

Erläuterungsbericht

Planfeststellung

vom 20.12.2007

mit Deckblättern vom 01.03.2018

B 388; Vilsbiburg - Pfarrkirchen

Ausbau zw. Eggenfelden - Pfarrkirchen Zusatzfahrstreifen BA II mit Umbau Knoten B 388 / PAN 20

Abschnitt 820; Station 0,072 km – Abschnitt 840; Station 0,171 km
(Bau-km 0+000 – Bau-km 3+070)

<p>Aufgestellt:</p> <p>Pfarrkirchen, den 01.03.2018 Staatliches Bauamt Passau Servicestelle Pfarrkirchen</p> <p>..... R. Wufka, Ltd. Baudirektor</p>	

Inhaltsverzeichnis

0	Vorbemerkungen	3
1	Beschreibung des Vorhabens	5
1.1	Standort.....	5
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	6
2	Notwendigkeit der Baumassnahme.....	7
2.1	Vorgeschichte der Planung.....	7
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	8
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele.....	12
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur/Verkehrsprognose.....	12
3	Zweckmässigkeit der Baumassnahme / Vergleich der Varianten	13
3.1	Beschreibung der Ausbaumaßnahme.....	13
3.2	Beschreibung und Beurteilung der Varianten zum Kreuzungsumbau bei Edhof.....	15
3.3	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	17
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	18
4.1	Trassierung.....	18
4.2	Querschnitt und Befestigung.....	21
4.3	Kreuzungen und Einmündungen.....	23
4.4	Baugrund	25
4.5	Entwässerung	25
4.6	Verkehrssicherheit der gewählten Lösung	27
4.7	Ingenieurbauwerke	27
4.8	Straßenausstattung	31
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	31
4.10	Radwegenetz.....	31
4.11	Leitungen.....	33

5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	33
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	33
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	35
5.3	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	35
5.4	Jagdgenossenschaftsgrenzen	35
5.5	Naturschutz-/Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	35
5.6	Ausgleich für Verlust an Hochwasserrückhalteraum	37
6	Verfahren.....	38
6.1	Grunderwerb.....	38
6.2	Planfeststellung	39
6.3	UVP-Pflicht	39
7	Durchführung der Baumassnahme	40

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, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmung zu erteilen, findet das Planfeststellungsverfahren statt, das in der Hand einer Behörde liegt. Die anderen Behörden, deren Zuständigkeit berührt ist, werden an diesem Verfahren ebenso beteiligt wie die betroffenen Bürger und Gemeinden. Erweist sich das Vorhaben 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 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,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen geboten sind,
- ob und welche sonstigen Vorkehrungen oder Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

0.3 Im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffende Entscheidungen

Die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens kann durch Planfeststellungsbeschluss nicht angeordnet werden.

Die Mitbenutzung von Straßen für Leitungen der öffentlichen Versorgung und Entsorgung richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn die Voraussetzungen nach Art. 22, Nr. 2 BayStrWG vorliegen. Das Gleiche gilt für andere im öffentlichen Interesse verlegte Leitungen, z. B. Mineralölföhrleitungen (vgl. Nummer 4 des Musters eines Straßenbenutzungsvertrages für Leitungen der öffentlichen Versorgung, Bekanntmachung vom 05.08.1969, MABl. S. 244). 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 keine Kostenregelungen zu treffen. Es können lediglich Hinweise auf außerhalb des Verfahrens abgeschlossene oder noch abzuschließende Vereinbarungen gegeben werden.

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

0.4 Verhältnis zum Privatrecht

Die Planfeststellung greift nicht in Privatrecht ein, schafft jedoch die Grundlage für die Enteignung (Art. 40 BayStrWG 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 zweiten Bauabschnitt des dreispurigen Ausbaus der Bundesstraße 388 zwischen der Anschlussstelle Altenburg (Stadt Eggenfelden) und der höhengleichen Kreuzung mit der Kreisstraße PAN 20 bei Edhof (Gemeinde Hebertsfelden) einschließlich deren Umbau zu einem teilplanfreien Knotenpunkt. Darüber hinaus beinhaltet der vorliegende Entwurf den Ausbau der Kreisverkehrsanlage bei Altenburg durch Anlage eines frei geführten Rechtsabbiegestreifens (Bypass) mit neuer Geh- und Radwegführung sowie den Umbau der Kreuzung bei Spanberg in Verbindung mit dem Neubau der Bahnbrücke.

Die B 388 München - Erding - Vilsbiburg - Eggenfelden - Pfarrkirchen - Ruhstorf (B 12) ist im Landesentwicklungsprogramm Bayern für den ostbayerischen Raum als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung enthalten. Sie ist eine wichtige Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 3, A 99 und dem Flughafen München. Die B 388 behält auch nach dem weiteren Ausbau der A 94 / B 12 München - Mühldorf - Passau ihren hohen Stellenwert für das Rottal.

Die B 388 wurde seit 1960 abschnittsweise ausgebaut. Dabei wurden die meisten Orte umfahren. Mit dem Weiterbau der A 94 gewinnt die B 388 in Verbindung mit der B 588 zunehmend an Bedeutung als Autobahnzubringer von Pfarrkirchen zum Autobahnanschluss Neuötting.

Nach der Auswertung der Straßenverkehrszählung 2015 liegt die DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung aller Tage eines Jahres) auf Bundesstraßen in Niederbayern bei 9.470 Kfz/Tag. Im Ausbauabschnitt ist die B 388 gemäß der Straßenverkehrszählung 2015 mit 15.022 Kfz/Tag frequentiert. Sie weist damit gegenüber dem niederbayerischen Mittelwert einen um über 58% höheren DTV-Wert auf.

Der für den weiteren Ausbau vorgesehene Streckenabschnitt ist dabei der mit Abstand am stärksten belastete Abschnitt der B 388 im gesamten Landkreis Rottal-Inn.

Aufgrund der Raumbedeutung der Straße wird die Verkehrsbelastung auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Bedingt durch mehrere Straßenanschlüsse, zahlreiche Einmündungen, Feld- und Hofzufahrten, dichten Gegenverkehr und einen hohen Schwerverkehranteil bieten sich für den Pkw-Fahrer wenige Überholmöglichkeiten. Dies führte in den letzten Jahren zu einer Reihe von schweren Unfällen.

Mit der Baumaßnahme soll sowohl die Qualität des Verkehrsablaufs als auch die Verkehrssicherheit durch wechselseitig angelegte Zusatzfahrstreifen sowie einen planfreien Knotenpunkt bei Edhof gezielt verbessert werden. Außerdem soll die Zahl der Anschlüsse auf die Bundesstraße reduziert werden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die B 388 liegt im Planungsabschnitt am nördlichen Rande des weiträumigen Tales der Rott, z.T. nahe am Flusslauf. In unmittelbarer Nähe und weitgehend parallel zur Bundesstraße verläuft die Bahnlinie Mühldorf - Passau der *SüdostBayernBahn*, die im Bereich Spanberg höhenfrei gekreuzt wird. Die Straße führt vom Kreisverkehrsplatz bei Altenburg (Stadt Eggenfelden) über Spanberg nach Edhof/Linden (Gemeinde Hebertsfelden), wobei sie sich überwiegend in Dammlage befindet. Die Ortslage bei Spanberg - etwa in der Mitte der Ausbaustrecke - ist über eine kreuzende Gemeindeverbindungsstraße höhengleich an die B 388 angebunden. Bei Haus (Bau-km 0+900) und Auhof (Bau-km 2+500) münden weitere Gemeindeverbindungsstraßen in die Bundesstraße ein, ehe dann - am Ausbauende bei Edhof - die Kreisstraße PAN 20 an die B 388 höhengleich mittels [einer Kreuzung](#) angeschlossen ist. Weiterhin sind in dem vorgesehenen Ausbauabschnitt mehrere Hof- und Feldzufahrten vorhanden.

Durch den Anbau von wechselseitigen Zusatzfahrstreifen (dritter Fahrstreifen) werden durch die Betriebsform 2+1 gezielt Überholstrecken geschaffen. Für die Fahrtrichtung von Eggenfelden nach Linden ist eine Überhollänge von 1.340 m und für die Fahrtrichtung von Linden nach Eggenfelden von 1.055 m vorgesehen. Der Anbau der Zusatzfahrstreifen erfolgt abgesehen von der Neutrassierung von Bau-km 0+870 bis 1+600 (Querung der Bahnlinie) überwiegend durch einseitige Verbreiterung von derzeit 8,50 m auf 11,50 m Fahrbahnbreite je nach örtlichen Platzverhältnissen abwechselnd auf der nördlichen oder südlichen Seite. Die ausgebaute B 388 ist im Planungsabschnitt als anbaufreie, kreuzungsfreie und abgesehen vom Knotenpunkt bei Spanberg auch als einmündungsfreie Bundesstraße geplant.

[Das bestehende Parallelwegenetz ist für die Abmessungen der heutigen landwirtschaftlichen Fahrzeuge unzureichend ausgebaut und führt zum Teil durch Siedlungsgebiete. Ein durchgängiger An- und Ausbau von Parallelwegen ist aufgrund der Bebauung, der bestehenden Bahnlinie und des Geländes auch künftig nicht möglich.](#)

[Daher ist die B 388 im gegenständlichen Abschnitt auch nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme als Kraftfahrstraße nicht geeignet.](#)

Die bisher vorhandenen Gemeindestraßeneinmündungen und sonstige Einzelzufahrten können durch neu zu bauende parallel geführte Straßen und Wege aufgelassen werden. Der Kreisverkehr bei Altenburg wird entsprechend dem vorhandenem starken Rechtsabbiege-

strom B 20 / B 388 mit einem frei geführten Abbiegestreifen (Bypass) ausgestattet. Die Kreuzung mit der Kreisstraße PAN 20 bei Edhof wird aufgrund der dortigen Verkehrssituation zu einem teilplanfreien Knotenpunkt mit zwei Verbindungsrampen umgebaut.

Bei Bau-km 1+363 wird die best. Bahnbrücke neu gebaut. Der Kreuzungsbereich bei Bau-km 1+600 bei Spanberg wird zu einem teilhöhenfreien Knotenpunkt umgestaltet.

Infolge der vorhandenen bzw. prognostizierten Verkehrsbelastung ist ein Fahrbahnaufbau nach **Belastungsklasse Bk32** erforderlich. Auf der gesamten ca. drei Kilometer langen Bau-
strecke wird daher die vorhandene Befestigung von der **früheren Bauklasse III** auf die **Belastungsklasse Bk32** verstärkt.

Die Planung entspricht in Lage und Höhe, Querschnitts- und Knotenpunktsausbildung den anerkannten Regeln der Technik.

