



Planfeststellungsbeschluss

**für die Bundesstraße B 299
„Mitterteich – Waldsassen – Bun-
desgrenze“**

**Verlegung bei Waldsassen/Kondrau
(von Bau-km 0+000 (=Stat. B299_200_2,925)
bis Bau-km 4+900 (=Stat. B299_130_1,662))**

Regensburg,

27. Juli 2021

Regierung der Oberpfalz

ROP-SG32-4354.2-1-5-850

**Bundesstraße B 299 „Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze“
Verlegung bei Waldsassen/Kondrau
von Bau-km 0+000 (=Stat. B299_200_2,925) bis Bau-km 4+900 (=Stat. B299_130_1,662)**

Planfeststellungsbeschluss

vom

27. Juli 2021

Inhaltsverzeichnis

A.	Entscheidung	7
I.	Feststellung des Planes	7
II.	Festgestellte Planunterlagen	8
III.	Befreiungen, Nebenbestimmungen, Ausnahmen	10
1.	Unterrichtungspflichten	10
2.	Bauausführung	11
3.	Belange des Denkmalschutzes	63
4.	Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke	64
5.	Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes	68
6.	Fischerei	69
7.	Verkehrslärmschutz	69
7.1	Aktiver Lärmschutz	69
7.2	Passiver Lärmschutz	70
8.	Bodenschutz	71

9	Brandschutz und Rettungsdienst.....	72
10	Zusagen	72
IV.	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen.....	72
1.	Gegenstand/Zweck	72
2.	Plan.....	74
3.	Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....	74
3.1	Rechtsvorschriften.....	74
3.2	Bauausführung allgemein	74
3.3	Niederschlagswasserbeseitigung (Bauausführung, Betrieb und Unterhaltung)	75
3.4	Altlasten.....	76
3.5	Schutz des Grundwassers	77
V.	Straßenrechtliche Verfügungen.....	80
VI.	Entscheidungen über Einwendungen	81
VII.	Kostenentscheidung	81
B.	Sachverhalt	82
I.	Beschreibung des Vorhabens	82
II.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	82
1.	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	82
2.	Beteiligte Behörden, Verbände und kommunale Leitungsträger	83
3.	Erste Planänderung	84
4.	Beteiligte Behörden, Verbände und kommunale Leitungsträger	84
5.	Erörterung der Einwendungen.....	85
6.	Zweite Planänderung	85
7.	Beteiligte Behörden, Verbände und kommunale Leitungsträger	86
8.	Erörterung der Einwendungen.....	86
9.	Anhörung zu faunistischen Untersuchungen	87
10.	Dritte Planänderung.....	87
11.	Beteiligte Behörden und Verbände	88
12.	Vierte Planänderung	89

C.	Entscheidungsgründe	91
I.	Rechtsgrundlage der Planfeststellung	91
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung	91
1.	Zuständigkeit und Verfahren	91
2.	Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie	93
3.	Umweltverträglichkeitsprüfung	93
3.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG a.F.).....	95
3.2	Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen.....	117
3.3	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	120
III.	Materiell-rechtliche Würdigung	123
1.	Rechtmäßigkeit der Planung	123
2.	Planrechtfertigung	123
2.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung).....	123
2.2	Planungsziele	124
3.	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	132
3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	132
3.2	Planungsvarianten.....	133
3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	148
3.4	Kreuzungen und Einmündungen, nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz.....	151
3.5	Immissionsschutz, Bodenschutz	155
3.6	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	188
3.7	Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis	212
3.8	Landwirtschaft	240
3.9	Wald	243
3.10	Denkmalschutz	243
3.11	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht.....	245
3.12	Naherholung.....	248
3.13	Kommunale Belange	249

3.14	Leitungsträger.....	260
3.15	Naturschutzrechtliche Belange	262
3.16	Brandschutz und Rettungsdienst	263
4.	Einwendungen und Forderungen Privater	266
4.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	266
4.2	Einzelne Einwender	293
IV.	Gesamtergebnis	698
V.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	699
VI.	Sofortige Vollziehbarkeit	699
VII.	Kostenentscheidung	699
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweis.....	699
I.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	699
II.	Hinweis zur Bekanntmachung	700

– Lageplanskizze (Nachrichtlich) –



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWVZ	Bauwerksverzeichnis
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FStrAbg	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
KG	Bayerisches Kostengesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
RAS-EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung
RAS-LP	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
UPR	Umwelt- und Planungsrecht, Zeitschrift
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar

**Bundesstraße B 299 „Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze“
Verlegung bei Waldsassen/Kondrau
von Bau-km 0+000 (=Stat. B299_200_2,925) bis Bau-km 4+900 (=Stat. B299_130_1,662)**

A. Entscheidung

I. Feststellung des Planes

Aufgrund von §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG erlässt die Regierung der Oberpfalz folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße B 299 „Mitterteich – Waldsassen - Bundesgrenze“, Verlegung bei Waldsassen Kondrau, wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VII. dieses Beschlusses sowie den in den Planunterlagen durch Roteintrag enthaltenen Ergänzungen und Änderungen nach

§ 17 FStrG in Verbindung mit Art. 72 bis 78 BayVwVfG

festgestellt.

II. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
Deckblatt		Erläuterungen zur Notwendigkeit der Tekturen	
1d		Erläuterungsbericht Anhang: 1b Verkehrsuntersuchung 2 Lageplan Varianten Raumordnung - Nachrichtlich- 3d Unterlage zur Umweltverträglichkeits- prüfung nach § 6 UVPG	1 : 25.000
2		Übersichtskarten	
2.1		Übersichtskarte -Nachrichtlich-	1 : 25.000
2.2		Übersichtskarte -Nachrichtlich-	1 : 50.000
2.3		Übersichtslageplan Bebauungspläne -Nachrichtlich-	1 : 5.000
3.d		Übersichtslageplan mit Varianten	1 : 5.000
4		Bauwerkspläne und Bauwerksverzeichnis	
4.1d		Bauwerksverzeichnis (BWZV)	
4.2	1d-6d	Bauwerkspläne	1 : 1.000
4.3	1d-3b	Bauwerkspläne -Nachrichtlich-	1 : 500
4.4b		Umstufungskonzept	1 : 5.000
5		Höhenpläne	
5.1d		Übersichtshöhenplan B 299neu (Regionaltrasse) - Nachrichtlich-	1 : 5.000 / 500
5.2		Übersichtshöhenplan Wahllinie (Kappelwaldtrasse) - Nachrichtlich-	1 : 5.000 / 500
5.3	1b-2d	Höhenplan B 299neu (Regionaltrasse)	1 : 2.000 / 200
5.4		Höhenplan St 2178	1 : 1.000 / 100
6		Straßenquerschnitte	
6.1		B 299neu	1 : 50
6.2		B 299neu mit Lärmschutzwand	1 : 50
6.3		Anschlussäste der B 299	1 : 50
6.4		St 2178 und Ortsstraße neu	1 : 50
7		Grunderwerbspläne und Grunderwerbsverzeichnis	
7.1	1d-9d	Grunderwerbspläne	1 : 1.000
7.2	1b-3	Grunderwerbspläne -Nachrichtlich-	1 : 500
7.3d		Grunderwerbsverzeichnis	

8		Schall- und Luftschadstoffuntersuchung	
8.1d		Schalltechnische Berechnungen	
8.2b		Luftschadstoffuntersuchung	
8.3d		Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb	
9		Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
9.1	Blatt 1b, 2	Lageplan der Einleitungsstellen	1 : 2.000
9.2b		Zusammenstellung der Einleitungsstellen	
9.3b		Berechnungen	
9.4d		Wasserrechtlicher Fachbeitrag	
10		Landschaftspflegerische Begleitplanung	
10.1d		Textteil der landschaftspflegerischen Begleitpläne	
		Anlage 1d: spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	
		Anlage 2c: Abschlussbericht zu den faunistischen Untersuchungen 2016/2017	
10.2	1d-6d	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000
10.3	1d-9d	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 1.000
11		Raumordnungsverfahren -Nachrichtlich-	
12.5		Umweltverträglichkeitsstudie -Nachrichtlich-	
13		Gutachten	
13.1c		Zusammenfassendes hydrogeologisches Gutachten 28.10.2016	
13.2c		Hydrogeol. Beratung, Beschreibung wasserrechtlicher Tatbestände 06.05.2013	
13.3c		Betrachtung zur Stabilität der Teerweiher 13.11.2018	
13.4c		Schnitt Teerweiher (Bau-km 3+720) 15.11.2018	1 : 100

III. Befreiungen, Nebenbestimmungen, Ausnahmen

1. Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen rechtzeitig bekannt zu geben:

1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, mindestens sechs Monate vor Baubeginn unter Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit eine zeitliche Abwicklung von gegebenenfalls erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden können. Dabei ist auch über den Bauablauf zu informieren.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundigungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei der Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

1.2 Der Bayernwerk Netz GmbH, damit die gegebenenfalls erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

1.3 Der Energienetzwerke Bayern GmbH, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Im Übrigen ist zu beachten, dass Anpassungsarbeiten an dem Anlagenbestand nur außerhalb der Heizperiode – in den Monaten Mai bis August - ausgeführt werden können.

1.4 Der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH, mindestens drei Monate vor Baubeginn, sofern eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung ihrer Telekommunikationsanlagen erforderlich wird, damit eine Planung und Bauvorbereitung veranlasst werden kann sowie die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden können.

1.5 Dem Landratsamt Tirschenreuth, Untere Naturschutzbehörde, mindestens zwei Wochen vor Baubeginn.

1.6 Dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und dem Landratsamt Tirschenreuth, Untere Wasserbehörde. Daneben ist auch die Bauvollendung den beiden Behörden unverzüglich anzuzeigen.

