



B 8 – OU Straßkirchen

Aktueller Planungsstand – 17.12.2024

Staatliches Bauamt Passau

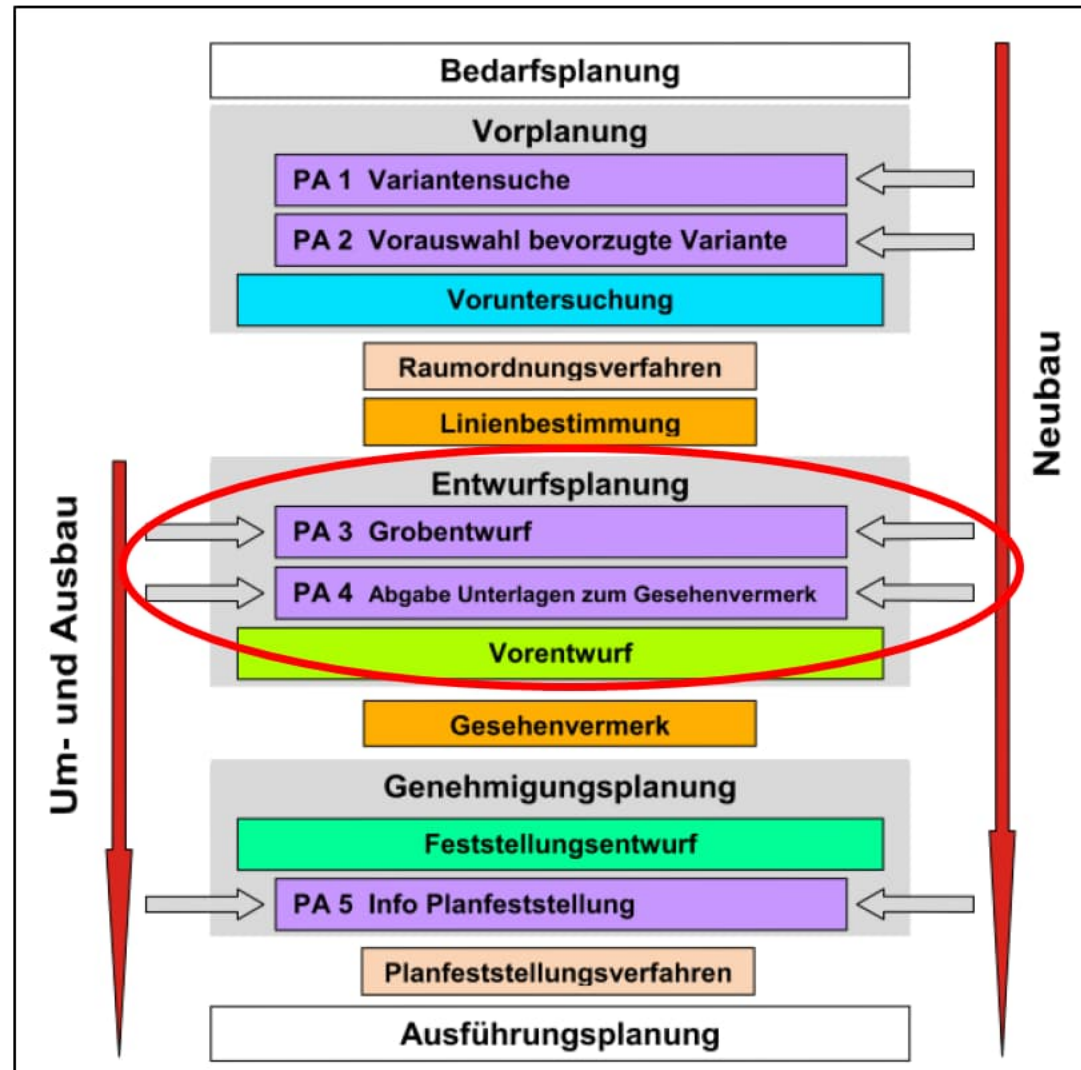
Agenda

1. Termine
2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber Voruntersuchung
3. Variantenvergleich Anschluss St 2325 an die B 8
4. Anwandwegenetz für Landwirtschaft & Radwege
5. Lärmschutz
6. Grunderwerb und Flächensuche
7. Weiteres Vorgehen