2 NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME

2.1 Vorgeschichte der Planung

Die B 388 wurde zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen in den **60er und 70er Jahren** neu gebaut. Begonnen wurde damals **1960-62** mit dem jetzt vorgesehenen Ausbauabschnitt zwischen Eggenfelden und Edhof/Linden. **Im Jahre 1998** musste der Knotenpunkt bei Altenburg aufgrund der starken Verkehrszunahme und zahlreichen Verkehrsunfällen von einer damals höhengleichen Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Das ständig steigende Verkehrsaufkommen sowie ein hoher Lkw-Anteil verursachen insbesondere zu Spitzenzeiten häufig längere Fahrzeugpuls. Dies führt vermehrt zu riskanten Überholmanövern, die häufig Ursache für schwere Unfälle sind. Deshalb legte das Straßen- und Wasserbauamt Pfarrkirchen im **November 1999** der Regierung von Niederbayern einen Vorentwurf über einen dreistreifigen Ausbau zwischen Rahberg und Schalldorf als ersten Bauabschnitt zur Genehmigung vor. Nach der Genehmigung des Vorentwurfs im **Januar 2000** bzw. der Tekturplanung im Februar wurde im **August 2004** mit dem Bau des ersten Bauabschnittes begonnen, der im **November 2005** fertig gestellt werden konnte.

Im Jahre 1998 - zu Beginn der Planungen für den Anbau von Zusatzfahrstreifen zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen - wurde zunächst ein Gesamtkonzept mit insgesamt drei Bauabschnitten entwickelt (siehe dazu auch Unterlage 2), wobei der Bauabschnitt II in Verbindung mit dem BA I den Kern des Ausbaukonzeptes bilden und der dritte Bauabschnitt als

weitere sinnvolle Ergänzungsmöglichkeit gedacht ist. Die Entwurfsplanung wurde am 30. Dezember 2005 fertiggestellt.

Die vorliegende Planfeststellung stellt einen wichtigen Baustein für die Umsetzung der Gesamtplanung dar und sorgt damit auch für einen dauerhaft verkehrswirksamen Effekt auf dem Streckenabschnitt des ersten Bauabschnittes.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

2.2.1 Verkehrsablauf auf der bestehenden Bundesstraße

Die Bundesstraße 388 ist im Rottaler Raum die wichtigste Verkehrsader. Dies wird auch mit Blick auf die vorhandene Verkehrsbelastung sehr deutlich. Im vorgesehenen Ausbauabschnitt ist die B 388 nämlich werktäglich mit bis zu 17.700 Fahrzeugen überdurchschnittlich hoch frequentiert. Die aktuellen Verkehrszählungen des Staatlichen Bauamtes aus dem Jahr 2017 ergaben außerdem ein werktägliches Schwerverkehrsaufkommen von 1.950 Fahrzeugen/24h.

Durch das starke Verkehrsaufkommen in Verbindung mit dem hohen Lkw-Verkehr bilden sich bedingt durch unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten (Lkw: 60 km/h; Pkw: 100 km/h) häufig Fahrzeugpulks, insbesondere zu Spitzenzeiten. Eine Pulkauflösung kann derzeit allerdings aufgrund des starken Gegenverkehrs und den zahlreich vorhandenen Straßensan-schlüssen nur bedingt erreicht werden. Die Verkehrslücken zum Überholen reichen trotz der zügigen Trassierung häufig nicht mehr aus, wodurch der Überholdruck und damit auch das Überholrisiko steigen. Durch einen zusätzlichen Fahrstreifen soll wechselweise das Überholen gezielt geregelt und der durchgehenden Kolonnenbildung begegnet werden. Außerdem soll aufgrund der fest zugeordneten Überholmöglichkeiten die durchschnittliche Pkw-Reisegeschwindigkeit gesteigert und dadurch die Qualität des Verkehrsablaufs auf der Bundesstraße spürbar verbessert werden.

Der Verkehrsablauf an der bisher nur durch Vorfahrtsbeschilderung geregelten höhengleichen Kreuzung bei Edhof ist hauptsächlich dadurch gekennzeichnet, dass für Linkseinbieger - vor allem für den kritischen Strom aus Richtung Hebertsfelden in Richtung Eggenfelden - überdurchschnittlich lange Wartezeiten mit entsprechenden Rückstaulängen entstehen. Die spezielle Verkehrssituation im gesamten Kreuzungsbereich führt aber auch für den Geradeausverkehr auf der Bundesstraße zu erkennbaren Behinderungen im Verkehrsablauf. Nachdem im Kreuzungsbereich bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert ist, scheiden weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen aus, so dass bauliche Veränderungen notwendig werden. Eine im Jahre 2002 in Auftrag gegebene verkehrstechnische Untersu-

chung hat gezeigt, dass der Knoten Edhof in der morgendlichen Spitzenstunde nicht genügend leistungsfähig ist und in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Leistungsfähigkeit sich an der Grenze bewegt.

Aus der Analyse der Beobachtung ist festzustellen, dass wartepflichtige Autofahrer häufig mit einer mehr oder weniger riskanten Fahrweise reagieren und damit andere Verkehrsteilnehmer gefährden.

Dies belegen auch die bisher registrierten Unfälle. Entsprechend diesen Gegebenheiten soll der Knotenpunkt daher höhenfrei ausgebildet werden.

An der Kreuzung bei Spanberg kam es 2012 – 2014 zu zahlreichen - zum Teil schweren - Einbiege-/ Kreuzen-Unfälle (s. Abb. 1 u.2). Aufgrund der zu erwartenden hohen Verkehrsbelastung der B 388 wird hier die derzeit höhengleiche Kreuzung derart umgebaut, dass zukünftig kein kreuzender Verkehr der B 388 mehr möglich ist. Durch den Umbau entsteht als Ersatz für die höhengleiche Kreuzung ein planfreier Knotenpunkt.

2.2.2 Unfallstatistik

Die unter Punkt 2.2.1 beschriebene Situation ist mitverantwortlich dafür, dass sich in dem Streckenabschnitt regelmäßig Unfälle ereignen. In der Dreijahres-Unfalltypensteckkarte „Unfallhäufung mit schwerem Personenschaden UH(SP)“ für den Zeitraum 2012 - 2014 (Abbildung 1 u. 2) ist der Knotenpunkt bei Spanberg als Unfallhäufungspunkt enthalten. Die Unfälle wurden hauptsächlich durch Fahrzeuge verursacht, die die B 388 queren, oder von Hebertsfelden kommend, nach links in Richtung Eggenfelden einbiegen.

Erfahrungsgemäß stellen im Allgemeinen höhengleiche Straßeneinmündungen im Verlauf stark belasteter Bundesstraßen eine große Gefährdung dar. Der Auszug aus den Unfalltypensteckkarten der Jahre 2009–2014 bestätigt dies. So treten bei Haus, Spanberg und Au-hof häufig Abbiege- bzw. Einbiege/Kreuzen-Unfälle auf. Siehe dazu die Abbildung 1 und 2.

Die Unfallursachen dafür sind in der Regel das Übersehen einer Fahrtrichtung, vor allem auch das falsche Einschätzen der Verkehrslücken und/oder das zu schnelle Fahren auf der Bundesstraße. Die B 388 ist daher im Bereich Edhof auf 60 km/h beschränkt.

In der Vergangenheit kam es in diesem Streckenabschnitt zu Unfällen, die auf die zahlreichen Einmündungen in Verbindung mit der schnell befahrenen zweispurigen B 388 zurückzuführen sind.

Der beabsichtigte Ausbau der Bundesstraße mit der Folge, dass sämtliche Einmündungen im Bereich der Dreistreifigkeit geschlossen und die Hauptknotenpunkte ausgebaut werden, ist notwendig, volkswirtschaftlich auch sinnvoll und lässt als Folge zukünftig eine Senkung der Unfallrate erwarten.

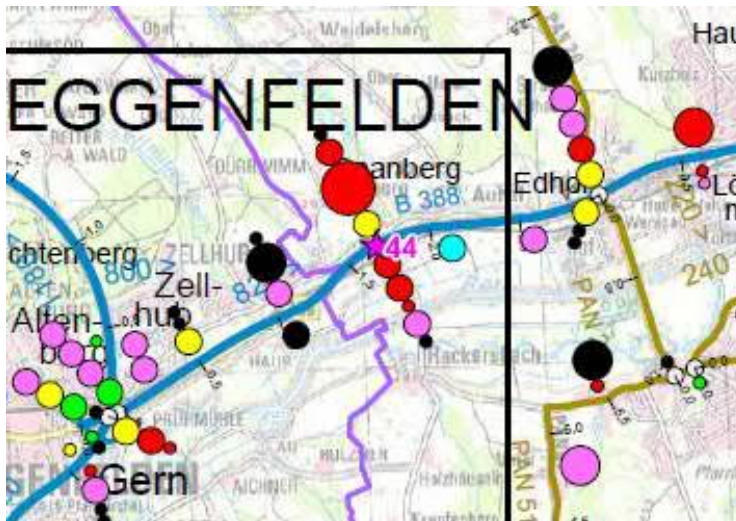


Abb.1: Ausschnitt aus der Dreijahres-Unfalltypensteckkarte U(SP) mit Unfallhäufung UH(SP) 2012-2014

Fachliche Legende

Unfallkategorien

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Sachschaden

Unfalltypen im 200m-Raster

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

Unfallhäufungen

- Unfallhäufung mit Ausdehnung >= 100m
- ★ außerörtliche Unfallhäufung mit Ausdehnung < 100m
- 15 innerörtliche Unfallhäufung mit Ausdehnung < 100m UH-Nr.