1.7 Der Stadt Waldsassen

1.8 Den von dem Vorhaben betroffenen Fischereiberechtigten

1.9 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege

1.10 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

2. Bauausführung

2.1 Baubedingte Immissionen

2.1.1 Grundsätzliches

2.1.1.1 Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere bezüglich Lärm, Erschütterungen, Staub, Wasserreinhaltung und zum Schutz von angrenzenden Flächen, hat der Vorhabenträger sicherzustellen.

Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

Die Beeinträchtigungen der Anwohner an Baustellen und an Transportrouten sind auch durch die Wahl entsprechender Baumethoden und Transportfahrzeuge soweit möglich zu minimieren.

2.1.1.2 Bauarbeiten dürfen nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden, Bauarbeiten während der Nachtzeit finden nicht statt. An Sonn- und Feiertagen sind sie auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.

2.1.1.3 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragten) zu beauftragen. Dieser hat während der lärmintensiven Bauphasen sowie während der erschütterungsintensiven Arbeiten (insbesondere Verdichtungs- und Rammarbeiten) gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu veranlassen. Der Immissionsschutzbeauftragte hat als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen beziehungsweise zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen.

2.1.2 Baubedingter Lärmschutz

2.1.2.1 Es ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ anzuwenden. Dementsprechend sind gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

2.1.2.2 Der Vorhabenträger hat bis zum Baubeginn an aus fachlicher Sicht geeigneten Stellen Dauermessstellen zur Ermittlung der baubedingten Lärmimmissionen einzurichten und diese für die Dauer der Bauphase durchgängig zu betreiben. Die Ergebnisse der Messungen sind vom Vorhabenträger zu dokumentieren und den von Immissionen Betroffenen ist auf Verlangen Einsicht in die Messergebnisse zu gewähren. Die Dokumentation muss mindestens fünf Jahre lang nach Bauende vom Vorhabenträger aufbewahrt werden. Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde sind dieser die Dokumentationen vorzulegen.

2.1.2.3 Bei im Rahmen von Dauermessungen erkennbaren Immissionskonflikten, die von den planfestgestellten Schutzvorkehrungen nicht mehr gelöst werden (beispielsweise auch Überschreitungen von zulässigen Innenraumpegeln), hat der Immissionsschutzbeauftragte zu prüfen, ob insbesondere durch Anwendung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporärer Abschirmmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht und die planfestgestellten Vorgaben damit eingehalten werden können. Können die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses nicht eingehalten werden, sind die Bauarbeiten einzustellen. Für den Fall, dass Bauarbeiten durchzuführen sind, die von den Vorgaben dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr erfasst sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

2.1.2.4 Passiver Schallschutz

Den nachfolgend aufgeführten Eigentümern (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der in nachfolgender Tabelle 1 aufgeführten Anwesen (vgl. auch Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2) steht gegen den Vorhabenträger des Straßenbauvorhabens dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen (beispielsweise Schallschutzfenster, sonstige Dämmungen von Außenbauteilen) an den betroffenen Räumen zu.

Anwesen (ID)	Fassade	Stockwerk/e
Adalbert-Stifter-Straße 1 (W301)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 3 (W303)	1	2. OG
Adalbert-Stifter-Straße 7 (W306)	2	2. OG
Adalbert-Stifter-Straße 9 (W308)	1	1.OG, 2.OG

	2	1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 11 (W310)	1	2. OG
Bahnhofstraße 1 (W326)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	2. OG
Bahnhofstraße 3 (W327)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 3, Nebengebäude 1 (W327.1)	3	EG, 1.OG
Bahnhofstraße 3, Nebengebäude 2 (W327.2)	1	EG
	2	EG
Bahnhofstraße 4 (W328)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 6 (W329)	1	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Bahnhofstraße 11 (W330)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 13 (W331)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 15 (W332)	1	2.OG
Bahnhofstraße 19 (W334)	2	3.OG, 4.OG
	3	4. OG

Baumeister-Emil-Engl-Straße 2 (W206)	4	EG
Chodauer Straße 1 (W607)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Chodauer Straße 2 (W608)	1	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Chodauer Straße 22, Reitverein-Nebengebäude (W717.1)	5	EG
	6	EG
Egerer Straße 39 (W523)	3	2. OG
Gerwigstraße 1 (W609)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Gerwigstraße 2 (W718)	1	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Gerwigstraße 3 (W 610)	1	1. OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Gerwigstraße 4 (W719)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
Gerwigstraße 5 (W611)	1	1. OG
	4	1. OG
Gerwigstraße 6 (W720)	2	EG, 1.OG
Hopfenstraße 1 (W412)	2	EG, 1.OG, 2.OG

	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 2 (W413)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 3 (W414)	3	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 4 (W415)	1	1.OG, 2.OG
	3	2. OG
Hopfenstraße 5 (W416)	3	1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 6 (W417)	1	2. OG
	3	1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 7 (W418)	5	2. OG
Hopfenstraße 8 (W419)	3	1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 10 (W420)	3	2. OG
Hopfenstraße 12 (W421)	3	2. OG
Jahnstraße 7 (W547)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Konnereuther Straße 4 (W211)	5	EG
Liststraße 1 (W422)	3	EG, 1.OG
	4	1. OG
Liststraße 2a (W424)	1	EG, 1.OG
	4	EG
Liststraße 5a (W426)	1	3. OG

Liststraße 5c (W428)	2	2.OG, 3.OG
	3	2.OG, 3.OG
	4	1.OG, 2.OG, 3.OG
Mitterteicher Straße 1 (W218)	13	EG
	14	EG
	15	EG
	16	EG
	17	EG
	18	Eg
	19	EG
	20	EG
	21	EG
Münchenreuther Straße 1 (W436)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 2 (W550)	1	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 3 (W437)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 4 (W551)	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 5 (W438)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 5 (Nebengebäude) (W439)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 6 (W552)	3	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 7 (W440)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 8 (W553)	1	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 9 (W441)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 10 (W554)	1	EG, 1.OG

	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 11 (W442)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 12 (W555)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	1. OG
	5	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 13 (W444)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 14 (W556)	1	EG, 1.OG
	3	1. OG
Münchenreuther Straße 15 (W445)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 16 (W557)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 17 (W446)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 18 (W558)	3	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 19 (W447)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 20 (W559)	2	1. OG
	3	EG, 1.OG

	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
	7	1. OG
	8	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 20 (Nebengebäude) (W559.1)	1	EG
Münchenreuther Straße 21 (W448)	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 23 (W449)	1	EG, 1.OG
	2	1. OG
	3	1. OG
Münchenreuther Straße 25 (W450)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1. OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 27 (W451)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 29 (W452)	1	1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 29a (W453)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 29b (W454)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG

	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
	7	EG, 1.OG
	11	EG, 1.OG
	12	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 31 (W443)	1	2.OG
	2	2.OG
Otto-Freundl-Straße 3 (W457)	3	2.OG
Otto-Freundl-Straße 7(W462)	3	2.OG
Otto-Freundl-Straße 9 (W464)	1	2.OG
	2	2.OG
Prinz-Ludwig-Straße 31 (W368)	2	1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Prinz-Ludwig-Straße 34 (W487)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	22	2.OG, 3.OG
Schützenstraße 1 (W665)	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
	7	EG, 1.OG
	8	EG, 1.OG
	9	EG, 1.OG

	10	EG, 1.OG
	11	EG, 1.OG
	12	EG, 1.OG
	13	EG, 1.OG
Schützenstraße 1a (W666)	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
Schützenstraße 2 (W667)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 4 (W668)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 6 (W669)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 8 (W670)	2	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Schützenstraße 10 (W671)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
Schützenstraße 12 (W672)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 14 (W673)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 16 (W674)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße (Fl.Nr. 298) (W675)	3	1. OG
Stationsweg 1 (W730)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
Stationsweg 3 (W731)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	1.OG, 2.OG

	4	2. OG
Steinerstraße 1 (W488)	2	2. OG
Steinerstraße 2 (W 489)	2	1.OG, 2.OG
	3	1.OG, 2.OG
Steinerstraße 4 (W491)	1	1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	2. OG
Steinerstraße 6 (W492)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Steinerstraße 8 (W493)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Turnerweg 1 (W569)	1	1. OG
	2	EG, 1.OG
	3	1. OG
Turnerweg 3 (W570)	2	EG, 1.OG
Turnerweg 3a (W571)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Turnerweg 5 (W572)	1	1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Turnerweg 7 (W573)	2	EG, 1.OG

Tabelle 1: Anwesen mit Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz wegen Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den/die Erstattungsberechtigten der oben genannten Anwesen mindestens sechs Monate vor Beginn der Bauarbeiten entsprechend zu unterrichten und diesen ein verbindliches Entschädigungsangebot vorzulegen, sodass die Möglichkeit der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen zu Baubeginn gewährleistet ist.

2.1.2.5 Entschädigung Außenwohnbereich und Unternehmen mit genehmigten Freisitz- oder Freischankflächen

Der Vorhabenträger hat den Eigentümern der in nachstehender Tabelle 2 aufgeführten Anwesen (vergleiche auch Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2), die tatsächlich über zu schützende bebaute beziehungsweise unbebaute Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnlich zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Anlagen) verfügen, eine angemessene Entschädigung in Geld für die Minderung des Gebrauchswerts zu leisten.