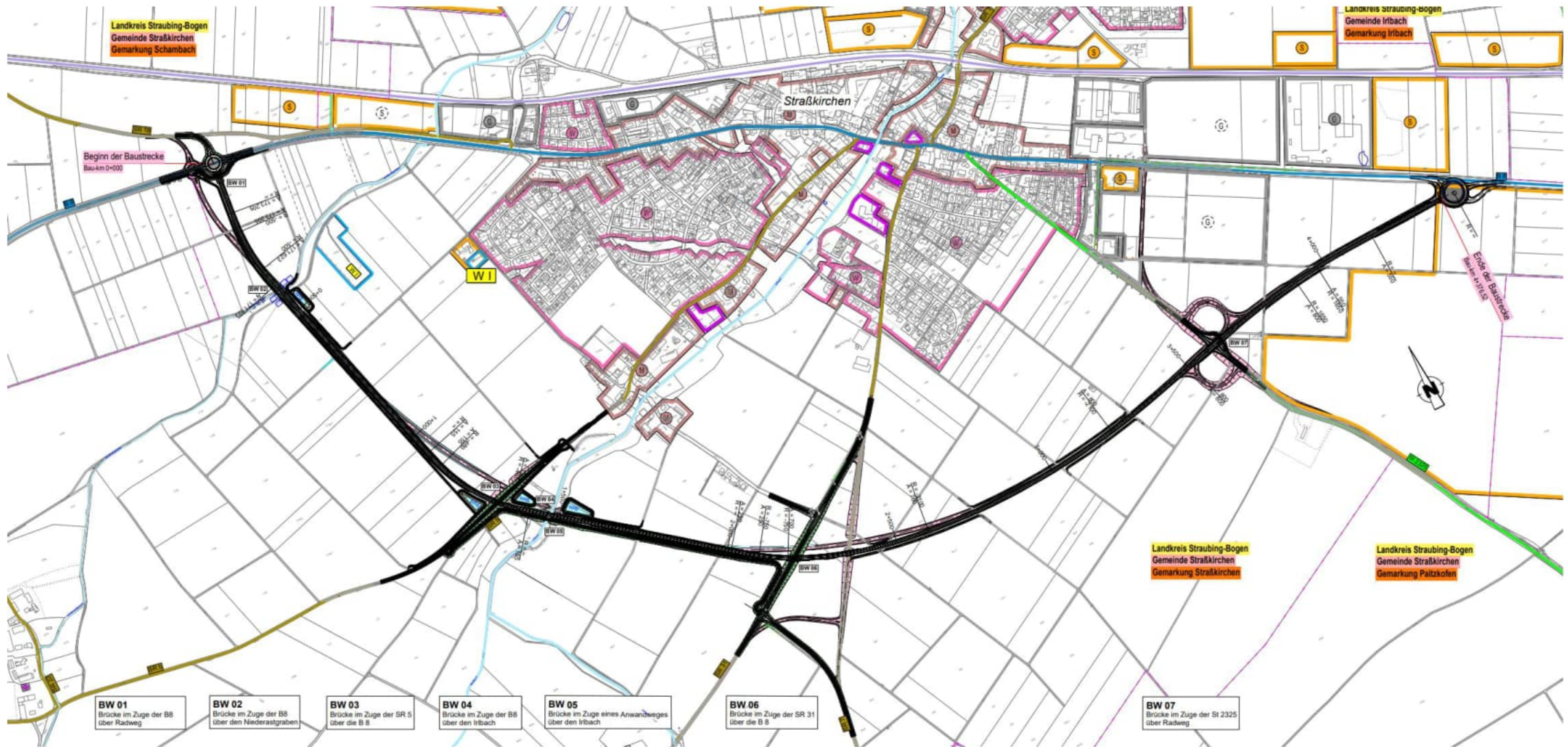
1. Termine 2024

- 17.01.2024: Abstimmungstermin mit Ministerium und Regierung zur Integralen Planung
- 22.01.2024: Infoveranstaltung BBV zur OU Straßkirchen
- 14.02.2024: 1. Abstimmungstermin mit ALE (Amt für ländliche Entwicklung)
- 23.02.2024: Infomarkt in Straßkirchen zu BMW und zur Ortsumfahrung Straßkirchen
- 06.03.2024: 4. Abstimmungsrunde mit HNB/UNB/SG 60 und SG 31
- 26.03.2024: 1. Abstimmungstermin mit Landkreis Straubing-Bogen Tiefbauverwaltung
- 01.-04.2024: Einzelgespräche mit allen Grundstücksbetroffenen
- 10.04.2024: 2. Abstimmungstermin zur Integralen Planung mit Ministerium und Regierung und Bund sowie Besprechung des Abstimmungsvermerks mit BMDV und FBA
- 04.-06.2024: Durchführung der Bohrungen
- 24.06.2024: Gemeinderatssitzung Straßkirchen: Hauptaugenmerk Anbindung B 8 neu an St 2325
- 16.08.2024: Übergabe Vermessungs-DGM
- 08.2024: Durchführung BNT Kartierung
- 19.09.2024: 2. Abstimmungstermin mit ALE bzgl. Besprechung des AWW-Netzes
- 08.10.2024: Abstimmungstermin mit Energienetze Bayern in Bezug auf Gasleitung
- 29.10.2024: Abstimmungstermin mit Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- 11.12.2024: Abstimmungstermin mit BMDV, Ministerium und Regierung