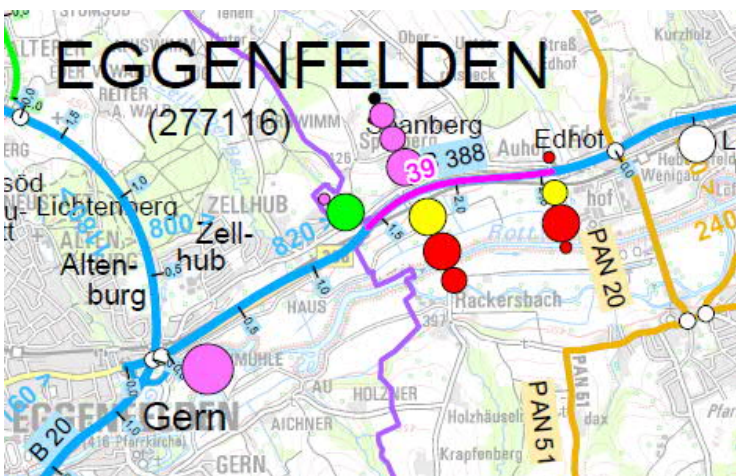


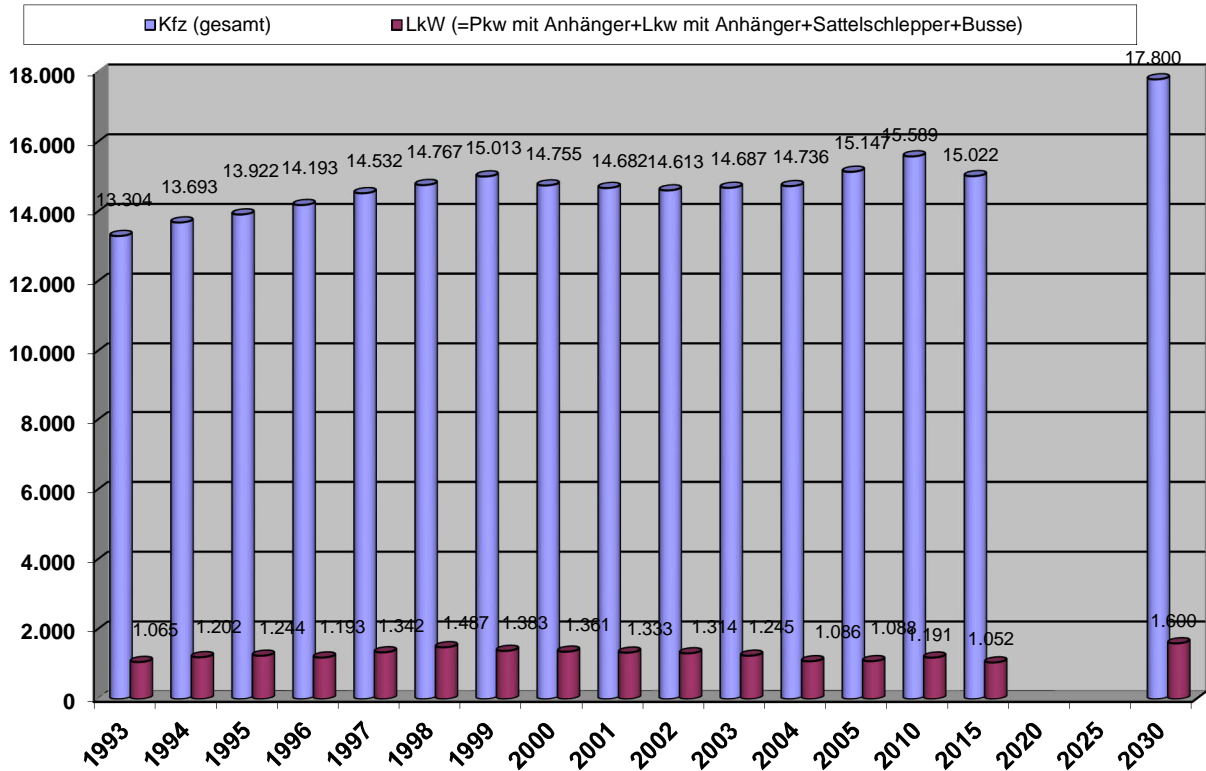
Abb.2: Ausschnitt aus der Dreijahres-Unfalltypensteckkarte U(SP) mit Unfallhäufung UH(SP) 2009 - 2011

2.2.3 Verkehrsbelastung

Die hohe Verkehrsbelastung der letzten Jahre bestätigt die große Verkehrsbedeutung der B 388 für den Landkreis Rottal-Inn.

Maßgebend für die Beurteilung der weiteren **Verkehrsentwicklung** sind die an der Dauerzählstelle Nr. 7542/9162 (Gültigkeitsbereich: Anschlussstelle bei Altenburg bis Kreuzung Kr.

PAN 20) festgestellten DTV. Im unteren Bild sind die an der Zählstelle gemessenen Verkehrsmengen seit 1993 abgebildet. Die DTV-Werte – ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Verkehrsverhältnisse – unterstreichen nochmals die Notwendigkeit eines Straßenausbaus.



Im Betrachtungszeitraum von 1993 bis 1999 bewegte sich der DTV-Wert mit **überdurchschnittlich hohen jährlichen Zuwachsraten auf hohem Niveau** und erreichte im Jahr 1999 einen bisherigen Wert von über 15.013 Fahrzeugen. Zum Vergleich lag im Jahr 2000 die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den Bundesstraßen in Bayern bei 9.165 Kfz/24h.

Seit 1999 ist ein geringfügiger Zuwachs des DTV's zu erkennen. Für das Jahr 2015 wurde ein DTV von **15.022 Kfz/24h** erfasst.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, häufiger Kolonnenbildung, steigendem Überholdruck, gefährlicher Einmündungen, fehlender Sicht und unzumutbarer langer Wartezeiten an dem Knotenpunkt bei Edhof haben sich Verkehrsverhältnisse eingestellt, die einen **Ausbau der B 388, sowie den Umbau der Kreuzung mit der Kreisstraße PAN 20 dringend erforderlich machen.**

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Leistungsfähige und sichere Straßen sind ein erklärtes Ziel der Landesentwicklung. Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die B 388 als eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung enthalten.

Im Landkreis Rottal-Inn verbindet sie die beiden Mittelzentren Eggenfelden und Pfarrkirchen miteinander. Durch den in Abschnitten geplanten und z.T. bereits realisierten Straßenausbau wird die Verkehrsverbindung zwischen den beiden Städten spürbar verbessert.

Große Verkehrsbedeutung besitzt die B 388 im Hinblick auf die künftige Einbeziehung als Autobahnzubringer zur A 94 bei Neuötting (Lkr. Altötting), insbesondere auch durch den Ausbau/Verlegung der Bundesstraße B 588 bei Mitterskirchen.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur/Verkehrsprognose

Die starke Verkehrsbelastung, insbesondere aus einem hohen Ziel- und Quellverkehr zwischen den Städten Pfarrkirchen und Eggenfelden ($\approx 80\%$), in Verbindung mit einem hohen Lkw-Anteil, sowie die fortschreitende bauliche Entwicklung auf dem Gebiet der Stadt Eggenfelden und der Gemeinde Hebertsfelden erfordern eine Straße mit hohem Ausbaustandard.

Der Anbau von Zusatzfahrstreifen führt zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und steigert außerdem spürbar die Qualität des Verkehrsablaufs, u.a. auch durch höhere Pkw-Reisegeschwindigkeiten und leistungsfähige Knotenpunkte.

Verkehrsprognose

Für den gegenständlichen Ausbauabschnitt wurde vom Ing. Büro Kurzak eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. (s. Anlage 1 zur Unterlage 1)

Die Verkehrsbelastungen der Bundesstraße B 388 zwischen Eggenfelden und Edhof wurden aktuell mittels zeitgleicher Tageszählungen am 30.05.2017 am Kreisverkehr Altenburg, am Knoten Spanberg und am Knoten Edhof erhoben. Um die Plausibilität der Tageszählungen zu untermauern, wurde zusätzlich ein Abgleich mit den Tageszählungen vom 19.-20.05.2015 sowie mit den Daten für die bundesweiten Zählungen 2015 durchgeführt (Zählstelle Nr. 75429162 bei Altenburg) und auf das Prognosejahr 2030 hochgerechnet. Der Schwerverkehrs-Anteil p wurde ebenfalls aus den Tageszählungen entnommen und mit den bundesweiten Rohdatenerhebungen abgeglichen.

Damit ergeben sich folgende Prognosewerte für das Jahr 2030:

$$DTV_{2030} = 17.800 \text{ Kfz/Tag}$$

$$DTV(SV)_{2030} = 1.600 \text{ Fz/Tag; [SV-Anteil } \sim 11\%]$$

3 ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME / VERGLEICH DER VARIANTEN

Für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße zwischen Eggenfelden (Altenburg) und Edhof drängt sich unter besonderer Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung, der Nähe zu den Rottauen, des soweit als möglich aufrechtzuerhaltenden Straßennetzes und der wirtschaftlichen Aspekte keine annähernd vergleichbare Variante auf.

Andere Lösungen, wie Verlegen der B 388 oder zweibahniger Ausbau wären vor allem wirtschaftlich eindeutig ungünstiger und müssen nicht näher betrachtet werden. Für den geplanten Kreuzungsumbau bei Edhof wurden allerdings mehrere Möglichkeiten untersucht, die nachfolgenden unter Punkt 3.2 eingehend beschrieben werden.

3.1 Beschreibung der Ausbaumaßnahme

Der für den vorliegenden Bauabschnitt vorgeschlagene Streckenabschnitt beginnt am Kreisverkehrsplatz bei Altenburg (Stadt Eggenfelden) mit dem Anbau eines 190 m langen, frei geführten Rechtsabbiegestreifens bei Abschnitt 820; Station 0,072 km (Bau-km 0+000). Mit dem Bau dieses Bypasses wird der starke Rechtsabbiegestrom B 20/B 388 von der Kreisfahrbahn ferngehalten, wodurch die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs insgesamt deutlich erhöht wird und eine höhere Verkehrsbelastung bewältigt werden kann. Zu erwähnen ist, dass es besonders in den Spitzenstunden häufig zu Staubildung in Richtung Pfarrkirchen kommt, da die von der B 20 kommenden Fahrzeuge kurzzeitig die Kreisfahrbahn benützen müssen ehe sie in die B 388 einbiegen können und dadurch den Hauptverkehrsstrom behindern.

Damit Fußgänger und Radfahrer nicht über den zügig trassierten Bypass geführt werden müssen, wird als Ersatz ein 415 m langer Geh- und Radweg neu angelegt.

Die Fahrbahnverbreiterung von 8,50 m auf 11,50 m erfolgt zunächst auf der südlichen Seite bis Bau-km 0+870. Aufgrund des vorgesehenen Neubaus der Brücke über die Bahnlinie muss von Bau-km 0+870 bis 1+660 die Bundesstraße verschwenkt und neu gebaut werden. Die in der Mitte der Ausbaustrecke gelegene höhengleiche Kreuzung bei Spanberg kann aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung nicht als höhengleicher Knotenpunkt bestehen bleiben. Durch den Neubau eines ca. 280 m langen Straßenstückes von der bestehenden GVS nach Eggenfelden bei Bau-km 1+360 unter der neu zu bauenden Brücke über die Bahnlinie Mühldorf-Passau mit Anschluss an die GVS bei Bau-km 1+600, wird ein kreuzender Verkehr auf der B 388 vermieden.

Die nördliche Zufahrt zur GVS bei Spanberg wird um ca. 130 m nach Westen verlegt. Anstatt der höhengleichen Kreuzung Spanberg gibt es zukünftig nur noch Ein- und Abbiegeverkehr.

Im Anschluss daran muss aufgrund der vorhandenen Bebauung zunächst weiter auf der Südseite der Bundesstraße angebaut werden, ehe ab Bau-km 1+950 wegen der Nähe der Bahnlinie der Übergang zwischen südlichem und nördlichem Anbau erfolgen muss. Der nördliche Anbau erstreckt sich dann von Bau-km 2+130 bis 2+640.

Am Bauende bei Edhof wird aufgrund der dortigen Verkehrssituation ein Umbau des Knotenpunktes erforderlich. Die derzeit höhengleiche Kreuzung wird in einen höhenfreien Knotenpunkt mit zwei Verbindungsrampen umgebaut. Dazu wird die Kreisstraße unter der Bundesstraße hindurchgeführt und auf einer Länge von 550 m neu gebaut. Damit eine ausreichend lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m Höhe erreicht werden kann, muss dazu die Gradienten der Bundesstraße von Bau-km 2+640 bis 3+070 (Länge: 430 m) angehoben werden.