Anwesen (ID)	Fas- sade	Stockwerk/e
Kleingartenanlage KG 20	-	-
Kleingartenanlage KG 21	-	-
Kleingartenanlage KG 23	-	-
Kleingartenanlage KG 24	-	-
Kleingartenanlage KG 25	-	-
Kleingartenanlage KG 28	-	-
Kleingartenanlage KG 29	-	-
Kleingartenanlage KG 30	-	-
Kleingartenanlage KG 31	-	-
Kleingartenanlage KG 32	-	-
Kleingartenanlage KG 33	-	-
Kleingartenanlage KG 36	-	-
Kleingartenanlage KG 40	-	-
Kleingartenanlage KG 41	-	-
Kleingartenanlage KG 42	-	-
Kleingartenanlage KG 43	-	-

Kleingartenanlage KG 44	-	-
Kleingartenanlage KG 45	-	-
Kleingartenanlage KG 46	-	-
Kleingartenanlage KG 47	-	-
Kleingartenanlage KG 48	-	-
Kleingartenanlage KG 49	-	-
Kleingartenanlage KG 50	-	-
Kleingartenanlage KG 51	-	-
Kleingartenanlage KG 52	-	-
Kleingartenanlage KG 53	-	-
Adalbert-Stifter-Straße 1 (W301)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 2 (W302)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG
	5	1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 3 (W303)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 4 (W304)	1	2.OG
	3	2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 6 (W305)	2	2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 7 (W306)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 9 (W308)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG

	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 11 (W310)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 13 (W311)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 15 (W312)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 17 (W313)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 19 (W314)	1	2.OG
	2	1.OG, 2.OG
	4	2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 21 (W315)	1	2.OG
Adalbert-Stifter-Straße 25 (W316)	2	3.OG
Am Lämmeracker 1 (W317)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Am Lämmeracker 2 (W318)	1	2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Am Lämmeracker 3 (W319)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Am Lämmeracker 4 (W320)	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Am Lämmeracker 5 (W321)	1	1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Am Lämmeracker 6 (W322)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
Am Lämmeracker 8 (W323)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG

Am Lämmeracker 10 (W324)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
An der Tongrube 1 (W201)	1	EG
	2	EG
	3	EG
	4	EG
	5	EG
	7	EG
	8	EG
	9	EG
An der Tongrube 2a (W203)	4	EG
	5	EG
	6	EG
	7	EG
Bahnhofstraße 1 (W326)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 3 (W327)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	2.OG
Bahnhofstraße 3, Nebengebäude 1 (W327.1)	1	EG, 1.OG
	2	1.OG
	3	EG, 1.OG
Bahnhofstraße 3, Nebengebäude 2 (W327.2)	1	EG
	2	EG

Bahnhofstraße 4 (W328)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 6 (W329)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Bahnhofstraße 11 (W330)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 13 (W331)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 15 (W332)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	4	2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 15 (NG) (W333)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG

Bahnhofstraße 19 (W334)	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4. OG
Bahnhofstraße 21 (W335)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	3.OG
Bahnhofstraße 23 (W336)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	3.OG
Bahnhofstraße 25 (W337)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	3.OG
Bahnhofstraße 27 (W338)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	3.OG
Bahnhofstraße 29 (W339)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG
Bahnhofstraße 35 (W340)	1	EG
	2	EG
	6	EG
	7	EG
	8	EG
	9	EG
Baumeister-Emil-Engl-Straße 2 (W206)	3	EG
	4	EG
	5	EG
Binhackstraße 1 (W601)	1	1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Binhackstraße 1b (W603)	2	EG

	4	1.OG
Binhackstraße 2 (W604)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Binhackstraße 3 (W605)	4	EG, 1.OG
Binhackstraße 4 (W606)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Binhackstraße 8 (W701)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Binhackstraße 9 (W702)	1	2.OG
	4	2.OG
Binhackstraße 10 (W703)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG
Binhackstraße 11 (W704)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	4	2.OG
Binhackstraße 12 (W705)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Binhackstraße 13 (W706)	1	1.OG, 2.OG
	4	2.OG
Binhackstraße 14 (W707)	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Binhackstraße 16 (W708)	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Binhackstraße 18 (W709)	2	EG, 1.OG, 2.OG

	3	EG, 1.OG, 2.OG
Binhackstraße 22 (W710)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Carlonesstraße 1 (W711)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Carlonesstraße 2 (W712)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
	3	1.OG, 2.OG
Carlonesstraße 3 (W713)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	2.OG
	3	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Carlonesstraße 4 (W714)	2	EG, 1.OG, 2.OG
Carlonesstraße 6 (W715)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Carlonesstraße 8 (W716)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
Chodauer Straße 1 (W607)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Chodauer Straße 2 (W608)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Chodauer Straße 10 (W750)	1	EG

	2	EG
	3	EG
	4	EG
Chodauer Straße 22 (W717)	1	EG
	2	EG
	3	EG
	5	EG
Chodauer Straße 22, Reitverein-Nebengebäude (W717.1)	1	EG
	2	EG
	3	EG
	4	EG
	5	EG
	6	EG
Egerer Straße 19 (W403)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 21 (W404)	1	1.OG, 2.OG
	2	2.OG
	3	1.OG, 2.OG
Egerer Straße 23 (W405)	2	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 25 (W406)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 27 (W407)	1	2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 28 (W510)	6	4.OG
Egerer Straße 29 (W408)	2	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 30 (W511)	11	1.OG, 2.OG, 3.OG
	12	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	13	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	15	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG

Egerer Straße 30b (W513)	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	1.OG
Egerer Straße 30c (W514)	17	1.OG
Egerer Straße 31 (W409)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 33 (W410)	2	2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 35 (W411)	4	2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 35a (W518)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
Egerer Straße 37 (W520)	4	1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Egerer Straße 37a (W521)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 39 (W523)	3	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 41 (W524)	3	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 43 (W525)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 45 (W526)	2	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 47 (W527)	2	EG, 1.OG
Egerer Straße 49 (W528)	4	EG
Egerer Straße 51 (W529)	3	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 53 (W530)	4	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 55 (W531)	4	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 57 (W532)	2	1.OG, 2.OG
	3	2.OG
Egerer Straße 59 (W533)	2	EG, 1.OG, 2.OG

Egerer Straße 61 (W534)	2	EG, 1.OG
Egerer Straße 63 (W535)	2	1.OG, 2.OG
	3	1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Egerer Straße 65 (W539)	1	1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	1.OG
Eichendorffstraße 16 (W341)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	3.OG
	6	3.OG
	7	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	8	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	9	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	10	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	11	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	12	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	13	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	14	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	15	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	16	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	17	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG

	18	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	19	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Forkhatshofer Weg 5 (K107)	1	3.OG
	4	3.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Forkhatshofer Weg 8 (K109)	1	2.OG, 3.OG
Forkhatshofer Weg 7 (K108)	3	1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Gerwigstraße 1 (W609)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Gerwigstraße 2 (W718)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Gerwigstraße 3 (W610)	1	EG, 1. OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Gerwigstraße 4 (W719)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	1.OG
Gerwigstraße 5 (W611)	1	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG

	4	EG, 1. OG
Gerwigstraße 6 (W720)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Gerwigstraße 8 (W721)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
Gerwigstraße 11 (W612)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Gerwigstraße 13 (W613)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
Gerwigstraße 17 (W614)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Gerwigstraße 19 (W615)	2	EG, 1.OG
	3	1.OG
Gerwigstraße 21 (W616)	2	1.OG
	3	1.OG
Gerwigstraße 23 (W617)	3	1.OG
Glashüttenweg 3 (W619)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Glashüttenweg 5 (W620)	2	1.OG, 2.OG
Glashüttenweg 7 (W621)	2	EG
Glashüttenweg 11 (W623)	1	2.OG
Glashüttenweg 17 (W626)	2	2.OG
Glashüttenweg 21 (W628)	2	1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG

Glashüttenweg 23 (W629)	1	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 1 (W412)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 2 (W413)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 3 (W414)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 4 (W415)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 5 (W416)	1	2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 6 (W417)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 7 (W418)	2	2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 8 (W419)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Hopfenstraße 10 (W420)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG

Hopfenstraße 12 (W421)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Jahnstraße 1 (W544)	1	EG, 1.OG
	2	1.OG
	6	EG, 1.OG
Jahnstraße 3 (W545)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	5	1.OG
Jahnstraße 4 (W574)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Jahnstraße 5 (W546)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	1.OG
Jahnstraße 7 (W547)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 1 (W630)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG

	4	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 3 (W631)	1	EG, 1.OG
	2	1.OG
	3	1.OG
	4	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 5 (W632)	1	EG, 1.OG
	2	1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 7 (W633)	1	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 6 (W634)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Jakob-Steinfels-Straße 8 (W635)	1	2.OG
	4	1.OG, 2.OG
Jakob-Steinfels-Straße 10 (W636)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Jakob-Steinfels-Straße 21, 23 (W637)	1	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 25, 27 (W638)	1	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 29 (W639)	1	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Jakob-Steinfels-Straße 31 (W640)	1	EG, 1.OG
	4	1.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 6 (W342)	1	EG, 1.OG, 2.OG

	2	EG, 1.OG, 2.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 8 (W343)	1	1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 10 (W344)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG,3.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 12 (W345)	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 14 (W346)	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 16 (W347)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 18 (W348)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	2.OG
	3	2.OG
Joseph-Wiesnet-Straße 19 (W349)	23	EG
Karl-Stilp-Straße 13 (W648)	1	2.OG
Karl-Stilp-Straße 15 (W649)	1	2.OG
	2	2.OG
Karl-Stilp-Straße 19 (W650)	1	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Konnersreuther Straße 4 (W211)	3	EG
	4	EG
	5	EG
	6	EG

Konnersreuther Straße 6c (W216)	4	EG
	5	EG
Lämmerstraße 2 (W350)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Lämmerstraße 2a (W351)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Lämmerstraße 3 (W352)	3	2.OG
Lämmerstraße 4 (W353)	3	3.OG
Lämmerstraße 6 (W355)	3	3.OG
Leuthnerstraße 2 (W723)	1	1.OG
	4	1.OG
Liststraße 1 (W422)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	1. OG
Liststraße 2 (W423)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Liststraße 2a (W424)	1	EG, 1.OG
	2	EG
	3	EG
	4	EG
Liststraße 4 (W425)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Liststraße 5a (W426)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG

	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
Liststraße 5b (W427)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
Liststraße 5c (W428)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	7	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Liststraße 6 (W429)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Liststraße 9 (W432)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Liststraße 11 (W433)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG