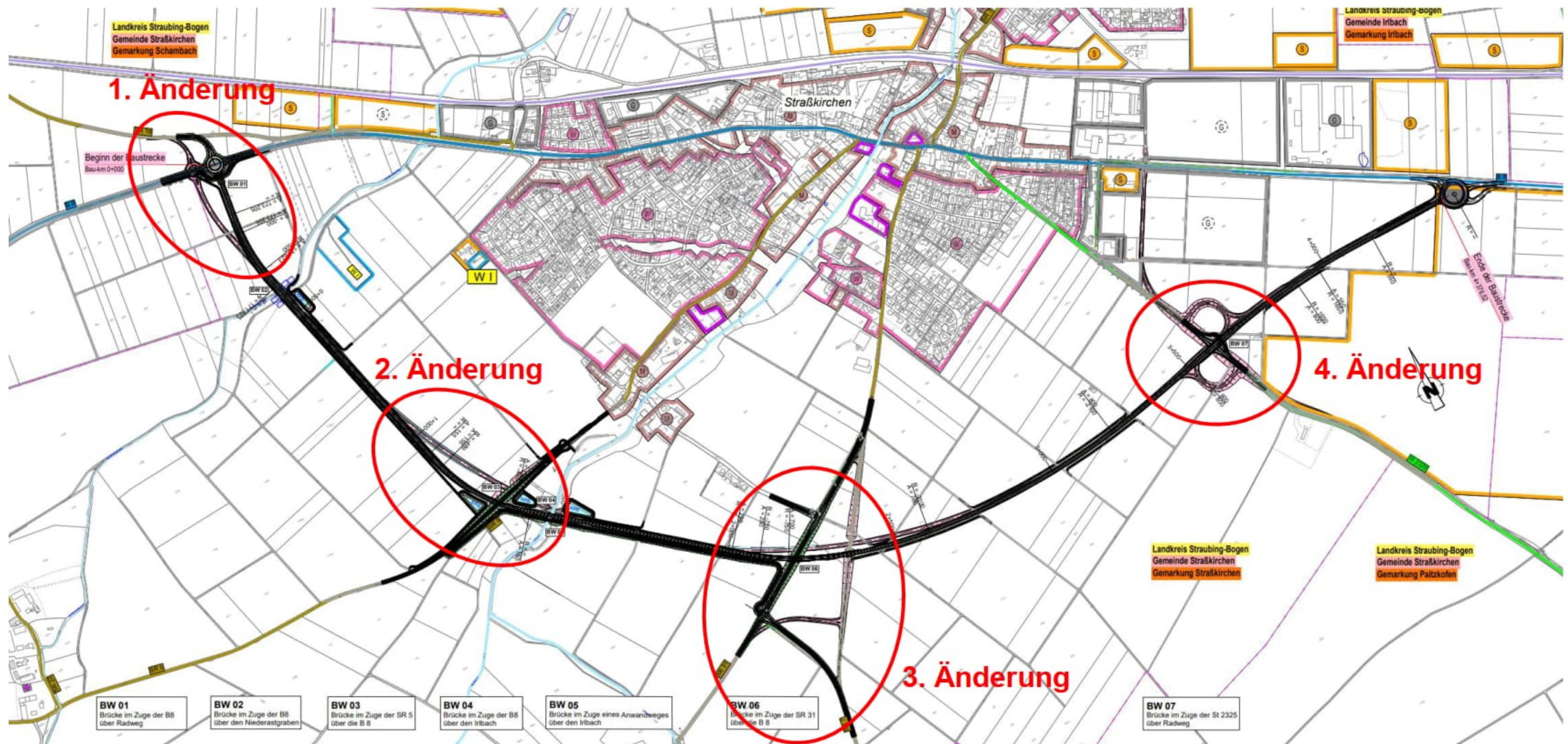
2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2