Die Ausbautrasse hat eine Gesamtlänge von 3,070 km mit einer höhenfreien Kreuzung bei Bau-km 1+600 (Anschluss Spanberg) und einer höhenfreien Verknüpfung der Kreisstraße PAN 20 bei Edhof. Insgesamt müssen 6 Brückenbauwerke im Zuge des Vorhabens neu gebaut werden.

Die höhengleichen Einmündungen der Gemeindeverbindungsstraßen bei Haus und Auhof in die B 388, sowie mehrere Feld- und Hofzufahrten im Bereich des dreistreifigen Ausbaus können durch den Neu- bzw. Ausbau von parallel geführten Straßen und Wegen aufgelassen werden.

Im Bereich der Hauptfahrbahn beträgt der kleinste Kurvenradius $R_{\min} = 450$ m, die größte Längsneigung $s_{\max} = 2,50$ % und die größte Dammschüttung ca. 8,0 m.

3.2 Beschreibung und Beurteilung der Varianten zum Kreuzungsumbau bei Edhof

Für die Entscheidung der günstigsten Knotenpunktform wurden folgende Knotenpunktssysteme und Grundformen detailliert untersucht:

- **Lichtsignalanlage**
- **Kreisverkehrsplatz (Grundform VII)**
- **Teilplanfreie Kreuzung (Grundform IV)**
- **Halbes Kleeblatt**

3.2.1 Lichtsignalanlage

Da im jetzigen Knotenpunktbereich bei Edhof das Kreuzen der B 388 sowie das Linkseinbiegen auf die Bundesstraße mit unzumutbar langen Wartezeiten verbunden und nicht ohne Gefahr möglich ist, gab das damalige Straßen- und Wasserbauamt im Jahr 2002 eine verkehrstechnische Untersuchung in Auftrag. Aufgabe dieser Untersuchung war es, an Hand objektiver Verkehrskenngrößen zu ermitteln, ob an dieser Kreuzung die Errichtung einer Lichtsignalanlage zu einer deutlichen Verbesserung im Verkehrsablauf führen kann.

Das verkehrstechnische Gutachten ergab dabei Folgendes:

Für die Verkehrsteilnehmer auf der untergeordneten Kreisstraße würden sich zwar Vorteile in Bezug auf gefahrloses Queren und Linkseinbiegen ergeben, jedoch müssten erhebliche Nachteile für den Verkehrsablauf auf der Bundesstraße hingenommen werden. So entstünde in den Hauptverkehrszeiten in beiden Fahrtrichtungen der B 388 ein mehrere hundert Meter langer Rückstau. Außerdem wäre davon auszugehen, dass während der Stoßzeiten durch die in der Kreisstraße ständig Grün anfordernden Fahrzeuge, sich auf der Bundesstraße ein sog. Stop-and-go-Verkehr ergäbe. Darüber hinaus würde sich durch eine Ampelanlage auch die Pkw-Reisegeschwindigkeit im Zuge der B 388 verringern. Dies allerdings stünde im erheblichen Widerspruch zur Funktion dieser Straße und zu den Zielen des dreispurigen Ausbaus.

Außerdem müssten die Verkehrsteilnehmer auf der Kreisstraße außerhalb der Hauptverkehrszeit zum Teil sogar längere Wartezeiten in Kauf nehmen, da die Ampelanlage eine Mindestgrünzeit für die Hauptverkehrsrichtung vorgäbe.

Insgesamt gesehen würde eine Lichtzeichenanlage neben relativ hohen Betriebskosten zu weiteren Nachteilen führen, die in keinem Verhältnis zu den Vorteilen einer verkehrsabhängig geschalteten Signalanlage stünden.

Deshalb fand die Errichtung einer Lichtzeichenanlage auch nicht die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde.

3.2.2 Kreisverkehrsplatz

Gegen einen plangleichen Ausbau zu einem Kreisverkehrsplatz sprechen zum einen topographische Gegebenheiten und zum anderen die hervorgehobene Verkehrsfunktion der B 388. So liegt die Verkehrsdominanz eindeutig auf der B 388, die hier ca. 4½-fach stärker belastet ist als die Kreisstraße. Die Vorgabe, dass für einen gut funktionierenden Kreisverkehr die Verkehrsströme auf allen zuführenden Straßenästen in etwa gleich gewichtet sein sollen, trifft in Edhof damit eindeutig nicht zu. Die B 388 ist Bestandteil des Netzes kreisverkehrsfreier Straßenzüge des Regierungsbezirks Niederbayerns. Da die Anlage eines Kreisverkehrs in der Regel in Widerspruch zur überregionalen Verbindungsfunktion verkehrswichtiger Hauptachsen steht, ist einer anderen Knotenpunktlösung und dem angestrebten Gesamtkonzept (siehe Ausführungen zu Pkt. 2.1, 2. Abschnitt) der Vorzug zu geben. Im Übrigen wäre zu den Hauptverkehrszeiten - ähnlich wie bei der Errichtung einer Lichtsignalanlage - mit einem erheblichen Rückstau auf die Bundesstraße zu rechnen.

Aus diesen Gründen scheidet somit ein Kreisverkehr ebenfalls aus.

3.2.3 Teilhöhenfreie Kreuzung

Die teilhöhenfreie Kreuzung scheidet wegen der auf der B 388 verbleibenden Linksabbiegespur aus, da für den starken ein- und abbiegenden Verkehr die Unfallgefahren nicht verringert und weiterhin lange Wartezeiten verbleiben würden. Außerdem wäre gegenüber der geplanten Lösung lediglich die zweite Verbindungsrampe entbehrlich; das Anheben der Bundesstraße, der Bau des Brückenbauwerks sowie das Verlegen der Kreisstraße wären auch bei dieser Lösung erforderlich.

3.2.4 Halbes Kleeblatt

Die vom Bauamt geplante höhenfreie Kreuzung mit zwei Verbindungsrampen stellt für den Verkehrsfluss die beste Lösung dar. Mit dieser Knotenpunktsform - ausgeführt als sogenanntes „unsymmetrisches halbes Kleeblatt“ - ist die Kreuzung auch bei weiter steigender Verkehrsbelastung ausreichend leistungsfähig und durch den Wegfall von Linksabbiegespuren besonders verkehrssicher. Diese höhenfreie Kreuzung fügt sich ideal in die Streckencharakteristik der B 388 ein, weil der durchgehende Verkehr auf der Bundesstraße nicht behindert wird.

Die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h dürfte allerdings angesichts der Ortslage beibehalten werden. Die Lage der Rampen im Nord-West- bzw. Süd-Ost-Quadranten ergibt sich aufgrund der vorhandenen Bebauung.

Günstig bei der Gestaltung dieser Anschlussstelle ist die Tatsache, dass der Knotenpunkt bei Edhof am Beginn der Dreistreifigkeit liegt und dadurch der für den einfahrenden Verkehr erforderliche Beschleunigungsstreifen in Richtung Eggenfelden als „Spuraddition“ fortgeführt werden kann, also unmittelbar im Anschluss an den Knotenpunktsbereich in den Zusatzfahrstreifen übergeht.

Besonderes Augenmerk wurde bei der Planung auch auf die Anordnung der Bushaltestellen sowie die Führung der Fußgänger und Radfahrer gelegt. Mit Hilfe der vorgesehenen Gehwege bzw. Geh- und Radwege, eines Treppenabganges an der nördlich der B 388 gelegenen Busbucht und der weiteren Querungshilfen wird ein hohes Maß an Verkehrssicherheit angestrebt.

3.3 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Das Ausbauvorhaben „B 388, Zusatzfahrstreifen BA II“ liegt am nördlichen Talhangfuß der Rott zwischen Altenburg und Edhof.

Innerhalb der Gruppe der naturräumlichen Haupteinheit des Unterbayerischen Tertiärhügellandes ist der o. g. Bereich dem Isar–Inn Hügelland, Untereinheit Rottal zuzuordnen.

Biotopwürdige Strukturen im Talraum beschränken sich im Wesentlichen auf die unmittelbaren Gehölzufersäume der Rott, des Rottflutkanals und auf die nach der Rottregulierung um 1915 verbliebenen Altgewässer. Weitere kleinere Biotope, entsprechend der bayerischen Biotopkartierung, finden sich entlang der Entwässerungsgräben.

Nach dem Arten- und Biotopschutzprogramm ist die Rott ein ökologisches Vernetzungsband mit regionaler Bedeutung.

Im Bereich des Ausbauabschnittes queren drei aus nördlicher Richtung der Rott zufließende Bäche (Zellhuber Bach, Fäustlinger Graben, Hausleitner Bach), mit lokal bedeutsamer Vernetzungsfunktion.

Im Talgrund, außerhalb des 100-jährlichem Überschwemmungsgebietes, zeigt sich eine für das Rottal typische Streusiedlungsstruktur mit Einzelanwesen. An den Talhängen und zunehmender Stadtnähe verdichten sich die Siedlungsbereiche.

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

4.1 Trassierung

4.1.1 Straßenkategorie und Trassierungselemente

4.1.1.1 Bundesstraße

Die Trassierung der B 388 (Straßenkategorie **LS II**) entspricht den geltenden Richtlinien und bleibt im Wesentlichen erhalten. Lediglich im Abschnitt zwischen Bau-km 0+870 und 1+600 musste die B 388 neu trassiert werden. Im Bereich des Kreuzungsumbaus bei Edhof mit Anheben der Gradienten konnte die bisherige Linienführung der Bundesstraße nahezu beibehalten werden.

Die vorliegende Planung weist folgende Trassierungselemente auf:

Entwurfselemente	Trassierungselemente (ungünstigste Werte)	Grenzwerte (nach RAL)
min R [m]	450	400
min H _w [m]	9.500	3.500
min H _k [m]	9.100	6.000
max s [%]	2,35	5,5

Tabelle 2: Entwurfselemente für Neubauabschnitt bei Spanberg

Die erforderlichen Trassierungsgrenzwerte **gemäß RAL** werden eingehalten.

Die Elemente sind so aufeinander abgestimmt, dass keine Unstetigkeiten auftreten. Die Radienabfolgen auch in den Übergangsbereichen zur bestehenden Trasse liegen im guten Bereich.

Hinweis:

Für den anzuhebenden Bundesstraßenabschnitt bei Edhof (Bau-km 2+640 bis 3+070) können ebenfalls alle relevanten Grenzwerte in Bezug auf Höhen- und Lageplan, Querschnitt und Sicht eingehalten werden.

