 300 in den Schacht mit Einlaufrost bei Profil 8 am linken Straßenrand eingeleitet.

**4.7.2.1 Bereich Bau-km 0+221,85 bis Bau-km 0+260,
Profil 11 bis Profil 13, Weiterleitung nach E2**

Entwässerung der Fahrbahnoberfläche und des angrenzenden Geländes über die Rasenmulde am linken Straßenrand, Ableitung über Einfallschacht R4 und Durchlass DN 300 auf die rechte Straßenseite zu R5.

**4.7.2.2 Bereich Bau-km 0+260 bis Bau-km 0+330,
Profil 13 bis Profil 16/17, linke Seite, Weiterleitung nach E1**

Entwässerung der Fahrbahnoberfläche und des angrenzenden Geländes über die Rasenmulde am linken Straßenrand, das Oberflächenwasser aus der Feld- bzw. Waldzufahrt zwischen Profil 13 und 14 wird mittels 5-Zeiler-Mulde in die Rasenmulde abgeleitet.

**4.7.2.3 Bereich Bau-km 0+330 bis Bau-km 0+385
Profil 16/17 bis Profil 19, linke Seite, Weiterleitung nach E1**

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn und des Geländes wird zusammen mit dem Wasser aus Ziffer 4.7.2.2 in die neu erstellte breite Rasenmulde eingeleitet, in der ein größerer Teil versickert, siehe hierzu Ziffer 4.7
Die Rasenmulde wird zum größten Teil auf der alten Straßenfläche errichtet, so dass nur ein geringer zusätzlicher Grunderwerb notwendig ist.

**4.7.2.4 Bereich Bau-km 0+385 bis Bau-km 480,85,
Profil 19 bis Profil 24, Einleitung E1**

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt frei über das Bankett und die Straßenböschung in das angrenzende Gelände.

Der Ablauf aus der breiten Mulde und das nicht versickerte Wasser aus der Böschung wird mittels 2,00 m breiter Rasenmulde zum Vorfluter abgeleitet.

**4.7.2.5 Bau km 0+221,85 bis Bau-km 0+480,
Profil 11 bis Profil 24, rechte Seite, Einleitung E2**

Das aus diesem Bereich anfallende Oberflächenwasser wird über Rasenmulden gesammelt und ab Profil 13 ^{+10,0m} zusammen mit dem Wasser aus Ziffer 4.7.2.1 mit einer Verrohrung DN 300 bis zum Einfallschacht R 8 bei Profil 19 ^{+8,0m} abgeleitet.

Anschließend erfolgt die Weiterleitung in die breite Rasenmulde zwischen Profil 21 und Profil 24, in dem ein großer Teil versickert.

Durch die Neutrassierung der St 2118 in diesem Bereich verbleibt zwischen Profil 21 und Profil 24 auf der rechten Seite eine Fläche, die dem Freistaat Bayern gehört, hier kann die Versickerfläche angelegt werden.

Der Anwandweg zwischen Profil 14 und Profil 24 ist nach Außen geneigt.

**4.7.2.6 Bau-km 0+806,50 bis Bau-km 0+575,
Profil 40 bis Profil 29, linke Seite**

Das in diesem Bereich anfallende Oberflächenwasser aus der Gemeindestraße Kleintann, dem Gelände und einem Teil des Anwandweges wird über eine Rasenmulde, die ab Profil 35 bis Profil 29 unterschiedlich breit ist, gesammelt und Richtung Vorflut abgeleitet, siehe hydraulische Berechnungen.

**4.7.2.7 Bau km 0+806,50 bis Bau-km 0+697,50,
Profil 40 bis Profil 35, rechte Seite**

Entwässerung der Fahrbahn und des angrenzenden Geländes über Rasenmulde.

Zwischen Profil 35-36, bei Schacht R 22, wird das bis hier anfallende Oberflächenwasser auf die linke Straßenseite geleitet um es dort in der großen Rasenmulde teilweise versickern zu lassen um damit die Einleitstelle E4 zu entlasten.