2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2



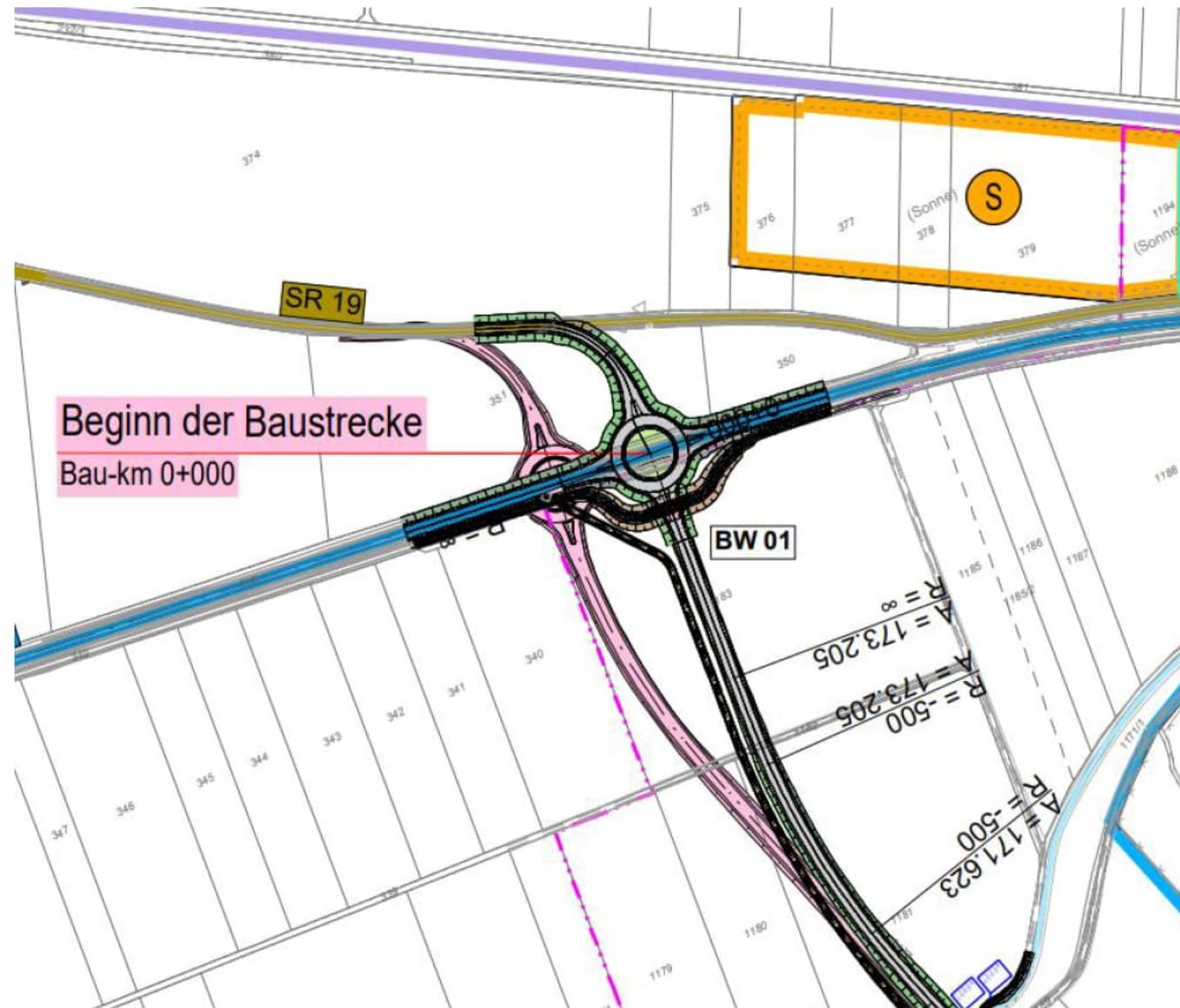
2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2