4.1.1.2 Kreisstraße PAN 20

Die Kreisstraße PAN 20 entspricht der Straßenkategorie **LS IV** (zwischenkommunale Straße).

$$DTV_{2030} = 1.500 / 3.300 \text{ Kfz/Tag} \quad (\text{PAN 20 Nord / Süd})$$

$$DTV(SV)_{2030} = 330 / 400 \text{ Fz/Tag} \quad (\text{PAN 20 Nord / Süd})$$

Die vorliegende Planung weist auf freier Strecke folgende Trassierungselemente auf:

Entwurfselemente	Trassierungselemente (ungünstigste Werte)	Grenzwerte (nach RAL)
min R [m]	255	200-400
min H _w [m]	650 ^{*1)}	2.000
min H _k [m]	2.000 ^{*2)}	2.000
max s [%]	9,0 ^{*3)}	8,0

Tabelle 3: Entwurfselemente für Neubauabschnitt der PAN 20

Die erforderlichen Trassierungsgrenzwerte gemäß RAL können trotz der vielen Zwangspunkte und den beengten baulichen Verhältnissen in Edhof mit Ausnahme der Längsneigung im nördlichen Bereich der Tieferlegung und zweier Ausrundungshalbmesser eingehalten werden.

*¹⁾ Die lichte Durchfahrtshöhe unter der Bundesstraße beträgt aufgrund verschiedener Zwangspunkte lediglich 4,50 m. Um diese Mindestanforderung sicherstellen zu können, wird u.a. die Wanne unter der Brücke mit einem Radius R = 650 m ausgerundet.

*²⁾ Im Bereich der Kuppe bei Bau-km 0+331 muss eine vorhandene Werkszufahrt wieder an die Kreisstraße angebunden werden. Die vorliegende Planung sieht für die Zufahrt bereits eine Längsneigung von 11,5 % vor. Damit die Zufahrt auch weiterhin befahrbar bleibt und ein weiteres Abrücken der Kreisstraße in Richtung Osten vermieden wird, musste der Kuppenhalbmesser reduziert werden.

*³⁾ Wegen der unter *²⁾ genannten Punkte wird der Grenzwert der max. Steigung auf einer Länge von ca. 170 m überschritten. Diese Steigungsstrecke hat hier eine Steigung wie im Bestand von bis zu 9 %.

Wegen der Überschreitung der genannten Grenzwerte sowie wegen der Anschlussrampen ist in diesem Abschnitt der PAN 20 im Bereich der Gefälleüberschreitung eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h vorgesehen.

Die Radienfolgen liegen im guten Bereich. Die Linienführung entspricht nach Lage und Höhe, Querschnitt und Knotenpunktsausbildung den anerkannten Regeln der Technik.

4.1.2 Sichtweitenanalyse

4.1.2.1 Bundesstraße

Die Haltesichtweiten wurden gemäß RAL getrennt für jede Fahrtrichtung ermittelt.

Die Sichtweitenbestimmung führte dabei zu folgendem Ergebnis:

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind - abgesehen von einem kurzen Abschnitt auf dem rd. 102 m langen Brückenbauwerk BW 1.1 bei Spanberg - auf der gesamten Streckenlänge uneingeschränkt vorhanden.

4.1.2.2 Kreisstraße PAN 20

Die Haltesichtweiten auf der Kreisstraße werden im gesamten Verlegungsabschnitt eingehalten. Auch die nötigen Anfahrtsichtweiten aus den Verbindungsrampen und sonstigen Zufahrten/Einmündungen in die Kreisstraße können sichergestellt werden.

4.2 Querschnitt und Befestigung

4.2.1 Bundesstraße 388

4.2.1.1 Begründung und Aufteilung des Regelquerschnittes

Die bestehende Bundesstraße weist eine Fahrbahnbreite von 8,50 m auf; die Kronenbreite beträgt 11,50 m. Durch den geplanten Anbau eines Zusatzfahrstreifens wird der bestehende Querschnitt auf den Regelquerschnitt RQ 15,5 verbreitert.

Es ergibt sich folgender Straßenquerschnitt:

Regelquerschnitt RQ 15,5	
3 Fahrstreifen = 3,75 + 0,50 + 3,25 + 3,50	= 11,00 m
2 Randstreifen = 0,25 + 0,25	= 0,50 m
2 Bankette = 2,50 ^{*)} + 1,50	= 4,00 m
Kronenbreite =	15,50 m

Tabelle 4: Querschnittsmaße B 388

*) Soweit an bestehenden Fahrbahnrändern baulich nichts verändert werden muss, werden die vorhandenen 1,50 m breiten Bankette beibehalten. Die Kronenbreite reduziert sich dann von 15,50 m auf 14,50 m. Eine detaillierte Aufteilung des Querschnitts ist in Unterlage 6 enthalten.

4.2.1.2 Befestigung der Fahrbahn

Der Aufbau des Oberbaues richtet sich nach [RStO 12, Ausgabe 2012](#). Für die Ermittlung der maßgebenden Bauklasse wird [der DTV-Wert der Verkehrsprognose 2030](#) herangezogen. Der DTV-Wert [für das Jahr 2030 beträgt 17.800 Kfz/24h](#). Entsprechend den Ausführungen zu Punkt 2.4 wird der Schwerverkehr mit [1.600 Fz/24h](#) angesetzt.

[Gemäß der RStO 12 ist der zukünftigen Beanspruchung die Belastungsklasse Bk32 zugeordnet.](#)

4.2.1.3 Einordnung von Lärmschutzmaßnahmen in den Bundesstraßenquerschnitt

Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers **sind erforderlich**. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Ziffer 5.1 Lärmschutzmaßnahmen und Unterlage 11. In Abhängigkeit von der jeweils zur Verfügung stehenden Baufläche und der erforderlichen Schallreduzierung sind bis zu [3,75 m](#) hohe Lärmschutzwälle sowie Lärmschutzwände von 2,0 m bis zu [4,0 m](#) Höhe vorgesehen.

Die **Erdwälle** erhalten eine 1 m breite Dammkrone mit einer Böschungsneigung zur Fahrbahnseite von 1:2; bei beengten Verhältnissen von 1:1,5. Die ortsseitigen Wallflächen werden bepflanzt und können je nach Gestaltungszweck und örtlichen Verhältnissen auch flacher ausgebildet werden.

In den Bereichen mit **Lärmschutzwänden** erhält die Fahrbahn eine seitliche Entwässerungsrinne zur gesammelten Wasserabführung.

4.2.2 Kreisstraße PAN 20

Der neu zu bauende Abschnitt der Kreisstraße PAN 20 wird durchgängig mit einer asphaltierten Fahrbahnbreite von 6,50 m ausgebaut.

Gemäß der RStO 12 ist der zukünftigen Beanspruchung die **Belastungsklasse Bk3,2** zugeordnet.

Querschnitt PAN 20	
Fahrbahnbreite	6,50 m
Kronenbreite	9,50 m

Tabelle 5.1: Querschnittsmaße

Oberbau PAN 20	
Belastungsklasse Bk3,2 RStO 12	
Asphaltdeckschicht	3,0 cm
Asphalttragschicht	19,0 cm
Frostschuttschicht	53,0 cm
Frostsicherer Gesamtaufbau	75,0 cm

Tabelle 5.2: Oberbau

4.2.3 Gemeindeverbindungsstraßen

Gemeindeverbindungsstraßen müssen bei Prühmühle, Haus, Spanberg und Edhof den neuen Verhältnissen angepasst und z.T. verlängert bzw. neu gebaut werden.

Die Fahrbahnbreiten richten sich nach dem Bestand bzw. der verkehrlichen Bedeutung und betragen zwischen 3,50 und 5,50 m. In einzelnen Abschnitten sind Fahrbahnverbreiterungen im Kurvenbereich erforderlich.

Da über diese Gemeindestraßen hauptsächlich Gewerbebetriebe erschlossen sind, wird für den Oberbau die [Belastungsklasse Bk1,0](#) gewählt.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen

Die bestehende B 388 besitzt zwischen Eggenfelden/Altenburg und Edhof mehrere Einmündungen und Kreuzungen von Gemeindestraßen und direkte Zufahrten. Diese werden bis auf die Kreuzung bei Spanberg alle aufgelassen. Die Kreuzung bei Spanberg wird so umgebaut, dass hier der kreuzende Verkehr entfällt. Die Grundstücke werden durch parallel geführte Straßen und Wege erschlossen. Eine weiterhin gute Erreichbarkeit der vorhandenen Bebauung und der landwirtschaftlichen Nutzflächen ist damit sichergestellt.

4.3.1 Einmündung Gemeindeverbindungsstraße bei Haus (Bau-km 0+900)

Die vorhandene Einmündung kann ersatzlos aufgelassen werden, da die verstreut liegenden Einzelanwesen bei Haus über bestehende Gemeindestraßen nach wie vor bei Altenburg und Spanberg an die B 388 angeschlossen bleiben. Mehrwege ergeben sich dadurch nicht.

4.3.2 Kreuzung bei Spanberg (Bau-km 1+600)

Die Gemeindeverbindungsstraße von Rackersbach bindet bei Bau-km 1+600 südlich an die bestehende Bundesstraße an.

Nördlich davon mündet die Zellhuberstraße in die B 388 ein. Die Kreuzung befindet sich in etwa in der Mitte der Ausbaustrecke. Die beidseitigen Anschlüsse an die B 388 können aufgrund der örtlichen Verkehrsbedeutung nicht aufgelassen werden.

Um die Belastung am Knotenpunkt deutlich zu reduzieren und querende Verkehrsströme zu unterbinden, wird südlich der B 388 eine ca. 280 m langer Straßenabschnitt der GVS mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m neu gebaut.

Der Weg führt mit einer Einmündung bei Bau-km 1+360 von der bestehenden GVS nach Eggenfelden weg, wird unter der neuen Straßenüberführung (BW 1.1) geführt und schließt bei Bau-km 1+600 an die GVS nach Rackersbach an.

Die nördliche Zufahrt wird um ca. 130 m nach Westen (Bau-km 1 + 480) verlegt.

So entsteht als Ersatz für die bestehende höhengleiche Kreuzung bei Spanberg ein planfreier Knotenpunkt.

4.3.3 Einmündung Gemeindeverbindungsstraße bei Auhof (Bau-km 2+500)

Die Einmündung der GVS in die B 388 liegt im Bereich des dreistreifigen Abschnittes und muss daher geschlossen werden. Als Ersatz wird die Gemeindestraße parallel zur Bundesstraße und der nördlichen Anschlussrampe weitergeführt und schließt auf Höhe des Betonwerkes bei Linden an die Kreisstraße PAN 20 höhengleich an.

4.3.4 Einmündung öffentlicher Feld- und Waldweg (Bau-km 2+600)

Bei Bau-km 2+600 mündet südlich der B 388 der Auwiesenweg in die Bundesstraße ein. Dieser Anschluss sowie weitere Grundstückszufahrten in unmittelbarer Nähe müssen durch den dreistreifigen Ausbau aufgelassen werden. Die dadurch betroffenen Grundstücke werden zukünftig über die Kreisstraße und eine neu zu bauende Ortsstraße entlang der Bahnlinie erschlossen.

4.3.5 Kreuzung mit der Kreisstraße PAN 20

In Edhof kreuzt die Kreisstraße PAN 20 die Bundesstraße B 388 höhengleich. Aufgrund der unter Punkt 2.2 beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse ist ein Umbau der höhengleichen Kreuzung zu einem planfreien Knotenpunkt erforderlich.