Zwischen der alten und der neuen St2118 verbleibt eine freie Fläche im Besitz des Freistaates, diese wird für die breite Rasenmulde genutzt. Ein zusätzlicher Grunderwerb ist nicht nötig.

**4.7.2.8 Bereich Bau-km 0+575 bis Bau-km 0+487,
Profil 29 bis Profil 24/25, linke Seite**

Entwässerung der Fahrbahn und des angrenzenden Geländes über Rasenmulde am linken Fahrbahnrand und Ableitung des nicht versickerten Oberflächenwassers zur Einleitstelle E 3 beim Aschbach.

4.7.2.9 Bereich Bau-km 0+697,50 bis Bau-km 0+487, Profil 35 bis Profil 24/25, rechte Seite

Entwässerung der Fahrbahn und des angrenzenden Geländes über Rasenmulde, ab Profil 33 mit darunter liegender Verrohrung DN 300.

Das Oberflächenwasser des Anwandweges wird großteils nach außen in das Gelände ausgeleitet.

Um den Vorfluter zu entlasten, ist vor der Einleitung in den Aschbach ein Regenrückhalteteich vorgesehen.

Für die erforderliche Fläche ist zusätzlicher Grunderwerb notwendig.

4.7.3 Bereich Bau-km 0+806,50 bis Bau-km 0+890, Profil 40 bis Profil 44 +5,0m, linke Seite

Das aus diesem Bereich anfallende Oberflächenwasser aus dem Gelände und z.T. aus der Gemeindestraße nach Kleintann wird über eine Rasenmulde gesammelt und zum Einfallschacht bei Profil 44 +5,0m abgeleitet, mittels Durchlass DN 300 wird das Wasser dann in die Längsverrohrung entlang der rechten Straßenseite eingeleitet.

4.7.4 Bereich Bau-km 0+806,50 bis Bau-km 0+985, Profil 40 bis Profil 49 = Bauende, rechte Seite

Entwässerung der Fahrbahnoberfläche und des angrenzenden Geländes über die Rasenmulde am rechten Straßenrand, ab Profil 44 +10,0m mit darunterliegender Verrohrung DN 300 bis zum Profil 49 +5,0m = Bauende.

Am Bauende mündet die Verrohrung in eine bestehende Rohrleitung, die im weiteren Verlauf in die gemeindliche Kanalisation übergeht.

4.7.5.1 Verrohrung Aschbach -Bestand-

Im Bereich der Kreuzung der St 2118 mit dem Aschbach ist das Gewässer mit einem Durchlaß DN 800 verrohrt.

Aus hydraulischer Berechnung ergeben sich folgende Hochwasserabflüsse:

$$HQ_1 = 0,85 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_5 = 1,65 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_{10} = 2,35 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_{20} = 3,24 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_{50} = 4,76 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_{100} = 6,70 \text{ m}^3/\text{s}$$

Bei einem Gefälle von 1,85 % weist der vorhandene Durchlass ein Abflussvermögen von $Q = 1,781 \text{ m}^3/\text{s}$ auf, dies entspricht in etwa einem HQ_{10} .

4.7.5.2 Unterführungsbauwerk

Geplant ist nun ein neues Unterführungsbauwerk mit einem befestigten Bachbett für den Aschbach und einem Geh- und Radweg, da die neuen Anwandwege auch als Radwege genutzt werden können.

$$\text{Lichte Weite des Bauwerks} = 6,50 \text{ m}$$

$$\text{Lichte Höhe bei Radweg} = 2,50 \text{ m}$$

Lichte Höhe bei Bachbett = 3,35 m
 Länge = 18,50 m

Es handelt sich um ein Einfeldbauwerk in Form eines überschütteten Stahlbetonrahmens.
 Die beidseitigen Bermen beim Bachbett bieten auch die Möglichkeit für Wanderbewegungen zwischen den Amphibien-Teillebensräumen beiderseits der Straße.