2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2

1. Änderung

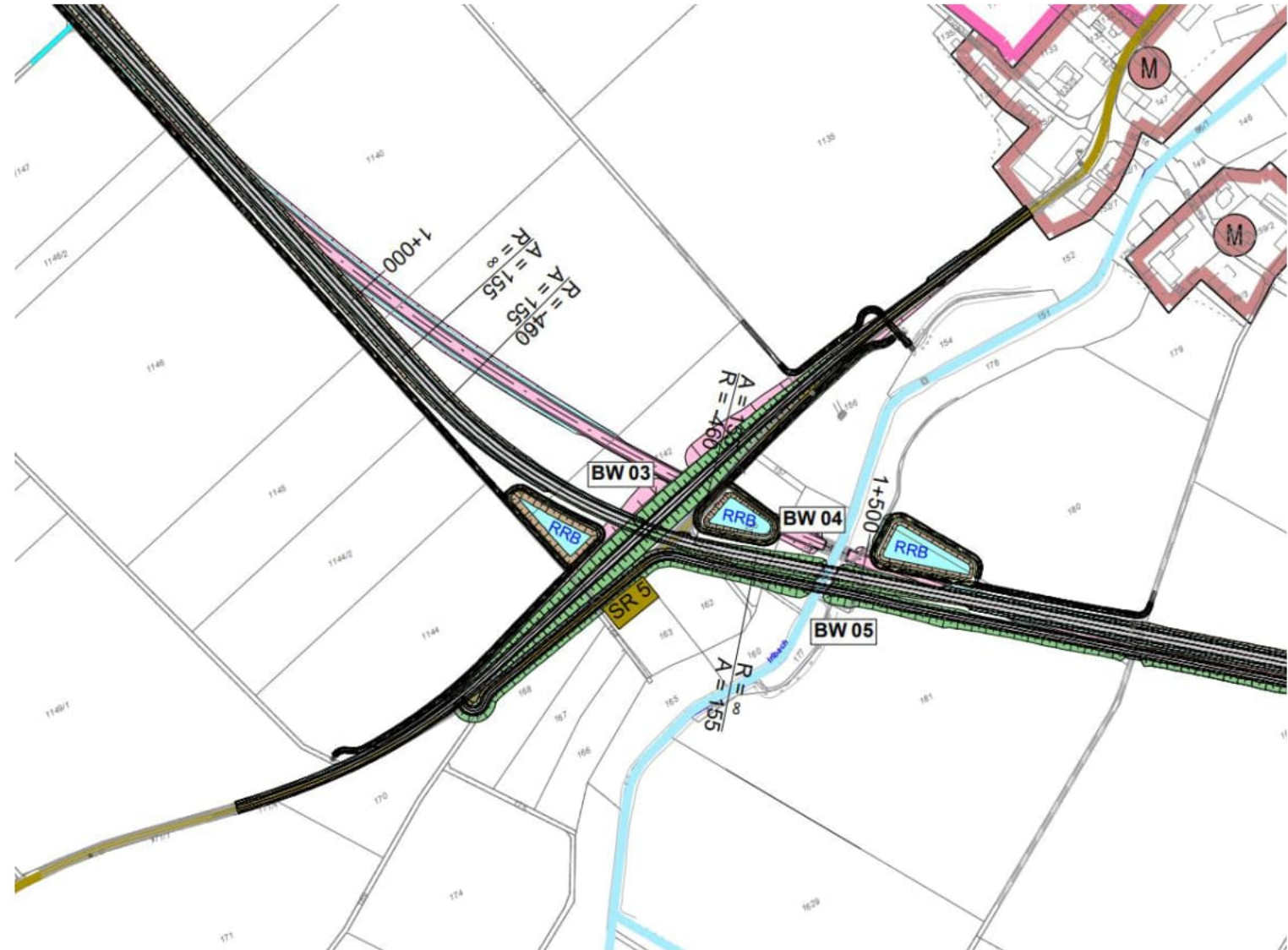
- Anpassung aufgrund Resultat der Einzelgespräche mit Grundstückseigentümern
- Besserer Felddurchschneidung
- Einplanung einer Radwegunterführung