	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Liststraße 15 (W434)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG
Liststraße 17 (W435)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	1.OG, 2.OG
Martin-Hirsch-Straße 1, 3 (W660)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
	4	2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Martin-Hirsch-Straße 2 (W651)	1	2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
Martin-Hirsch-Straße 4 (W652)	1	2.OG
Martin-Hirsch-Straße 5, 7 (W661)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Martin-Hirsch-Straße 11 (W654)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Martin-Hirsch-Straße 13 (W655)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Martin-Hirsch-Straße 13a (W656)	2	EG, 1.OG, 2.OG

	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	1.OG, 2.OG
Martin-Hirsch-Straße 15 (W657)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Mitterteicher Straße 1 (W218)	1	EG
	2	EG
	3	EG
	4	EG
	5	EG
	6	EG
	11	EG
	12	EG
	13	EG
	14	EG
	15	EG
	16	EG
	17	EG
	18	EG
	19	EG
	20	EG
	21	EG
	22	EG
	23	EG
Mitterteicher Straße 5 (W220)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG

	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	7	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	8	2.OG, 3.OG
Mitterteicher Straße 6 (W221)	3	2.OG
Mitterteicher Straße 6a (W222)	2	2.OG
	3	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Mitterteicher Straße 13 (W230)	5	1.OG, 2.OG
	6	1.OG, 2.OG
Mitterteicher Straße 15 (W232)	4	1.OG,2.OG
Mitterteicher Straße 17 (W233)	4	2.OG
Marcoussisstraße 2 (W244)	3	2.OG
Münchenreuther Straße 1 (W436)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 2 (W550)	1	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 3 (W437)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 4 (W551)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 5 (W438)	1	EG, 1.OG, 2.OG

	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 5, Nebengebäude (W439)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 6 (W552)	1	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 7 (W440)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 8 (W553)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 9 (W441)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 10 (W554)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 11 (W442)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 12 (W555)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	1. OG
	5	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 13 (W444)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 14 (W556)	1	EG, 1.OG

	3	1. OG
Münchenreuther Straße 15 (W445)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 16 (W557)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 17 (W446)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 18 (W558)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 19 (W447)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 20 (W559)	2	EG, 1. OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
	7	1. OG
	8	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 20, Nebengebäude (W559.1)	1	EG

Münchenreuther Straße 21 (W448)	1	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 23 (W449)	1	EG, 1.OG
	2	1. OG
	3	EG, 1. OG
Münchenreuther Straße 25 (W450)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1. OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 27 (W451)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
Münchenreuther Straße 29 (W452)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 29a (W453)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 29b (W454)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG

	7	EG, 1.OG
	8	EG, 1.OG
	9	EG, 1.OG
	10	EG, 1.OG
	11	EG, 1.OG
	12	EG, 1.OG
Münchenreuther Straße 31 (W443)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	7	EG, 2.OG
Neuteichweg 1 (W252)	2	1.OG
	3	1.OG
Neuteichweg 2 (W253)	1	1.OG, 2.OG
Neuteichweg 4 (W254)	1	2.OG
	2	2.OG
	6	2.OG
Otto-Freundl-Straße 1 (W455)	2	2.OG
	4	1.OG, 2.OG
Otto-Freundl-Straße 3 (W457)	1	2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Otto-Freundl-Straße 5 (W459)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	2.OG
Otto-Freundl-Straße 5a (W460)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG

Otto-Freundl-Straße 6 (W461)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
Otto-Freundl-Straße 7(W462)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Otto-Freundl-Straße 8 (W463)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Otto-Freundl-Straße 9 (W464)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Otto-Freundl-Straße 10 (W465)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Otto-Freundl-Straße 12 (W466)	1	EG, 1.OG, 2.OG
Pater-Mauritius-Straße 1 (W658)	1	3.OG
	2	3.OG
	3	2.OG, 3.OG
	4	3.OG
Pater-Mauritius-Straße 2 (W659)	5	3.OG
Pater-Mauritius-Straße 3 (W662)	1	3.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	1.OG, 2.OG, 3.OG
Pater-Mauritius-Straße 4 (W663)	1	3.OG
	3	1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	1.OG, 2.OG, 3.OG
Pater-Mauritius-Straße 5 (W664)	1	1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
Pötzlstraße 11 (W475)	1	2.OG
Pötzlstraße 17 (W476)	1	EG

	2	EG
	3	EG
Prinz-Ludwig-Straße 27a (W364)	3	1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	3.OG
	6	2.OG, 3.OG
	7	3.OG
Prinz-Ludwig-Straße 27a (Nebengebäude) (W364.1)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
Prinz-Ludwig-Straße 29 (W367)	5	2.OG
Prinz-Ludwig-Straße 29 (Nebengebäude) (W367.1)	2	EG, 1.OG
Prinz-Ludwig-Straße 31 (W368)	2	1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
	7	EG, 1.OG, 2.OG
Prinz-Ludwig-Straße 32 (W486)	1	2.OG
	2	2.OG
Prinz-Ludwig-Straße 32 (Nebengebäude) (W486.1)	1	1.OG
Prinz-Ludwig-Straße 34 (W487)	1	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
	6	1.OG, 2.OG, 3.OG

	11	2.OG, 3.OG
	12	2.OG, 3.OG
	22	1.OG, 2.OG, 3.OG
Prinz-Ludwig-Straße 34 (Nebengebäude) (W487.1)	2	EG
Raiffeisenstraße 11 (W266)	3	EG, 1.OG, 2.OG
Raiffeisenstraße 12 (W267)	3	2.OG
Rothe Lohe 16a (K110)	4	1.OG, 2.OG
Rothe Lohe 16b (K111)	2	1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Rothe Lohe 18 (K141)	3	1.OG, 2.OG
	4	2.OG
	5	2.OG
Rothe Lohe 22 (K115)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	1.OG, 2.OG
Rothe Lohe 24 (K116)	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Rothe Lohe 26 (K117)	1	2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Rothe Lohe 26a (K140)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Schirndingerstraße 4 (W747)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG
Schulstraße 6, 8 (W386)	1	3.OG, 4.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG

Schulstraße 10 (W389)	1	2.OG
	2	2.OG
	3	2.OG
Schulstraße 12 (W392)	6	3.OG
	7	3.OG
Schulstraße 13 (W369)	3	2.OG
Schulstraße 19 (W374)	6	2.OG
Schulstraße 24, Nebengebäude (W394)	1	EG
Schulstraße 28 (W379)	1	2.OG
	2	2.OG
	3	2.OG
Schulstraße 28a (W380)	2	2.OG
Schulstraße 30 (W381)	2	2.OG
Schützenstraße 1 (W665)	4	1.OG
	5	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
	7	EG, 1.OG
	8	EG, 1.OG
	9	EG, 1.OG
	10	EG, 1.OG
	11	EG, 1.OG
	12	EG, 1.OG
	13	EG, 1.OG
Schützenstraße 1a (W666)	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
Schützenstraße 2 (W667)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG

Schützenstraße 4 (W668)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 6 (W669)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 8 (W670)	2	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Schützenstraße 10 (W671)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
Schützenstraße 12 (W672)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 14 (W673)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße 16 (W674)	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße (Fl.Nr. 298) (W675)	2	1. OG
	3	EG, 1.OG
Schützenstraße (Fl.Nr. 299) (W676)	3	EG, 1.OG
Schützenstraße (Fl.Nr. 300) (W677)	3	EG, 1.OG
Schützenstraße (Fl.Nr. 301) (W678)	4	EG, 1.OG
	5	EG, 1.OG
Schützenstraße (Fl.Nr. 302) (W679)	3	EG, 1.OG
Schützenstraße (Fl.Nr. 303) (W680)	4	EG, 1.OG
Stationsweg 1 (W730)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Stationsweg 3 (W731)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG

	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
Stationsweg 7 (W732)	1	1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Stationsweg 9 (W733)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Stationsweg 11 (W734)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Stationsweg 13 (W735)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
Stationsweg 15 (W736)	1	2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	2.OG
Stationsweg 34 (W739)	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Stationsweg 36 (W740)	3	1.OG, 2.OG
	4	1.OG, 2.OG
Stegwiesenstraße 4 (W567)	6	1.OG
	10	EG, 1.OG
	11	EG, 1.OG
Steinerstraße 1 (W488)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	1.OG, 2.OG
	3	2.OG
Steinerstraße 2 (W 489)	1	EG, 1.OG, 2.OG

	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	2.OG
	6	2.OG
	7	2.OG
	8	2.OG
	9	2.OG
	10	2.OG
	11	2.OG
	12	EG, 1.OG, 2.OG
Steinerstraße 3 (W490)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	2.OG
Steinerstraße 4 (W491)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Steinerstraße 6 (W492)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Steinerstraße 8 (W493)	2	EG, 1.OG, 2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
Stiftlandstraße 33 (K118)	3	1.OG, 2.OG
Turnerweg 1 (W569)	1	EG, 1. OG

	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1. OG
	4	EG, 1.OG
Turnerweg 3 (W570)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Turnerweg 3a (W571)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Turnerweg 5 (W572)	1	EG, 1.OG, 2.OG
	2	2.OG
	3	EG, 1.OG, 2.OG
	4	EG, 1.OG, 2.OG
	5	EG, 1.OG, 2.OG
	6	EG, 1.OG, 2.OG
Turnerweg 7 (W573)	1	EG, 1.OG
	2	EG, 1.OG
	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Von-Ketteler-Straße 1 (W742)	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Von-Ketteler-Straße 2 (W743)	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
	6	EG, 1.OG
Von-Ketteler-Straße 3 (W744)	3	1.OG
	4	EG, 1.OG

Von-Ketteler-Straße 4 (W745)	3	EG, 1.OG
	4	EG, 1.OG
Von-Ketteler-Straße 5 (W746)	4	1.OG
Zur ehemaligen Porzellanfabrik 2 (W268)	1	EG

Tabelle 2: Anwesen mit Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung des Außenwohnbereichs wegen Überschreitung der geltenden Richtwerte der AVV Baulärm

Die Bemessung der Gebrauchswertminderung richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

Außerdem haben betroffene Unternehmen, die eine genehmigte Freisitz- oder Freischankfläche in einem der in vorstehender Tabelle 2 genannten Anwesen betreiben, gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung der Außengastronomiebereiche bezogen auf die Tage, an denen die Beurteilungspegel aus dem Baulärm oberhalb des gebietsbezogenen Tagesrichtwertes der AVV Baulärm beziehungsweise des projektspezifischen Richtwerts liegen. Die Höhe der Entschädigung für Außengastronomiebetriebe richtet sich nach dem Ertragsausfall zwischen Baubeginn und Ende der Bauausführung, der darauf zurückzuführen ist, dass es in diesem Zeitraum bei den Freisitz- oder Freischankflächen zur Überschreitung des gebietsbezogenen Tagesrichtwertes der AVV Baulärm beziehungsweise des projektspezifischen Richtwerts kommt.