4.7.5.3 Stellungnahme Unterführungsbauwerk

Siehe hierzu Stellungnahme des WWA DEG vom 14.08.2024 Az 4.1-4654.3-PA-29927/2024.
 Die Stellungnahme liegt dem Antrag als Anlage 2 bei.

4.7.6 Siehe im Einzelnen hierzu die hydraulischen Berechnungen, als Anhang zum Erläuterungsbericht

4.8 Ingenieurbauwerke

Siehe Ziffer 4.7.5

Ergänzung:

Um ein ungestörtes Unterqueren der Trasse für strukturgebundene Fledermausarten zu begünstigen ist eine Überflughilfe vorgesehen.

Die Umsetzung dieser Hilfe erfolgt nach dem Ergebnis des Gutachters Eisenreich.

4.9 Straßenausstattung

Der neu gebaute Straßenabschnitt wird mit der erforderlichen Beschilderung und Markierung ausgestattet und mit Schutzeinrichtungen (Schutzplanken, Leitpfosten) versehen.

Art und Umfang der Beschilderung werden auf Grund einer Verkehrsschau mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde festgelegt. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

4.10 Öffentliche Verkehrs- und Versorgungsanlagen

4.10.1 Einrichtungen für den Personennahverkehr

sind nicht vorhanden

4.10.2 Leitungen, Kabel

Die von der Baumaßnahme berührten Leitungen und Kabel der öffentlichen und privaten Versorgung werden den einschlägigen Vorschriften entsprechend gesichert bzw. umgebaut. Die Kostentragung richtet sich nach den bestehenden Vereinbarungen bzw. den rechtlichen Vorschriften.

Betroffen sind u.a.:

Abwasserdruckleitung, Markt Fürstenzell,
 Wasserleitung, ZV Wasserversorgung Unteres Inntal,
 Kabel von Telekom und Bayernwerk (E.ON)
 Gasleitung, Energienetze Bayern

5. Schutzmaßnahmen

5.1 Lärmschutz

Eine schalltechnische Berechnung wurde nicht durchgeführt. Die Beurteilungspegel werden nach dem Ausbau weder um 3 dB (A) noch auf mindestens 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht erhöht.

Eine wesentliche Änderung liegt demnach nicht vor.
Es sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Durch die verbesserten Trassierungselemente

- größere Ausrundungshalbmesser
- geringere Steigungen
- neuer Fahrbahnbelag (ohne Risse u. Schlaglöcher)

wird der Lärmpegel sinken.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Im Baufeld befindet sich kein amtlich festgesetztes Wasserschutzgebiet.

5.3 Sonstige Schutzmaßnahmen

Während der Bauzeit werden Vorkehrungen getroffen, dass Biotope, Teilbereiche davon oder andere schützenswerte Bereiche über die Straßenfläche hinaus nicht geschädigt werden.

6. Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt

Zur Bearbeitung dieser Themen wurde vom Staatlichen Bauamt ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) beauftragt.
Die Ergebnisse liegen dem Bauentwurf bei.

7. Verfahren

7.1 Ausbaustufen

Die Maßnahme soll in 1 Bauabschnitt verwirklicht werden.

7.2 Planfeststellung/ Plangenehmigung

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses → Plangenehmigung nach Art 38 BayStrWG

7.3 Grunderwerb

Der erforderliche Grunderwerb wird vom Staatlichen Bauamt Passau durchgeführt.

7.4 Bauzeit

Es ist mit einer Bauzeit von ca. 10 Monaten zu rechnen.

7.5 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Im Interesse einer zügigen und technisch einwandfreien Arbeit ist anzustreben, die Bauarbeiten unter Vollsperrung durchzuführen, Umleitungsstrecken sind vorhanden. Ist dies nicht während der ganzen Bauzeit durchzuführen, ist mit halbseitigen Sperrungen zu arbeiten.

7.6 Besondere Schwierigkeiten

sind derzeit nicht erkennbar.

7.7 Ausschreibungsart

Die Bauarbeiten werden öffentlich ausgeschrieben.