Die Kreisstraße wird dazu unter der Bundesstraße hindurchgeführt und mit einem unsymmetrischen halben Kleeblatt (Rampen im Nordwest- und Südostquadranten) an die Bundesstraße angeschlossen. Infolge der starken Hauptverkehrsbeziehung Hebertsfelden - Eggenfelden ist für den Anschluss der nördlichen Verbindungsrampe an die Kreisstraße ein Linksabbiegestreifen in der PAN 20 vorgesehen, wobei aus nördlicher Richtung die vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung auf 80/60 km/h zusätzliche Verkehrssicherheit bringt.

Die Kreisstraße muss beginnend vom Bahnübergang bei Edhof auf insgesamt **550 m** Länge komplett neu gebaut werden. Die Baulänge ergibt sich zum einen durch die höhenfreie Que-

rung und zum anderen durch das Abrücken der Trasse vom bisherigen Fahrbahnverlauf aufgrund verschiedener Zwangspunkte und topografischer Gegebenheiten.

So steigt nördlich der B 388 das Gelände sehr stark an. Die bestehende maximale Kreisstraßenneigung von 9 % konnte bei der Neutrassierung beibehalten werden. Außerdem muss bei Bau-km 0+325 eine Betriebsausfahrt zum Betonwerk Linden aufrechterhalten werden, deren Steigung nicht mehr als 11,5 % betragen soll. Darüber hinaus ist aus fahrdynamischen Gründen auch ein ausgewogener Linienverlauf sicherzustellen.

Für eine ausreichend lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m ist es allerdings auch notwendig die Bundesstraße auf 430 m Länge um bis zu 1,55 m anzuheben. Wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 388 sind an den Abfahrten zu den Verbindungsrampen Verzögerungstreifen vorgesehen.

Die notwendigen Anfahrtsichtweiten können durch umfangreiche Böschungsausschlitzungen eingehalten werden.

Der Bahnübergang bei Edhof braucht nicht verändert zu werden.

4.4 Baugrund

Wegen des beabsichtigten Neubaus der Brücke über die Bahnlinie (BW 1.1) wurden bei Spanberg drei Aufschlussbohrungen abgeteuft. Bis etwa 6,0 m unter GOK steht ein nicht tragfähiger und sehr setzungsempfindlicher Auelehm an. Erst darunter folgen tragfähige Schichten; zunächst ca. 4,0 m starker Tertiärkies und anschließend Tertiärton. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass auf der ganzen Baustrecke nur wenig tragfähiger Boden angetroffen wird. Daher ist eine Bodenverbesserung mit Kalk vorgesehen. Für das Bauwerk 1.1 ist eine Tiefgründung mittels Großbohrpfählen nötig.

Für die Erstellung eines baufachlichen Bodengutachtens sind weitere Bohrungen erforderlich. Im Rahmen des Bodengutachtens wird der Forderung aus dem Erörterungstermin 2014 nach Überprüfung der Standfestigkeit von Böschungen entsprochen.

4.5 Entwässerung

Die derzeit flächenhafte Entwässerung der Straßenfläche über die Bankette und Böschungen bleibt auch nach der Maßnahme bestehen. Lediglich die vorhandenen Stahlrohrdurchlässe müssen je nach Anbauseite entweder nach Süden oder Norden verlängert und die Gräben naturnah angepasst werden. Die Sickerleitungen und Einlaufschächte, die durch den Zusatzfahrstreifen überbaut werden, sind neu anzulegen.

Allerdings sind auch einige zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenentwässerung notwendig:

- **Bau-km 0+285: Entwässerungsleitung DN 500**
Der am Dammfuß vorhandene Versickerungsschacht kann bei stärkeren Regenereignissen aufgrund des anstehenden wenig versickerungsfähigen Bodens (bis zu 6,0 m starke Auelehmschichten) das Niederschlagswasser nicht ausreichend genug aufnehmen. Es kommt daher häufiger zu einer Überschwemmung der Gemeindestraße. Daher ist der Neubau einer Entwässerungsleitung zur Rott erforderlich. Ein Klärbecken ist nach dem Merkblatt ATV-DVWK-M 153 nicht erforderlich, da das Straßenwasser flächig über die Bankette und eine 4,0 m hohe Dammböschung aus bewachsenem Oberboden abgeführt und dadurch ausreichend vorgereinigt wird.
- **Bau-km 0+485: Entwässerungsleitung DN 400**
Der am Dammfuß vorhandene Versickerungsschacht kann bei stärkeren Regenereignissen aufgrund des anstehenden wenig versickerungsfähigen Bodens (bis zu 6,0 m starke Auelehmschichten) das Niederschlagswasser nicht ausreichend genug aufnehmen. Es kommt daher häufiger zu einer Überschwemmung der Gemeindestraße. Daher ist der Neubau einer Entwässerungsleitung zur Rott erforderlich. Ein Klärbecken ist nach dem Merkblatt ATV-DVWK-M 153 nicht erforderlich, da das Straßenwasser flächig über die Bankette und eine 4,0 m hohe Dammböschung aus bewachsenem Oberboden abgeführt und dadurch ausreichend vorgereinigt wird.
- **Bau-km 1+400: Regenrückhaltebecken Spanberg - RRB 1**
Im Bereich der neuen Brücke über die Bahnlinie wird durch den Straßenneubau die Oberflächenwasserbehandlung neu geregelt. Hier wird für das anfallende Brückenoberflächenwasser ein neues (trockenfallendes) Regenrückhaltebecken am östlichen Brückenwiderlager der Bahnbrücke Spanberg angelegt und gedrosselt über einen bestehenden Entwässerungsgraben dem Vorfluter zugeführt.
- **Bau-km 1+770: Durchlass DN 1100**
Bei Bau-km 1+770 wird der Fäustlinger Graben mittels eines Durchlasses DN 1100 unter die B 388 geführt.
- **Bau-km 2+380: Regenrückhaltebecken Auhof - RRB 2 am südlichen Dammfuß der B 388**
Im Bereich Auhof wird durch den Straßenneubau die Entwässerung neu geregelt. Hier wird für das anfallende Straßenoberflächenwasser ein neues (trockenfallendes) Re-

genrückhaltebecken angelegt. Das anfallende Straßenoberflächenwasser wird gedrosselt über einen bestehenden Entwässerungsgraben dem Vorfluter zugeführt.

▪ **Bau-km 2+600: Absetzbecken bei Auhof**

Bei Bau-km 2+600 wird ein Absetzbecken zur Vorreinigung des Straßenoberflächenwassers der B 388 und der GVS Auhof - Edhof angelegt. Anschließend wird das gereinigte Oberflächenwasser in den Hausleitner Bach eingeleitet.

▪ **Bau-km 2+850: Regenrückhaltebecken Edhof – RRB 3**

Bei Bau-km 2+850 wird in der Innenfläche des nordwestlichen Anschlussastes der B 388 mit der PAN 20 ein Regenrückhaltebecken integriert.

Auf diese Weise kann das anfallende Niederschlagswasser der PAN 20 und deren Randbereiche nördlich der B 388, die in diesem Bereich mit einem max. Gefälle von 9 % nach Süden fällt, abgefangen und rückgehalten werden. Anschließend wird das Oberflächenwasser vorgereinigt und gedrosselt über eine neu zu erstellende Entwässerungsleitung DN 600 und einem bestehenden Entwässerungsgraben südlich der Industriestraße dem Vorfluter zugeleitet.

4.6 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung

Für die Vorentwurfsplanung wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Dabei wurden die Ergebnisse des Auditberichts in die Planung eingearbeitet.

4.7 Ingenieurbauwerke

Von der Ausbaumaßnahme sind insgesamt acht Brückenbauwerke betroffen. Darüber hinaus müssen bei Edhof mehrere Stützbauwerke bis 3,25 m Höhe errichtet werden.

Siehe dazu die Zusammenstellung in Unterlage 10. Entlang der Ausbaustrecke sind weiter Lärmschutzwände von 2,5 bis 4,0 m Höhe erforderlich. Eine Übersicht dazu ist unter Punkt 5.1 des Erläuterungsberichtes zu finden. Vereinfachend wird hier aber nur auf die Brückenbauwerke näher eingegangen.

4.7.1 Brücke über Zellhuber Bach

BW 0.1; Bau-km 0+770

Der bestehende Wellstahlrohrdurchlass ist baulich in einem nicht mehr zufriedenstellenden Zustand. Der Wellstahlrohrdurchlass wird daher komplett durch einen Stahlbetonrahmendurchlass ersetzt und an den Ausbau der B 388 angepasst.

Der Durchflussquerschnitt bleibt erhalten.

Hauptabmessungen	
Bauart	Stahlbetonrahmenbauwerk
Lichte Weite (LW)	3,00 m
Lichte Höhe (LH)	1,75 m
Scheitellänge	29,00 m

Tabelle 6.1: Bauwerksdaten

4.7.2 Brücke über die Bahnlinie Mühldorf - Passau

BW 1.1; Bau-km 1+363

Das bestehende Dreifeldbauwerk wurde 1964 errichtet. Aufgrund zahlreicher Schäden am Überbau (v. a. an der Hohlkörperplatte) und der ungünstigen Einbindemöglichkeit in die Planung des dreistreifigen Ausbaus der B 388 wird die bestehende Brücke abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt.

Das bestehende Brückenbauwerk weist bereits auffällige Schäden auf, da es für die **gegenwärtige sowie** zukünftige Belastung statisch unterbemessen ist.

Aufgrund einer weiteren Zustandsverschlechterung des Bauwerkes wurde im Dezember 2016 die Brücke als Sofortmaßnahme mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung sowie einem Abstandsgebot für Schwerverkehrsfahrzeuge beschränkt. Im Frühjahr 2017 wurden Unterstützungsjoche für einen möglichen Versagensfall der Brücke untergebaut.

Im Anschluss an den Einbau der Unterstützungsjoche wurden weitergehende Anordnungen erlassen:

- Sperrung der B 388 von Altenburg – Linden für Sondertransporte
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h für Lkw ab 7,5 t
- Abstandsgebot 70 m für Lkw ab 7,5 t
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h für Pkw.

Da es sich bei den Unterstützungsjochen lediglich um eine Sicherungsunterstützung für den Versagensfall handelt und die Traglast der Brücke nicht wiederhergestellt werden kann, besteht die Gefahr einer Komplettspernung für den Abschnitt der B 388 bei Spanberg.

Für den betreffenden Abschnitt sind ausschließlich großräumige Umleitungsstrecken über das Bundesfernstraßennetz vorhanden.

Ein Neubau ist daher **dringend geboten**, da eine wirtschaftliche Sanierung der Brücke auf die zukünftigen Anforderungen nicht möglich ist.

Der Brückenneubau wird als 3-Feldbauwerk mit folgenden Abmessungen ausgeführt:

Hauptabmessungen	
Bauwerksart	Zweistegiger Plattenbalken in Ortbeton, in Längsrichtung vorgespannt
Statisches System	Dreifeldbauwerk
Stützweiten	31,50 – 39,00 – 31,50 = 102,00 m
Lichte Höhe (LH)	> 5,00 m über SOK
Breite zw. d. Geländern	16,24 m

Tabelle 6.2: Bauwerksdaten

Neben der Bahnlinie wird der Neubau einer GVS unter dem Bauwerk durchgeführt.