2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2

2. Änderung

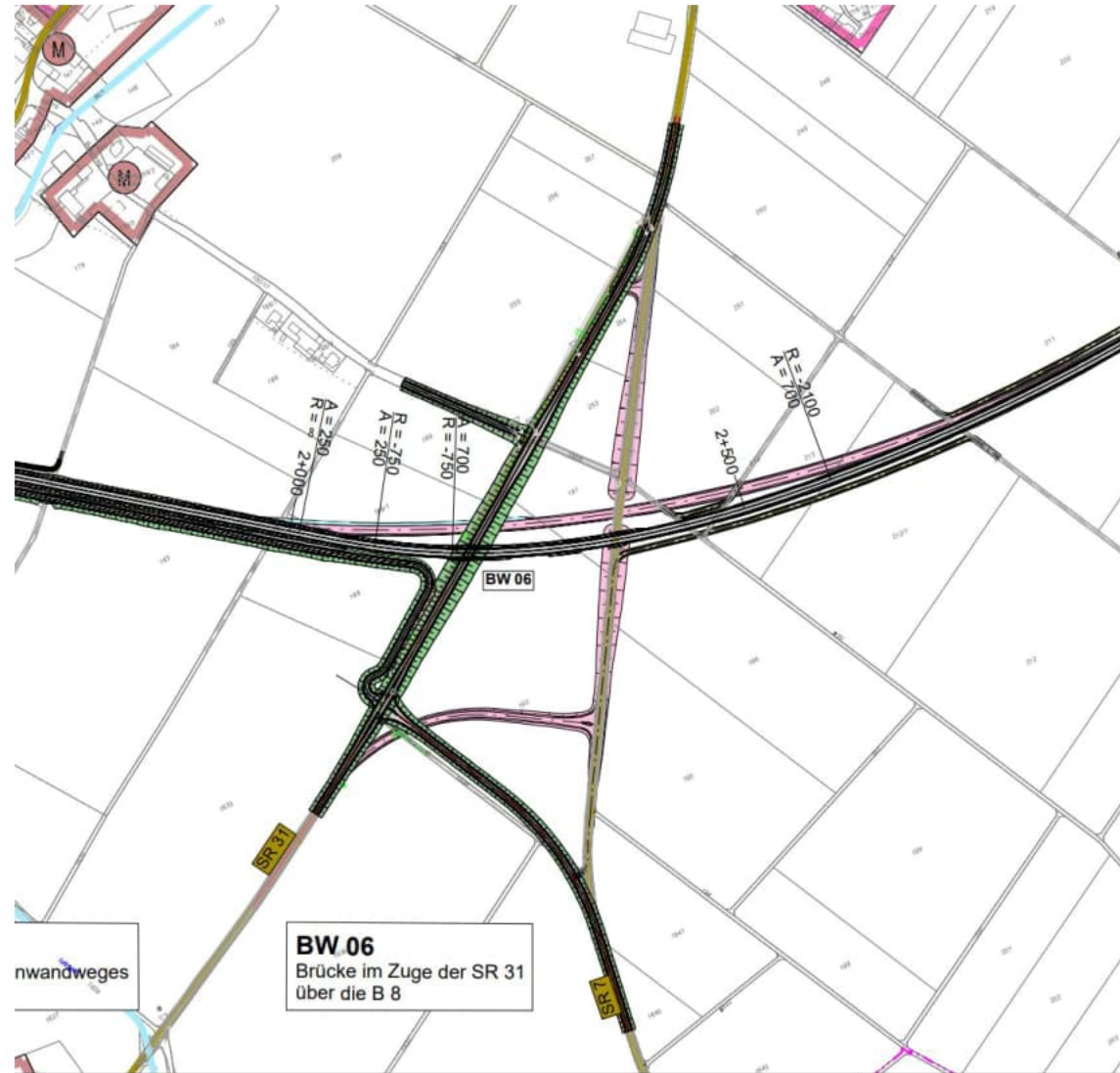
- Anpassung aufgrund Resultat der Einzelgespräche mit Grundstückseigentümern
- Besserer Felddurchschneidung