2.1.2.6 Entschädigung Innenbereich

Der Vorhabenträger hat den Eigentümern der in vorstehender Tabelle 2 aufgeführten Anwesen (vergleiche auch Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2) für die Beeinträchtigung der Innenwohnräume durch Baulärm dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld zu leisten, sofern auch der obere Anhaltswert der VDI-Richtlinie 2719 für den betreffenden Raum überschritten ist.

Außerdem haben die Betroffenen, die in einem der in vorstehender Tabelle 2 genannten Anwesen eine Nutzung nach den Nummern 3.1, 3.2 und 3.3, Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 betreiben, gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung der betreffenden Innenräume bezogen auf die Tage, an denen der obere Anhaltswert der VDI-Richtlinie 2719 für den betreffenden Raum überschritten ist. Die Höhe der Entschädigung für solche Innenräume richtet sich nach dem Ertragsausfall zwischen Baubeginn und Ende der Bauausführung, der darauf zurückzuführen ist, dass es in diesem Zeitraum bei den betreffenden Räumen zur Überschreitung des oberen Anhaltswerts der VDI-Richtlinie 2719 kommt.

Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

2.1.3 Baubedingte Erschütterungen

2.1.3.1 Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) anzuwenden.

2.1.3.2 Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungseinwirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und gegebenenfalls die in Abschnitt 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen:

- umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahme, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Baubetrieb;
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen in Folge der Baumaßnahmen und die damit verbundenen Belästigungen;
- zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (insbesondere Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquelle);
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Erschütterungseinwirkungen haben;
- Information der Betroffenen über die Erschütterungswirkungen auf das Gebäude;
- Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen und Gebäude umzusetzen.

Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen gelten die Anhaltswerte der in Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 für eine Einwirkungsdauer D von $26 \text{ Tage} < D \leq 78 \text{ Tage}$ angegebenen Werte.

2.1.3.3 Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Beweissicherung sind gebäudetechnische Beweissicherungen an allen Gebäuden innerhalb des in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Beweissicherungskorridors (Unterlage 4.1d, Lfd.Nr. 7.09 und Unterlage 4.2) durchzuführen. Dabei sind auch die gegebenenfalls in diesen Gebäuden (Betriebsgebäude, Wasserwerke) vorhandenen technischen Anlagen entsprechend zu berücksichtigen.

2.1.3.4 Der Vorhabenträger hat insbesondere aufgrund erschütterungsintensiver Bauarbeiten in Form von Rammarbeiten bis zum Baubeginn bei den in nachstehender Tabelle 3 aufgeführten Anwesen Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

ID	Anwesen
W301	Adalbert-Stifter-Straße 1
W326	Bahnhofstraße 1
W327	Bahnhofstraße 3
W330	Bahnhofstraße 11
W331	Bahnhofstraße 13
W607	Chodauer Straße 1
W608	Chodauer Straße 2
W218	Mitterteicher Straße 1
W450	Münchenreuther Straße 25
W451	Münchenreuther Straße 27
W555	Münchenreuther Straße 12
W556	Münchenreuther Straße 14
W557	Münchenreuther Straße 16
W558	Münchenreuther Straße 18
W447	Münchenreuther Straße 19
W559	Münchenreuther Straße 20
W448	Münchenreuther Straße 21
W449	Münchenreuther Straße 23
W452	Münchenreuther Straße 29
W487	Prinz-Ludwig-Straße 31
W487	Prinz-Ludwig-Straße 34
W492	Steinerstraße 6
W493	Steinerstraße 8
W667	Schützenstraße 2
W668	Schützenstraße 4

W669	Schützenstraße 6
------	------------------

Tabelle 3: Anwesen, an denen Beweissicherungsmaßnahmen im Hinblick auf baubedingte Erschütterungsimmissionen durch Rammarbeiten durchzuführen sind

2.1.3.5 Der Vorhabenträger hat insbesondere aufgrund erschütterungsintensiver Bauarbeiten in Form von Verdichtungsarbeiten bei den in nachstehender Tabelle 4 aufgeführten Anwesen Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

ID	Anwesen
W301	Adalbert-Stifter-Straße 1
W326	Bahnhofstraße 1
W327	Bahnhofstraße 3
W328	Bahnhofstraße 4
W329	Bahnhofstraße 6
W330	Bahnhofstraße 11
W331	Bahnhofstraße 13
W206	Baumeister-Emil-Engl-Straße 2
W607	Chodauer Straße 1
W608	Chodauer Straße 2
W415	Hopfenstraße 4
W413	Hopfenstraße 2
W414	Hopfenstraße 3
W412	Hopfenstraße 1
W546	Jahnstraße 7
W424	Liststraße 2a
W218	Mitterteicher Straße 1
W555	Münchenreuther Straße 12
W556	Münchenreuther Straße 14
W557	Münchenreuther Straße 16
W558	Münchenreuther Straße 18
W447	Münchenreuther Straße 19

W559	Münchenreuther Straße 20
W448	Münchnreuther Straße 21
W449	Münchenreuther Straße 23
W450	Münchenreuther Straße 25
W451	Münchenreuther Straße 27
W452	Münchenreuther Straße 29
W453	Münchenreuther Straße 29a
W454	Münchenreuther Straße 29b
W487	Prinz-Ludwig-Straße 34
W493	Steinerstraße 8
W667	Schützenstraße 2
W668	Schützenstraße 4
W669	Schützenstraße 6
W670	Schützenstraße 8
W671	Schützenstraße 10
W672	Schützenstraße 12
W569	Turnerweg 1
W570	Turnerweg 3
W571	Turnerweg 3a
W572	Turnerweg 5
W573	Turnerweg 7
W747	Schirndinger Straße 4

Tabelle 4: Anwesen, an denen Beweissicherungsmaßnahmen im Hinblick auf baubedingte Erschütterungsimmissionen durch Verdichtungsarbeiten durchzuführen sind

2.1.3.6 Die Beweissicherungsmaßnahmen für die unter A.III.2.1.3.4 und A.III.2.1.3.5 genannten Anwesen haben sich auf einen Zeitraum rechtzeitig vor Baubeginn sämtlicher das Vorhaben betreffender Bauarbeiten zu erstrecken. Es ist dafür ein geeignetes Messkonzept zu verwenden. Insbesondere sind dabei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen.

- 2.1.3.7 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Ergebnisse der Beweissicherungsmaßnahmen in geeigneter Weise zu dokumentieren, mindestens bis fünf Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten aufzubewahren und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen dieser vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen hat der Vorhabenträger diesen Einsicht in die Dokumentation zu gewähren.
- 2.1.3.8 Der Immissionsschutzbeauftragte hat im Rahmen der Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungswirkungen vorzusehen.
- 2.1.4 Baubedingte Auswirkungen auf Klima und Luft
- 2.1.4.1 Der Vorhabenträger hat bei nicht mehr benötigten Baustelleneinrichtungen und Bereitstellungsflächen sowie Baustraßen umgehend den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.
- 2.1.4.2 Die baubedingte Staubbelastung ist soweit wie möglich zu reduzieren. Bei Arbeiten, bei denen mit einer Stauberzeugung zu rechnen ist, sind geeignete Minderungsmaßnahmen (wie Befeuchten, Abdecken) vorzusehen.
- 2.1.4.3 Um die Staubbelastung auf die angrenzenden bebauten und unbebauten Grundstücke zu minimieren sind die Baustraßen, Baufelder, Baustelleneinrichtungsflächen und Bereitstellungsflächen in Trockenperioden ausreichend zu befeuchten.
- 2.2 Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.
- 2.3 Es sind hydraulische Pressen anstelle von Vibrationsrammen einzusetzen, sofern der Untergrund dafür geeignet ist.
- 2.4 Es ist während der Herstellung der Bohrpfähle für die Trogbauwerke ein Bautrupp einzusetzen anstatt von zwei.
- Es sind mit einem „Schallschutz Kit“ aufgerüstete Maschinen, sofern das bei der jeweiligen Baumaschine möglich ist, einzusetzen.
- Es sind Entdröhnbeläge in Kipplastern zu verwenden.
- 2.5 Auf der Baustelle sind unnötige Fahrten sowie längere Wartezeiten bei laufendem Motor zu vermeiden. Dies gilt insbesondere bei Erdarbeiten, wenn ein oder mehrere LKW warten müssen, bis diese vom Bagger beladen werden können.
- 2.6 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Tirschenreuth abzustimmen.

2.7 Die Betroffenen sind rechtzeitig vor Baubeginn über die Baumaßnahme sowie etwaige lärmintensive Arbeiten zu informieren.

2.8 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind vom Vorhabenträger auf die Erkundungspflicht nach vorhandenen Ver- und Versorgungsleitungen sowie auf die einschlägigen Vorgaben gemäß Kabelschutzanweisung zur Vermeidung von Kabelschäden bei der Näherung zu Kabelanlagen hinzuweisen. Um Versorgungsstrassen vor Verwurzelungen durch geplante Bepflanzungen zu schützen, sind geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen. Auf das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Versorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in dem Gestaltungsmöglichkeiten entlang von Leitungstrassen aufgezeigt sind, wird verwiesen.