4.7.3 Brücke über Flutmulde (des Fäustlinger Grabens)

BW 1.2; Bau-km 1+809

Zum Anbau des Zusatzfahrstreifens muss der vorhandene Wellstahlrohrdurchlass **ersetzt werden**.

Hauptabmessungen	
Bauart	Stahlbetonrohr
Lichte Weite (LW)	2,80 m
Gesamtlänge:	25,18 m
Scheitellänge	21,38 m

Tabelle 6.3: Bauwerksdaten

4.7.4 Abbruch der bestehenden Geh- und Radwegunterführung im Zuge der

B 388, Bau-km 2+539

Die bestehende Geh- und Radwegunterführung im Zuge der B 388 wird abgebrochen. Der künftige Geh- und Radweg wird mit den beiden Brücken über den Hausleitner Bach unter der GVS Auhof und der B 388 unterführt (s. Ziff. 4.7.5/ 4.7.6).

4.7.5 Brücke über den Hausleitner Bach und Geh- und Radweg im Zuge der

B 388;

BW 2.1, Bau-km 2+575

Das bestehende Wellstahlrohrbauwerk im Zuge der B 388 über den Hausleitner Bach wird abgebrochen und durch ein Stahlbetonbauwerk ersetzt.

Darüber hinaus wird ein Geh- und Radweg unterführt.

Hauptabmessungen	
Bauart	Stahlbetonbauwerk
Lichte Weite (LW)	11,50 m
Lichte Höhe (LH)	> 2,50 m
Breite zw. d. Geländern	15,60 m

Tabelle 6.4: Bauwerksdaten

4.7.6 Brücke über den Hausleitner Bach im Zuge der GVS Auhof-Edhof BW 2.2; Bau-km 2+573

Die nördlich der B 388 verlaufende Gemeindeverbindungsstraße wird nicht mehr bei Auhof an die Bundesstraße angebunden, sondern an die Kreisstraße PAN 20. Dazu muss die GVS verlängert und der Hausleitner Bach neu überquert werden. Darüber hinaus wird ein Geh- und Radweg unterführt.

Hauptabmessungen	
Bauart	Stahlbetonbauwerk
Lichte Weite (LW)	11,50 m
Lichte Höhe (LH)	> 2,50 m
Br. zw. d. Geländern	10,60 m

Tabelle 6.5: Bauwerksdaten

4.7.7 Unterführung der PAN 20 BW 2.4; Bau-km 2+894

Durch den Umbau der bestehenden höhengleichen Kreuzung bei Edhof zu einem planfreien Knotenpunkt wird zur Unterführung der Kreisstraße ein neues Brückenbauwerk notwendig. Nördlich der B 388 muss ein Gehweg, südlich ein kombinierter Geh- und Radweg über das Kreuzungsbauwerk geführt werden. Die lichte Weite wurde so gewählt, dass beidseits der Kreisstraße jeweils ein Gehweg hindurchgeführt und eine ausreichende Sicht gewährleistet werden kann.

Hauptabmessungen	
Bauart	Stahlbetonbauwerk
Lichte Weite (LW)	11,50 m
Lichte Höhe (LH)	4,50 m
Breite zw. d. Geländern	19,50 m

Tabelle 6.6: Bauwerksdaten

4.7.8 Brücke über den Hausleitner Bach im Zuge eines öFW; BW 2.6, Bau-km 2+572

Zur Grundstückserschließung und zur Brücken- und Gewässerunterhaltung ist im Zuge eines landwirtschaftlichen Weges eine Stahlbetonbrücke über den Hausleitner Bach erforderlich.

Hauptabmessungen	
Bauart	Stahlbetonbauwerk
Lichte Weite (LW)	6,50 m
Lichte Höhe (LH)	> 1,50 m
Breite zw. d. Geländern	> 4,50 m

Tabelle 6.7: Bauwerksdaten

4.8 Straßenausstattung

Schutzplanken, Leiteinrichtungen, Markierung und Beschilderung werden nach den geltenden Richtlinien bzw. einer Verkehrsschau mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erstellt.

Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Die bestehenden Bushaltestellen bei Edhof werden an die geänderte Verkehrsführung der Bundes- und Kreisstraße angepasst.

Bei Spanberg wird die Lage der Bushaltestellen verändert. Die Bushaltestellen an der B 388 entfallen und werden an der nördlich der B 388 verlaufenden GVS als Ersatz neu angelegt.

4.10 Radwegenetz

Im Zuge des Ausbaus der B 388 ist angestrebt, das Geh- und Radwegenetz zwischen Eggenfelden und Linden zu verbessern.

Im Bereich des Bauanfangs wird ein 415 m langer Geh- und Radweg südlich entlang der GVS nach Gern bis zum bestehenden Straßenanschluss am Anfang des neuen Bypasses des Kreisverkehrsplatzes der B 388 neu angelegt. Damit müssen Fußgänger und Radfahrer nicht mehr über den Kreisverkehrsplatz und den zügig trassierten Bypass geführt werden. Eine im Erörterungstermin 2014 geforderte kürzere Unterführungslösung des Geh- und Radweges wurde untersucht. Dabei würde der Geh- und Radweg über die Kringelfläche südwestlich des Kreisverkehrs Altenburg verlaufen, unter der Auffahrtsrampe und dem Bypass hindurch geführt und an die künftige Gemeindeverbindungsstraße auf Höhe der Prühmühle angeschlossen werden. Diese Lösung würde eine sehr lange Unterführung von mindestens 35 m Länge mit vorgelagerter Einschnittslage erfordern, die – vor allem nachts – für Fußgänger und Radfahrer unattraktiv wirkt. Die unmittelbar nach der Unterführung folgende Einmündung in die Gemeindeverbindungsstraße bei der Prühmühle wäre hinsichtlich der Platz- und Sichtverhältnisse ungünstig. Aus diesen Gründen wird von einer Unterführungslösung abgesehen und die bisherige Planlösung beibehalten.

Durch den Ausbau der bestehenden GVS zwischen Eggenfelden und Linden beidseits der B 388 wird die Attraktivität dieser Verbindungen für Radfahrer erhöht.

Die Querung der B 388 im Bereich Spanberg wird durch den Umbau der Knotenpunkte zu einer höhenfreien Kreuzung für Fußgänger und Radfahrer wesentlich verbessert.

Im Zuge der Neuerstellung der Bauwerke über den Hausleitner Bach bei Auhof wird auch der bestehende Geh- und Radweg unterführt.

Im Bereich des Knotens der B 388 mit der PAN 20 muss das bestehende Geh- und Radwegenetz an die Höhenfreimachung der Kreuzung angepasst werden.

Die Geh- und Radwege entlang der PAN 20 und der B 388 werden an die neuen Straßenhöhen angepasst.

Zur Verbindung der beiden Straßen werden beidseits der südöstlichen Rampe ein Geh- und ein kombinierter Geh- und Radweg angelegt. Zur direkten Gehwegverbindung wird am nordöstlichen Brückende eine Treppenanlage angelegt.

Der südlich der B 388 verlaufende Radweg wird von Linden her bis zum bestehenden Geh- und Radweg bei Bau-km 2 + 700 verlängert.

Durch die zuvor genannten Maßnahmen wird das Geh- und Radwegenetz im Zuge der Baumaßnahme verbessert und die Attraktivität gesteigert.

4.11 Leitungen

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.

Im dreistreifigen Ausbauabschnitt werden ein Stromkabel, Fernmeldeleitungen und ein Niederspannungskabel, sowie im Brückenbereich von BW 1.1 ein weiteres 0,4 kV-Stromkabel berührt.

Ebenfalls wird in diesem Bereich eine von der Gemeinde Hebertsfelden geplante Abwasserleitung (Mischwasserkanal im Freigefälle und Druckleitung) berücksichtigt.

Im Bereich des Kreuzungsumbaus bei Edhof sind folgende Leitungen betroffen:

- Fernmeldekabel, Deutsche Telekom AG
- Fernmeldekabel, Kabel Deutschland GmbH
- Stromkabel (Mittel- und Niederspannung), [Bayernwerk AG](#)
- Erdgasleitung, Erdgas Südbayern GmbH
- Regen- und Schmutzwasserkanal, Gemeinde Hebertsfelden

5 SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Nach §§ 41 und 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15. September 1990 ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche, Abgase etc., die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, hervorgerufen werden können.

Um die Lärmbelastung für die im Planungsgebiet vorhandene Bebauung möglichst gering zu halten bzw. die Grenzwerte in großen Bereichen einzuhalten, wurden bei der Trassenplanung aktive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Den nachfolgenden Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes werden die „Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90)“ und die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 zugrunde gelegt (16. BImSchV). Als

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

Die Lärmvorsorge durch Vermeidung unzumutbarer Einwirkungen von Verkehrslärm ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung vorgeschrieben. Als durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge wird der Prognoseverkehr 2030 zugrunde gelegt.

Die Lärmuntersuchung wurde für die an der Trasse nächstgelegenen Anwesen durchgeführt. Insgesamt wurden 89 Gebäude untersucht. Die Berechnung des Verkehrslärms erfolgte mit dem Softwareprogramm CadNa. Die Ergebnisse einschließlich der für die Gebiete maßgebenden Grenzwerte sind in **Unterlage 11** ausführlich dargestellt.

Im Erörterungstermin 2014 wurde die Errichtung eines Lärmschutzwalles von ca. 0+400 – 1+000 südlich der B 388 zum Schutz von Einzelanwesen gefordert (Anwesen Nr. 28 – 31/ s. Unterlage 11.2). Bei dem Einzelanwesen Nr. 29 werden gemäß Lärmberechnung die Nachtwerte überschritten. Das Anwesen Nr. 31 wurde zwischenzeitlich - unter anderem aus Lärmschutzgründen - abgelöst. Bei den übrigen Anwesen liegen keine Grenzwertüberschreitungen vor. Ein Lärmschutzwall von ca. 0+400 – 1+000 zwischen der B 388 und der Gemeindeverbindungsstraße Prühmühle-Haus hätte einen erheblichen Grundmehrabbedarf (auf freiwilliger Basis) und einen Unterhaltungsmehraufwand für die anliegenden Baulastträger zur Folge. Der Forderung kann daher im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen werden.

Ergebnis:

Die Verkehrslärmimmissionen an den durch die Berechnungspunkte 1 bis 89 (siehe Unterlage 11.2) gekennzeichneten Wohngebäuden wurden berechnet.

Weitgehend wird durch aktive Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erreicht. Es verbleiben jedoch Wohngebäude, die Anrecht auf passiven Lärmschutz haben. Die Ergebnisse sind in Unterlage 11 ersichtlich.