2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2

3. Änderung

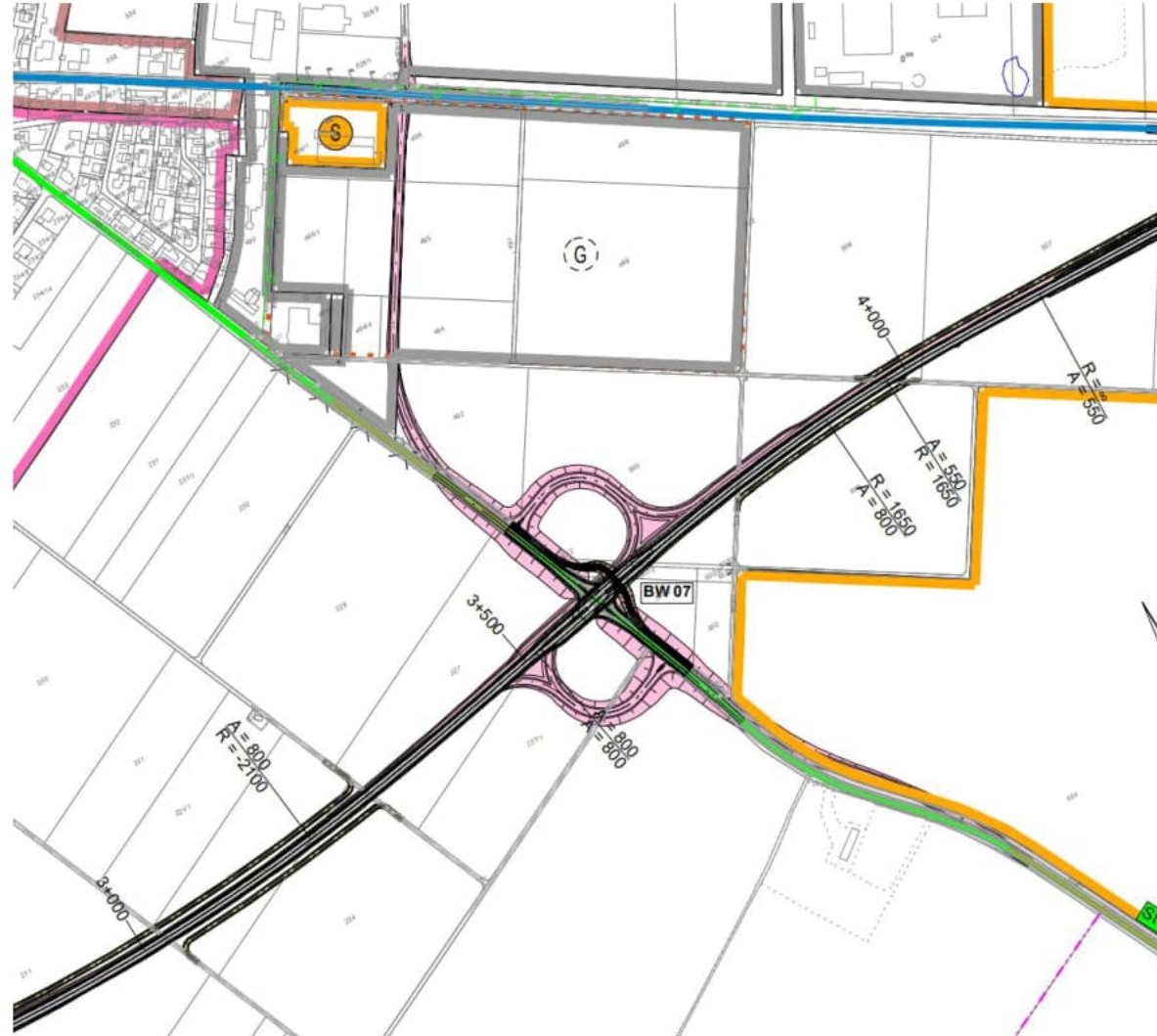
- Anpassung aufgrund Resultat der Besprechung mit dem Amt für ländliche Entwicklung (ALE) und Einzelgesprächen mit Grundstückseigentümern
- Besserer Felddurchschneidung
- Überführung der SR 31 anstatt der SR 7
- Anbindung der SR 7 an die SR 31



2. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2

4. Änderung

- Anschluss St 2325 an die B 8
- Variantenvergleich



3. Variantenvergleich Anschluss St 2325 an die B 8



Südvariante 6 mit teilplanfreiem Anschluss der St 2325 an die B8



Südvariante 6 mit Ampellösung St 2325 an die B 8



Südvariante 6 mit teilplangleichem Anschluss der St 2325 an die B 8 im II. Quadranten



Südvariante 6 mit einseitigem Anschluss von Norden, Verlegung der St 2325 auf die Makofener Straße



Südvariante 6 mit teilplangleichem Anschluss der St 2325 an die B 8 im IV. Quadranten



Südvariante 6 mit einseitigem Anschluss der St 2325 von Süden

3. Variantenvergleich Anschluss St 2325 an die B 8

Zusammenfassung der Kriterien / Zielfelder

| Kriterium / Zielfeld | Südvariante 6 mit teilplanfreiem Anschluss der St 2325 an die B 8 | Südvariante 6 mit Teilplangleichen Anschluss St 2325 an B 8 im II. Quadrant | Südvariante 6 mit Teilplangleichen Anschluss St 2325 an B 8 im IV. Quadrant | Südvariante 6 mit Ampellösung St 2325 an B 8 | Südvariante 6 ohne Anschluss, Verlegung der St 2325 auf die Makofener Straße | Südvariante 6 mit einseitigem Anschluss der St 2325 von Süden |
|--|---|---|---|--|--|---|
| Raumstrukturelle Wirkung | | | | | | |
| Siedlungsentwicklung | Yellow | Yellow | Yellow | Green | Yellow | Green |
| Vorrang und Vorbehaltsgebiete | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Erschließungswirkung | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Infrastruktureinrichtungen (Anlagen und Trassen) | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Green |
| Eigentumsverhältnisse | Red | Yellow | Yellow | Green | Green | Green |
| Verkehrliche Wirkung | | | | | | |
| Be- und Entlastungswirkungen | Green | Green | Green | Green | Yellow | Yellow |
| Netzstrukturelle Wirkungen (Erreichbarkeiten) | Green | Green | Green | Yellow | Red | Red |
| Verknüpfung mit dem übergeordneten und nachgeordneten Netz | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Verbesserung regionaler Verkehrsverhältnisse | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Bildung verkehrswirksamer Abschnitte | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow |
| Einwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung | | | | | | |
| Lagetrassierung | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Höhentrassierung | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Querschnitt | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Entwässerung | Green | Green | Green | Red | Red | Red |
| Bauwerke | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow |
| Geotechnik | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Anordnung der Knotenpunkte | Yellow | Yellow | Yellow | Red | Yellow | Green |
| Erdmengenbilanz | Red | Yellow | Yellow | Green | Red | Green |
| Sicherheitseffekte | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Baublauf / Verkehrsführung | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Bauzeit | Red | Yellow | Yellow | Green | Green | Green |
| Umweltträglichkeit | | | | | | |
| Schutzgut Mensch | Green | Green | Green | Green | Yellow | Yellow |
| Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Schutzgut Boden | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow |
| Schutzgut Fläche | Red | Yellow | Yellow | Green | Green | Green |
| Schutzgut Wasser | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Schutzgut Klima/Luft | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow |
| Schutzgut Landschaft | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Schutzgut Denkmal und kulturelles Erbe | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| Wirtschaftlichkeit | | | | | | |
| Investitionskosten | Red | Yellow | Yellow | Green | Red | Green |