Die kurzzeitige Außerbetriebnahme von Leitungen zur Durchführung von Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen beziehungsweise zur Einbindung neu verlegter Teilstücke ist den Betroffenen rechtzeitig mitzuteilen.

2.9 Schutz der Teerteiche

Zum Schutz der Teerteiche auf dem Betriebsgelände der Firma Lamberts (Fl.Nr. 719/2 der Gemarkung Waldsassen) sind zusätzlich folgende Auflagen einzuhalten:

2.9.1 Die Oberfläche der Teerteiche darf nicht tangiert werden, z.B. durch das Anlegen von Baustelleneinrichtungen.

2.9.2 In diesem Bereich ist ein möglichst erschütterungsarmes Verfahren, z.B. Bohren anstelle von Rammen, einzusetzen.

2.9.3 Ein Befahren der Teerteiche ist zwingend zu vermeiden.

2.9.4 Der vorhandene Bewuchs ist zu belassen.

2.9.5 Das Ablagern von Material im Bereich der Teerteiche ist zu unterlassen.

2.9.6 Die Bohrpfahlwand ist durch Bohren und nicht durch Rammen einzubringen.

2.9.7 Beim Einbringen der Bohrpfahlwand hat bereits ein weiteres Sicherungselement (beispielsweise Schmalwand oder Spundwand) zu bestehen.

2.9.8 Bei der Erstellung der Sicherungswand ist ein erschütterungsarmes Verfahren zu wählen, beispielsweise durch Schlitzwandgreifer, Schlitzwandfräse.

2.9.9 Es ist möglichst frühzeitig in der Planungsphase vor Baubeginn das Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und eines nach § 18 BBodSchG zugelassenen Sachverständigen herbeizuführen. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn dieses Einvernehmen vorliegt.

- 2.9.10 Es ist eine baubegleitende Überwachung durch den nach § 18 BBodSchG zugelassenen Sachverständigen durchzuführen.
- 2.9.11 Betreffend die Grundwassersituation ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
- 2.9.12 Im Übrigen wird auf die unter Ziffer A.IV.3.4 gemachten Auflagen zur Altlastenthematik Bezug genommen. Diese Auflagen sind auch im Hinblick auf die Fläche der Teerteiche auf dem Betriebsgelände der Firma Lamberts zwingend zu beachten und einzuhalten.
- 2.10 Die Tragfähigkeit des Baugrundes muss im Bereich der geplanten Ortsstraße von Bau-km 3+500 bis Bau-km 3+890 links der B 299 (Ifd. Nr. 1.08b der Unterlage 4.1d) bis zum Baubeginn sichergestellt sein.

3 Belange des Denkmalschutzes

- 3.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (beispielsweise durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist durch den Vorhabenträger unverzüglich, spätestens zwölf Monate vor Beginn, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.
- 3.3 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern beziehungsweise bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Straßenbaulastträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und

Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzusetzen. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabenträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

- 3.6 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

4 Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke

- 4.1 Der Vorhabenträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für
- die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
 - die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,
 - den baubedingten Abbruch bestehender und baurechtlich genehmigter Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude,
 - Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme,
 - Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
 - Anschneidungs- und Durchschneidungseffekte.

Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über diese wird – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens – gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren entschieden.

- 4.2 Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist.

Kurzzeitige, nicht vermeidbare Behinderungen während der Bauausführung sind mit den jeweils Betroffenen rechtzeitig abzustimmen. Bei längerfristigen Behinderungen während der Bauzeit sind gegebenenfalls mit den Eigentümern und Bewirtschaftern abzustimmende Ersatzzufahrten einzurichten.

- 4.3 Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Einvernehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern festzulegen. Für den Fall, dass eine solche Einigung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- 4.4 Soweit durch die Baumaßnahme Grundstückseinfriedungen, Zugänge und andere Anlagen angepasst oder verlegt werden müssen, sind sie im Einvernehmen mit den Eigentümern beziehungsweise Bewirtschaftern in gleichwertiger Beschaffenheit wiederherzustellen. Für den Fall, dass eine solche Einigung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- 4.5 Die vorübergehende Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen ist den betroffenen Bewirtschaftern dieser Fläche rechtzeitig mitzuteilen, so dass die Bewirtschafter dies bei der Beantragung von flächenbezogenen, landwirtschaftlichen Ausgleichszahlungsprogrammen berücksichtigen können. Ebenso sind den Eigentümern bzw. Bewirtschaftern die bei Durchschneidung größerer Schläge verbleibenden Restflächen größtmäßig anzugeben.
- 4.6 Die vorübergehende Beanspruchung von Grundstücksflächen ist auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken und dieser Bereich so abzugrenzen, dass es zu keiner darüber hinausgehenden Beanspruchung kommt. Vorübergehend beanspruchte Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren.
- Werden für Baustelleneinrichtungen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen und zwischen zu lagern. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 cm, auf mindestens 70 cm zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach ist der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.
- 4.7 Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die DIN 19731 ist zu beachten. Die Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.
- Die Bodenmieten sind vor Verdichtung, Vernässung und Luftmangel zu schützen. Die Bodenmieten sind so zu profilieren und zu glätten, dass Oberflächenwasser abfließen kann. Wo absehbar ist, dass die Bodenmieten länger als ein Jahr bestehen bleiben, sind diese mit Luzerne zu begrünen.

- Der abgeschobene Oberboden soll, sofern Interesse von Landwirten besteht, zur Verbesserung von landwirtschaftlichen Flächen (Auffüllung) wiederverwendet werden.
- 4.8 Die vorhandene Humusschicht auf der aufzufüllenden Fläche ist abzuschleppen und wieder als oberste Bodenschicht aufzubringen.
- 4.9 Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch beispielsweise Fetten und Ölen ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes Weiden sowie des Landratsamts Tirschenreuth auszutauschen.
- 4.10 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des Gesetzes zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 4.11 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen nicht beeinträchtigt wird. Es ist außerdem sicherzustellen, dass alle von Baumaschinen und Baufahrzeugen genutzten Wege des untergeordneten landwirtschaftlichen Wegenetzes nach Abschluss der Baumaßnahmen umgehend wiederhergestellt und auch während der Bauzeit ständig in befahrbarem Zustand gehalten werden.
- 4.12 Es ist auch sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme keine Schäden auf den nicht in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sowie an den auf diesen Flächen vorhandenen Anpflanzungen entstehen. Entsprechende Vorrichtungen zum Schutz von Einzelbäumen durch einen Bauzaun oder ähnlich geeignete Maßnahmen (nach DIN 18920 beziehungsweise RAS-LP 4) sind vorzusehen.
- 4.13 Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen. Ebenso ist darauf zu achten, dass es durch die Anlage von Seigen auf naturschutzfachlichen Kompensationsflächen nicht zu einer Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen kommt.
- 4.14 Bestehende funktionsfähige Drainage- und Entwässerungseinrichtungen sind funktionsfähig zu erhalten beziehungsweise in Abstimmung mit den Eigentümern anzupassen oder wiederherzustellen. Es ist darauf zu achten, dass durch landschaftspflegerische Maßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und ihre Funktion durch Anpflanzungen nicht beeinträchtigt wird.

- 4.15 Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten spürbare Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen.
- 4.16 Landwirtschaftliche Flächen, die durch die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommen wurden, sind nach Abschluss der Arbeiten fachgerecht zu rekultivieren.
- 4.17 Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Feldarbeiten durch den Baustellenverkehr sind soweit wie möglich zu vermeiden. Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Während der Bauzeit sind notfalls vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 4.18 Sofern die Nutzung des Weihers auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau als Fischweiher durch die Baumaßnahme beeinträchtigt oder aufgehoben ist, sind der Eigentümer und der Pächter entsprechend zu entschädigen.
- Es ist an dem Weiher auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau eine Beweissicherung durch den Vorhabenträger in einem Zeitraum von mindestens zwei Jahren vor Baubeginn bis ein Jahr nach Bauende durchzuführen. Die Beweissicherung ist vorher mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. abzustimmen. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind durch den Vorhabenträger zu dokumentieren und dem betroffenen Eigentümer sowie Pächter des Grundstücks ist auf Verlangen Einsicht in die Ergebnisse der Beweissicherung zu gewähren. Die Dokumentation muss mindestens fünf Jahre lang nach Bauende vom Vorhabenträger aufbewahrt werden. Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde sind dieser die Dokumentationen vorzulegen.
- 4.19 Zum Schutz des Weihers auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau in seiner Funktion als Löschteich sind folgende Auflagen einzuhalten:
- 4.19.1 Spätestens sechs Monate vor Beginn der Hauptbauarbeiten muss die Wasserleitung bei Bau-km 1+200 entsprechend der lfd. Nr. 4.11d der Unterlage 4.1d sowie Unterlage 4.2, Blatt 1d verlängert und funktionsfähig hergestellt sein.
- 4.19.2 Spätestens sechs Monate vor Beginn der Hauptbauarbeiten muss der Unterflurhydrant entsprechend der lfd. Nr. 4.11d der Unterlage 4.1d sowie Unterlage 4.2d, Blatt 1d angelegt und funktionsfähig hergestellt sein.
- 4.19.3 Mit der Bauausführung darf zwischen Bau-km 0+000 und Bau-km 2+200 so lange nicht begonnen werden bis die unter A.III.4.19.1 und A.III.4.19.2 gemachten Auflagen umgesetzt wurden.