Eine weitere Möglichkeit der Verbesserung des Lärmschutzes durch Befestigung der B 388 mit offenporigem Asphalt (OPA) wurde aus wirtschaftlichen Gründen und zur Gewährleistung dauerhaften Lärmschutzes ausgeschlossen.

Offenporiger Asphalt wird in Bayern bisher nur auf hoch belasteten Autobahnabschnitten angewandt, wenn anderweitig kein ausreichender Lärmschutz erreicht werden kann. Die

Herstellungskosten für OPA sind deutlich höher als bei Befestigung mit Splittmastixasphalt (SMA) mit einem erhöhten Unterhaltsaufwand und geringerer Lebensdauer.

OPA ist hier nicht wirtschaftlich einsetzbar. Die Grenzwerte können auch anderweitig und dauerhaft erreicht werden.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wasserschutzgebiete werden nicht berührt.

5.3 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Besondere Maßnahmen zur Einpassung der Straße in bebaute Gebiete sind nicht erforderlich.

5.4 Jagdgenossenschaftsgrenzen

Die Jagdgenossenschaftsgrenzen sind mit den Gemarkungsgrenzen identisch. Neuordnungsbedarf besteht nicht.

5.5 Naturschutz-/Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Aufgrund der Geringfügigkeit der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurde ein vereinfachter landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt und auf die Erarbeitung eines Bestands- und Konfliktplans verzichtet. Dieses Vorgehen wurde im Vorfeld des Vorhabens mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erfolgte bereits der Vorentwurf in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Die Ergebnisse dieses Abstimmungsprozesses wurden in der vorliegenden Planung in vollem Umfang berücksichtigt.

Infolge von Planänderungen ergaben sich jedoch Ergänzungen und Anpassungen.

Das geplante Bauvorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG. Entsprechend den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung werden die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe soweit als möglich vermieden.

Dazu sind folgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Im Bereich der Bachquerungen: Verbesserung der biologischen Gewässerdurchgängigkeit
- Anlage von drei Regenrückhaltebecken zur Entlastung der Vorfluter
- Ersetzen des bestehenden Wellstahlrohrbauwerks über den Hausleitener Bach durch eine Stahlbetonbrücke
- Rückbau nicht mehr benötigter Streckenabschnitte des bestehenden Straßennetzes
- Durchführung einer ökologischen Baubegleitung

(detaillierte Beschreibung der Maßnahmen siehe Unterlage 12.1)

Trotz dieser Maßnahmen zur Konfliktminimierung verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Die maßgeblichen Beeinträchtigungen sind im Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) zusammengestellt. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind im Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) dargestellt.

Der Ausgleich für die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes erfordert einen Flächenbedarf von insgesamt ca. 3.700 m². Die Ausgleichsmaßnahmen sind auf straßennahen Flächen bei Spanberg vorgesehen.

Da die Ausgleichflächen innerhalb der Beeinträchtigungszone der B 388 liegen, sind sie nur zur Hälfte anrechenbar. Insgesamt sieht das Ausgleichskonzept daher rd. 8.000 m² für Ausgleichsmaßnahmen vor. Folgende Maßnahmen sind geplant:

A 1 Entwicklung einer mageren, artenreichen Extensivwiese und Pflanzung einer Baumreihe entlang eines Teilstücks der angrenzenden GVS (Neubau)

A 2 Extensivierung und Strukturanreicherung landwirtschaftlich genutzter Flächen durch

- Entwicklung einer mageren, artenreichen Extensivwiese
- Pflanzung von Baumgruppen und Entwicklung von artenreichen Graskrautsäumen im Bereich des Kronenraums
- Pflanzung von Strauchhecken entlang der angrenzenden Bahnlinie und Ablagerung von Kies- Sand-, Steinhäufen und Wurzelstöcken zur Erhöhung der Strukturvielfalt

Pflanzung eines Gewässerbegleitgehölzes entlang des am Ostrand verlaufenden Fäustlinger Grabens

Der Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wird durch Gestaltungsmaßnahmen entlang der Straße erreicht (G1 – G5).

Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Für den geplanten Ausbau der B 388 wurde außerdem eine Unterlage zur **speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)** erstellt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass für den überwiegenden Teil der im Untersuchungsgebiet vorkommenden oder potenziell zu erwartenden Arten eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit ausgeschlossen werden kann. Bei den möglicherweise betroffenen Arten kann die Erfüllung von Verbotstatbeständen durch folgende bauzeitliche Regelungen vermieden werden.

- Durchführung von Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen im Zeitraum von 1. Oktober bis 28. Februar
- Gebäudeabriss im Winter zwischen 1. Dezember bis 28. Februar
(detaillierte Angaben siehe Unterlage 12.4)

Unter Einbeziehung der oben genannten Vorkehrungen werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) sind nicht erforderlich.

5.6 Ausgleich für Verlust an Hochwasserrückhalteraum

Die durch die Verbreiterung der Bundesstraße anzupassende Gemeindestraße zwischen Prühmühle und Auhof liegt im Überschwemmungsgebiet der Rott.

Beim Neubau dieses Teilstücks wird die Gradienten der Gemeindestraße auf ca. 200 m Länge um maximal bis zu 35 cm angehoben. Damit bleibt die Straße auch bei einem HW_{100} befahrbar. Der Hochwasserabfluss wird nicht behindert. Der entstehende Retentionsraumverlust ist minimal und braucht aufgrund der Geringfügigkeit nicht ausgeglichen werden.

6 VERFAHREN

6.1 Grunderwerb

Zum Ausbau der B 388 und für die notwendigen Folgemaßnahmen (Ausgleichsflächen gemäß Naturschutzrecht) wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und die benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen.

Im Vorgriff auf das Bauvorhaben konnten vom Vorhabensträger drei trassennahe Anwesen erworben werden. Durch den Erwerb der Anwesen ergeben sich wesentliche Vorteile im Hinblick auf

- eine Lösung schwerwiegender, berechtigter Einwände.
- den Verzicht auf aufwändige aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen für Einzelanwesen – wirtschaftlicher Vorteil.
- ein ungestörtes, konfliktfreies Baufeld während der Bauzeit, insbesondere während der mehrjährigen Brückenbaumaßnahme bei Spanberg.
- eine erleichterte Grundstückserschließung.
- die laufende Unterhaltung der Bundesstraße durch ausreichende Sicht- und Bewegungsspielräume ohne unmittelbar angrenzende Gebäulichkeiten.

Die für das Bauvorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum sind im öffentlichen Interesse erforderlich und werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in eigenen Verhandlungen oder Entschädigungsverfahren, für die der festgestellte Plan Voraussetzung ist.

Teile der für die Maßnahme dauernd benötigten Flächen befinden sich in öffentlicher Hand. Die Straßenbauverwaltung ist bestrebt, den Landbedarf durch freihändigen Erwerb zu decken.

Im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis sind auch diejenigen Flächen aufgeführt, die während der Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen.

6.2 Planfeststellung

Beim Ausbau der B 388 handelt es sich um eine Maßnahme, für die die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 17 FStrG erforderlich ist. Bei allen Bauabschnitten der Maßnahme handelt es sich entweder um wesentliche Änderungen vorhandener Straßen oder um Neubauten.

Im Rahmen der Planfeststellung wird auch die Widmung bzw. Umstufung von neuen bzw. von bestehenden Straßen geregelt. Genauere Angaben hierzu sind dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage Nr. 7.2) zu entnehmen.

Außerdem umfasst die Planfeststellung alle weiteren erforderlichen wasserrechtlichen, naturschutzrechtlichen und denkmalschutzrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse.

6.3 UVP-Pflicht

Aufgrund von Einwendungen musste nach dem Erörterungstermin (2014) die Planung geändert werden. Die Ergebnisse dieses Planänderungsprozesses sind in Form von Deckblättern vom 01.03.2018 dargestellt. Parallel zur Ausarbeitung der technischen Planung wurde auch die UVP-Pflicht im Einzelfall nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (alt) untersucht. Die Untersuchung beinhaltet Aussagen hinsichtlich der Merkmale des Vorhabens (*Länge der Ausbautrasse der B 388: 3,07 km/ Neubaulänge PAN 20: 0,55 km, Neuanlage Geh- und Radweg auf ca. 0,4 km – geschätzte 6,4 ha neue Flächeninanspruchnahme mit ca. 2,7 ha Neuversiegelung*) und des Standortes (*Ausbau erfolgt an/ entlang der bestehenden B 388 / PAN 20, keine Altlastenbereiche, keine Flächen mit besonderer Bedeutung für Fischerei, Land- / Forstwirtschaft, keine vorhabensbedingte Betroffenheit schutzwürdiger Böden, keine Betroffenheit von Oberflächengewässern und Grundwasservorkommen mit besonderer Bedeutung. Das Vorhaben führt – wie aus den Planunterlagen ersichtlich - zu einer Betroffenheit von Wohngebieten, sonstigen Sachgütern, Lebensräumen mit besonderer Bedeutung für Pflanzen und Tiere, Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz (Baumreihen), gesetzlich geschützten Biotopen, Überschwemmungsgebieten und Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte*) und kommt zum Ergebnis, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Dies gilt auch deshalb, weil empfindliche Nutzungen oder Bestände infolge der bestehenden Straßen bereits Vorbelastungen ausgesetzt sind.

Das Vorhaben ist daher nicht UVP-pflichtig.

7 DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Die Baumaßnahme kann in mehreren Abschnitten durchgeführt werden. Aufgrund des sehr schlechten Bauwerkszustandes der Bahnbrücke Spanberg **ist der Bauabschnitt BA 2 vorrangig auszuführen.**

- **BA 1: Bau-km 0+000 bis 0+800**
Anbau des Bypasses an den Kreisverkehr bei Altenburg und Anbau der Zusatzfahrspur einschl. Lärmschutzmaßnahmen
- **BA 2: Bau-km 0+800 bis 1+700**
Neubau der Brücke über die Bahnlinie bei Spanberg mit Anpassen der Bundesstraße.
- **BA 3: Bau-km 1+700 bis 2+640**
Anbau der Zusatzfahrspur einschl. Lärmschutzmaßnahmen
- **BA 4: Bau-km 2+640 bis 3+070**
Umbau der Kreuzung bei Edhof

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung wird versucht, während der gesamten Bauzeit den Verkehr auf der B 388 weitgehend zweispurig aufrecht zu **erhalten. Hierzu sind die entsprechenden Bauumfahrungen in den Unterlagen berücksichtigt.**

Weitere besondere Schwierigkeiten sind abgesehen von den beengten Bauverhältnissen in Edhof nicht zu erwarten.

Bei der Höhenfreimachung des Knotens B 388 / PAN 20 wird versucht, den Verkehr in den jeweiligen Bauphasen durch kleinräumige Umleitungen in bestehende bzw. in bereits der neuen Situation angepasste Bereiche nördlich bzw. südlich der Brückenbaustelle vorbeizuleiten.

Da die Baumaßnahme aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der fehlenden Umleitungsmöglichkeiten nur abschnittsweise umgesetzt werden kann, wird die gesamte Bauzeit auf ca. 6 Jahre geschätzt.