| Ergebnis: | Südvariante 6 mit teilplanfreiem Anschluss der St 2325 an die B 8 | Südvariante 6 mit Teilplangleichen Anschluss St 2325 an B 8 im II. Quadrant | Südvariante 6 mit Teilplangleichen Anschluss St 2325 an B 8 im IV. Quadrant | Südvariante 6 mit Ampellösung St 2325 an B 8 | Südvariante 6 ohne Anschluss, Verlegung der St 2325 auf die Makofener Straße | Südvariante 6 mit einseitigem Anschluss der St 2325 von Süden |
|-----------|---|---|---|--|--|---|
| | Red | Yellow | Yellow | Green | Red | Green |
| | | | | | | |

3. Aktuelle Planung und Änderungen gegenüber LPH 2

4. Änderung

- Anschluss St 2325 an die B 8
- Ergebnis des Abstimmungstermins mit FBA und BMDV
- Variantenvergleich



4. Anwandwegenetz für Landwirtschaft & Radwege

Enge Abstimmung mit ALE bzgl. AWW-Netz am 19.09.2024

5. Lärmschutz

Beurteilung gem. 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV)

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen- und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

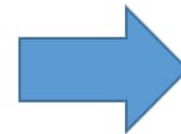
1. Eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. Durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel in der Nacht erhöht wird.

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

§ 2 Immissionsgrenzwerte

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

| Tag | Nacht |
|---|----------------|
| an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen | |
| 57 Dezibel (A) | 47 Dezibel (A) |
| in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | |
| 59 Dezibel (A) | 49 Dezibel (A) |
| in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten | |
| 64 Dezibel (A) | 54 Dezibel (A) |
| in Gewerbegebieten | |
| 69 Dezibel (A) | 59 Dezibel (A) |



Bei der geplanten B 8 OU Straßkirchen werden **nach derzeitigen Stand** keine Grenzwerte überschritten, somit besteht **kein Anspruch auf aktiven Lärmschutz**

6. Vorzeitiger Grunderwerb und Flächensuche

- Anträge auf vorzeitigen Grunderwerb wurden seitens des BMDV im Jahr 2024 genehmigt.
- Einer dieser zwei Anträge konnte umgesetzt werden. Das Staatliche Bauamt Passau hat ca. 10 Hektar landwirtschaftliche Fläche erwerben können.
- Es ist vorgesehen, ab dem 3. Quartal 2025 in den Grunderwerb einzusteigen.

7. Weiteres Vorgehen

- Winter 2024/25: erste Ergebnisse des Geologischen Gutachtens
- Winter 2024/25: Technische Ausarbeitung Vorentwurf
- Ende 1. Quartal 2025: Aktualisierung des Verkehrsgutachtens
- Ende 1. Quartal 2025: Abstimmung Technische Planung (Trassierung, Knotenpunkte, Entwässerung, Anwandwege, Brücken) mit Regierung / Ministerium und Bund
- Beauftragung eines Hydraulischen Gutachtens für den Irlbach und den Niederastgraben
- 1. Quartal 2025: Übergabe der technischen Planung an den Landschaftsplaner
- bis Ende 2025: Erstellung LBP (Landschaftspflegerischer Begleitplan) und saP (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) durch Landschaftsplaner
- Voraussetzung: geeignete Flächen für Ausgleichsmaßnahmen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!