- 4.19.4 Sofern sich ab Beginn der Bauausführung ein Wasserstand unter 499,40 m ü. NN am Mönch im Weiher auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau zeigt, ist der Vorhabenträger verpflichtet, unverzüglich mindestens 200 m³ nutzbare Löschwassermenge, nachgewiesen durch den Wasserstand von 499,40 m ü. NN am Mönch, für die Befüllung des Weihers auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung über den angelegten Unterflurhydranten (vgl. Auflage unter A.III.4.19.2) oder in anderer geeigneter Weise zur Verfügung zu stellen. Dies gilt auch für die Zeit nach Fertigstellung des Bauvorhabens. In einem Zeitraum von einem Jahr vor Baubeginn bis drei Jahre nach Beendigung der Baumaßnahme ist eine entsprechende Beweissicherung über die vorhandenen Wasserstände am Mönch vorzunehmen. Die Beweissicherung ist vorher mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. abzustimmen. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind durch den Vorhabenträger zu dokumentieren und dem betroffenen Eigentümer sowie Pächter des Grundstücks ist auf Verlangen Einsicht in die Ergebnisse der Beweissicherung zu gewähren. Die Dokumentation muss mindestens fünf Jahre lang nach Bauende vom Vorhabenträger aufbewahrt werden. Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde sind dieser die Dokumentationen vorzulegen.
- 4.19.5 Mit Ende der Löschwasserfunktion des Weihers auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau enden die vorstehenden Pflichten aus Ziffer A.III.4.19.4.
- 4.19.6 Die Pflichten aus Ziffer A.III.4.19.4 enden auch, wenn sich im Zeitraum der Beweissicherung (vgl. Ziffer A.III.4.19.4) zeigt, dass sich im Hinblick auf den für die Löschwasserfunktion notwendigen Wasserstand von 499,40 m ü. NN am Mönch im Weiher auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau keine negativen Veränderungen ergeben.

5 Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes

- 5.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach dem Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 5.2 Der landschaftspflegerische Begleitplan ist im Benehmen mit dem Landratsamt Tirschenreuth, Untere Naturschutzbehörde, zu vollziehen.
- 5.3 Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen und der fachkundigen Durchführung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung (ökologische Bauleitung) einzusetzen. Das hiermit beauftragte Personal ist dem Landratsamt Tirschenreuth, Untere Naturschutzbehörde, zu benennen. Zudem hat dieses dem Landratsamt Tirschenreuth, Untere Naturschutzbehörde, regelmäßig zu berichten.

- 5.4 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung, zum Artenschutz, zum Ausgleich und Ersatz sind im angegebenen Umfang (Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt) zu leisten und zu pflegen.
- 5.5 Die vorgesehenen CEF-Maßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn entsprechend der fachlichen Vorgaben in den Maßnahmenblättern (vergleiche Planunterlage 10.1d) auszuführen. Im Übrigen sollen die in der Planunterlage 10.1d dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein.
- 5.6 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG in Verbindung mit Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.
- 5.7 Die in der Anlage 1d zu Planunterlage 10.1d zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind überprüfbar einzuhalten. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist anhand der Bestandspläne und einem Soll-Ist-Vergleich der Stand der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans gegenüber dem Landratsamt Tirschenreuth, Untere Naturschutzbehörde, aufzuzeigen. Im Rahmen einer Endbilanzierung ist nachzuweisen, dass die tatsächlich durchgeführten Eingriffe in Natur und Landwirtschaft durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Kompensationsmaßnahmen vollständig kompensiert sind.
- 5.8 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (wie beispielsweise Feuchtbiootope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben) abgelagert werden.
- 5.9 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (wie beispielsweise Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte) zu erfolgen.

6 Fischerei

Die Fischereiberechtigten für den Glasmühlbach und den Forellenbach sind rechtzeitig über den Baubeginn zu informieren.

7 Verkehrslärmschutz

7.1 Aktiver Lärmschutz

- 7.1.1 Es sind aktive Lärmschutzmaßnahmen – wie in Tabelle 2 der Unterlage 8.1d dargestellt (vergleiche Seite 18 f. der Unterlage 8.1d) – vorzusehen:

- 7.1.2 Die Lärmschutzwände haben den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ (ZTV-Lsw 06, Ausgabe 2006 in der aktuellen Fassung) zu entsprechen.
- 7.1.3 Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände ist die Stadt Waldsassen zu beteiligen.
- 7.1.4 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

7.2 Passiver Lärmschutz

Den Eigentümern des Gebäudes in der Bahnhofstraße 4 sowie den Eigentümern des Nebengebäudes in der Chodauer Straße 22 werden die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, durch den Vorhabenträger erstattet. Der Anspruch besteht jeweils für die Stockwerke, bei denen in der Spalte 13 „Objektschutz Anspruch ja/nein“ der Ergebnistabelle 1.1 des Anhangs 2 der festgestellten Planunterlage 8.1d eine Bejahung eingetragen ist.

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl. 1997 I 172). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauwerken schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die Detailfragen sind außerhalb dieser Planfeststellung zwischen dem Vorhabenträger und dem jeweiligen Eigentümer im Einzelfall in einem gesonderten Verfahren zu klären.

Der Vorhabenträger hat zur Klärung dieser Fragen rechtzeitig vor Baubeginn mit den Eigentümern in Kontakt zu treten.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind beziehungsweise Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden oder aufgrund eines rechtsbeständigen Bebauungsplans beziehungsweise in einem Baugenehmigungsverfahren festgelegt sind, die den oben genannten Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind eventuell trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

8 Bodenschutz

8.1 Sollten während der Baumaßnahme Bodenauffälligkeiten angetroffen werden, die auf eine Altlast hinweisen, sind das Landratsamt Tirschenreuth und das Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. zu verständigen.

8.2 Bei der Verwertung von Abfällen (beispielsweise Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbauasphalt) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:

- LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen Technische Regeln“
- Leitfaden „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 31. Januar 2020, Az. 57d-U4449.3-2015/6-153
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösen Straßenaufbruch“
- LfU-Merkblatt 3.4/2 „Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter (Gleisschottermerkblatt)“
- Leitfaden „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 09.12.2005, Az.: 84-U8754.2-2003/7-50
- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“
- Bundes Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) – insbesondere gelten für bodenähnliche Anwendungen (z.B. Geländemodellierungen) die mit UMS vom 17.07.2000 eingeführten Werte gemäß Beschluss der 54. UMK zu TOP 4.31.5.

Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau), im Bereich der plangegenständlichen Auffüllungen gelten die Anforderungen entsprechend.

8.3 Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z_0$ und $< Z_2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln -", Boden II.1.2) durch Wiedereinbau verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.

8.4 Sofern bei Erdarbeiten auffälliges Material anfällt, das nicht eindeutig zugeordnet werden kann, ist zur Abstimmung des weiteren Vorgehens das zuständige Wasserwirtschaftsamt Weiden zu informieren.

8.5 Überschussmassen, die im Rahmen der Baumaßnahme nicht wieder eingebaut werden können, sind entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen sowie den vorgenannten Anforderungen zu entsorgen oder zu verwerten.

9 Brandschutz und Rettungsdienst

9.1 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Stadt Waldsassen rechtzeitig über die Baumaßnahme zu informieren, sodass für diese bis zur Verkehrsfreigabe die Möglichkeit besteht, die Feuerwehrbedarfsplanung eventuell anzupassen.

9.2 Der Vorhabenträger ist ebenso verpflichtet, den Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Nordoberpfalz rechtzeitig über die Baumaßnahme zu informieren, sodass für diesen bis zur Verkehrsfreigabe die Möglichkeit besteht, die Notfallrettung sicherzustellen und gegebenenfalls anzupassen.

9.3 Die unter A.III.9.1 und 9.2 genannten Informationspflichten gelten außerdem für die Zeit der Bauausführung. Der Vorhabenträger ist dabei verpflichtet, die Stadt Waldsassen und den Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Nordoberpfalz rechtzeitig über die jeweils geänderte Verkehrsführung in den einzelnen Bauphasen zu informieren, damit diese eine gegebenenfalls erforderliche temporäre Umplanung im Hinblick auf die Hilfs- und Rettungsfristen vornehmen können.

10 Zusagen

Der Vorhabenträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich, zu Protokoll oder per E-Mail abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen

1. Gegenstand/Zweck

1.1 Dem jeweiligen Straßenbaulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten oder angepassten Straßen wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltgesetzes (WHG) in Verbindung mit §§ 10, 15, 57 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Nebenbestimmungen

- die befristete gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Oberflächenwasser in den Forellenbach und in den Glasmühlbach einzuleiten. Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31.12.2041.
- 1.2 Dem Vorhabenträger wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG in Verbindung mit §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Nebenbestimmungen die befristete gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Niederschlagswasser von den beantragten Verkehrsflächen von Bau-km 2+130 bis Bau-km 2+420 durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden/Gräben dem Grundwasser zuzuführen. Die genaue Lage der Einzugsbereiche ist den planfestgestellten Unterlagen (Unterlage 9.1b) zu entnehmen. Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31.12.2041
- 1.3 Für Baumaßnahmen und -arbeiten, bei denen auf das Grundwasser eingewirkt wird (Einbau von Kanälen und Trogbauwerken sowie Spundwände), wird die gehobene Erlaubnis nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG in Verbindung mit §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 WHG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Auflagen und Bedingungen erteilt. Die näheren Einzelheiten sind im Rahmen der Bauausführungsplanung mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. abzustimmen.
- 1.4 Dem Vorhabenträger wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG in Verbindung mit §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Nebenbestimmungen die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Grundwasser über Düker zur Verhinderung eines Grundwasseraufstaus bedingt durch die Trogbauwerke umzuleiten.
- 1.5 Dem Vorhabenträger wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG in Verbindung mit §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Nebenbestimmungen die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Grundwasser über Düker zur Verhinderung eines Grundwasseraufstaus bedingt durch die Kanäle umzuleiten.
- 1.6 Für überschüssiges und nicht wiedereinleitbares Grundwasser wird dem Vorhabenträger gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 5, § 10 WHG in Verbindung mit Art. 15 Abs. 1 BayWG und 19 Abs. 1 WHG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Auflagen die beschränkte Erlaubnis erteilt, nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik notwendigen Umfang zutagezuleiten und abzuleiten.
- 1.7 Für die Ableitung von Grundwasser bei der Erstellung der Trogbauwerke und Kanäle wird dem Vorhabenträger gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 5, § 10 WHG in Verbindung mit Art. 15 Abs. 1 BayWG und 19 Abs. 1 WHG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer A.IV.3 formulierten Auflagen für den Zeitraum der Herstellung dieser Bauwerke

die beschränkte Erlaubnis erteilt, im Zuge von Wasserhaltungen Grundwasser in dem für die Durchführung der Baumaßnahme in dem unter Ziffer C.III.3.7.2.4 dieses Beschlusses beschriebenen Umfang zu entnehmen und zutagezufördern.

2. Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

3. Erlaubnisbedingungen und -auflagen

3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

3.2 Bauausführung allgemein

3.2.1 Bei der Vergabe der Bauarbeiten ist durch den Vorhabenträger sicher zu stellen, dass während der Bauzeit die Vorschriften der Wassergesetze zum Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer, sowie die hierzu ergangenen Vorschriften, eingehalten werden.

3.2.2 Das während der Bauzeit gegebenenfalls geförderte Grundwasser ist geordnet und unschädlich abzuleiten.

3.2.3 Soweit sich die Baumaßnahme auf Abwasser-, Wasserversorgungs-, Drainageanlagen oder sonstige Ableitungen (beispielsweise Teichabläufe) auswirkt, sind diese funktionsfähig wieder herzustellen.

3.2.4 Während des Baubetriebs dürfen keine Abschwemmungen von Boden- und Aushubmaterial in die Gewässer gelangen. Vor Beginn von großräumigen Erdarbeiten sind daher die geplanten Regenrückhaltebecken zu errichten und zu betreiben.

3.2.5 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in ein Oberflächenwasser gelangen. Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten.

3.2.6 Bei eventueller Wiederverwendung des ausgebauten Straßenaufbruchs ist das Wasserwirtschaftsamt Weiden rechtzeitig zu beteiligen.

- 3.3 Niederschlagswasserbeseitigung (Bauausführung, Betrieb und Unterhaltung)
- 3.3.1 Der Unternehmensträger hat die gesamten Maßnahmen plan- und sachgemäß nach den vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen, ferner nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik und Baukunst auszuführen.
- 3.3.2 Am Einlauf der Regenklär- und Retentionsteiche sind große Prallsteine zur Energieumwandlung einzubringen.
- 3.3.3 Auch die Notüberläufe sind mit einer Tauchwand auszustatten.
- 3.3.4 Die Böschungen unter dem ständigen Wasserspiegel sind bei den Regenklär- und Retentionsteichen mit einer Neigung von 1 : 2 oder flacher zu gestalten.
- 3.3.5 Die Zu- und Ablaufleitungen der Regenrückhaltebecken sind in einem ausreichenden Abstand zueinander anzulegen, um Kurzschlussströmungen zu vermeiden und die Einhaltung der erforderlichen Absetzbedingungen für die Feststoffe sicherzustellen. Alternativ ist die Errichtung eines Leitdammes zwischen dem Zu- und Ablauf notwendig.
- 3.3.6 Der Unternehmensträger ist verpflichtet, vor der Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt zwei Fertigungen der Bestandspläne der Regenwasserbeseitigung zu übermitteln.
- 3.3.7 Für Betrieb, Unterhaltung und Überwachung des Entwässerungsnetzes einschließlich der Regenwasserklär- und Retentionseinrichtungen ist qualifiziertes Personal einzusetzen.
- 3.3.8 Die geplanten Regenwasserkläreinrichtungen sind unter Beachtung der RAS-EW und des Merkblattes ATV-DWA-M 153 zu warten und zu betreiben.
- 3.3.9 Das eingeleitete Regenwasser darf keine schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 3.3.10 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind dem Landratsamt Tirschenreuth und dem Wasserwirtschaftsamt Weiden anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen zu belegen.
- 3.3.11 Vorübergehende Außerbetriebnahmen (beispielsweise durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Anlagen sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt und dem Landratsamt Tirschenreuth sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen.
- 3.3.12 Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung; kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehend nicht eingehalten

werden, ist vorher eine ergänzende beschränkte Erlaubnis zu beantragen. Eine nachträgliche Verständigung ist nur in Notfällen zulässig.

3.3.13 Im Bereich der Trogbauwerke ist durch Maßnahmen zu gewährleisten, dass die natürlichen beziehungsweise minimalen Grundwasserbestände im Bereich der benachbarten Grundstücke nicht über- beziehungsweise unterschritten werden. Im Übrigen sind in Bezug auf den Schutz des Grundwassers die unter A.IV.3.5 gemachten Auflagen zwingend zu beachten.

3.3.14 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Abwasseranlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG).

3.4 Altlasten

3.4.1 Ein in der Altlastenbearbeitung vertrautes und nach § 18 BBodSchG zugelassenes Büro ist zu beauftragen.

3.4.2 Dieses Büro ist in die Ausführungsplanung für innerhalb des Stadtgebietes Waldsassen gelegene Bereiche einzubinden.

3.4.3 Spätestens ein Jahr vor Baubeginn ist mit einem Monitoring-/Beweissicherungsprogramm, das durch ein nach § 18 BBodSchG zugelassenes Büro zu definieren ist, zu beginnen. Dieses Beweissicherungsprogramm ist im Einvernehmen mit der Unteren Altlastenbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Weiden festzulegen. Für den Fall, dass die Untere Altlastenbehörde oder das Wasserwirtschaftsamt Weiden ihr Einvernehmen nicht erteilt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

3.4.4 Die im Rahmen der Planung getroffene Prognose für den Zeitraum ab Beginn der Bauarbeiten ist durch ein Monitoring-/Beweissicherungsprogramm zu überprüfen. Das Ergebnis dieses Beweissicherungsprogramms ist durch den Vorhabenträger zu dokumentieren und mindestens fünf Jahre nach Bauende aufzubewahren. Auf Verlangen ist die Dokumentation der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

3.4.5 Die Baumaßnahme ist im Rahmen der Beweissicherung durch ein nach § 18 BBodSchG zugelassenes Büro zu begleiten und zu dokumentieren. Werden Auffälligkeiten (belastete Abfälle, deren Belastung auf Altlasten/Altlastenverdachtsflächen und abgeschlossene Altlastenflächen zurückzuführen sind, oder bodenschutzrechtlich relevante Aspekte) festgestellt, so sind durch den Vorhabenträger nach gutachterli-

- chem Vorschlag des nach § 18 BBodSchG zugelassenen Büros entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten. Die Wirksamkeit der eingeleiteten Gegenmaßnahmen ist durch das nach § 18 BBodSchG zugelassene Büro zu überprüfen.
- 3.4.6 Im Bereich von Altlastenverdachtsflächen und Flächen mit bereits nachgewiesenen Boden- oder Grundwasserverunreinigungen sind die mit dem Straßenbau verbundenen, erdbaulichen Arbeiten von einem Altlastensachverständigen vor Ort zu überwachen, da eine Schadstoffbelastung des Erdaushubs nicht ausgeschlossen werden kann und dann auch abfallrechtliche Belange zu berücksichtigen sind. Dies gilt primär für alle Erdarbeiten, die auf dem Betriebsgelände der Glasfabrik Lamberts, im nahen Umfeld der ehemaligen Teerteiche und im Grenzbereich Porzellanfabrik Bareuther/Glasfabrik Bloch stattfinden.
- 3.4.7 Abfallrechtliche Belange sind zu berücksichtigen und die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten.
- 3.4.8 Spätestens ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahme ist dem Wasserwirtschaftsamt Weiden ein Bericht vorzulegen, aus dem die Dokumentation der Baumaßnahme, das Ergebnis der Beweissicherung/Monitoring und ein gutachterlicher Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise (z.B. auch zum Monitoring) hervorgeht.
- 3.4.9 Hinsichtlich der Gleisschotter sind zusätzlich folgende Auflagen einzuhalten:
- 3.4.9.1 Es ist das Merkblatt 3.4/2 „Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter (Gleisschottermerkblatt)“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt zu beachten.
- 3.4.9.2 Um eine ordnungsgemäße Entsorgung und Verwertung der belasteten Gleisschotter zu gewährleisten, sind Belastungsschwerpunkte zu separieren.
- 3.4.9.3 Es ist hinsichtlich der Gleisschotter ein Verwertungs- und Entsorgungskonzept zu erstellen.
- 3.4.9.4 Der Ausbau der Gleisschotter ist fachtechnisch zu überwachen.
- 3.5 Schutz des Grundwassers
- 3.5.1 Sämtliche in das Grundwasser eingebrachten Baustoffe,- materialen müssen grundwasserunschädlich sein.
- 3.5.2 Die Eingriffstiefe in das Grundwasser/Untergrund ist auf das absolut notwendige Maß zu beschränken.
- 3.5.3 Sämtliche Benutzungsanlagen sind ordnungsgemäß zu planen, auszuführen und zu unterhalten.

- 3.5.4 Sämtliches durch die Düker hindurchgeleitetes Wasser ist im Unterstrom der Trogbauwerke/Kanäle wieder in den Grundwasserleiter einzuleiten.
- Lediglich dann, wenn aufgrund des Eindringwiderstands des wiedereinzuleitenden Grundwassers sich ein nicht zu vertretender Grundwasseraufstau im Oberstrom einstellt und eine Wiedereinleitung des umgeleiteten Grundwassers nur mit nicht vertretbarem Aufwand möglich wäre und eine gegebenenfalls auftretende Absenkung des Grundwassers im Unterstrom auf ein vertretbares Maß reduziert werden kann, darf Grundwasser über Leitungen in Oberflächengewässer abgeleitet werden. Maßnahmen zur Regulierung sind vorzusehen. Die Ableitung in ein Oberflächengewässer hat ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Falls eine Ableitung von Grundwasser in Oberflächengewässer notwendig wird, bleibt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.
- 3.5.5 Gleiches gilt auch für während der Baumaßnahme beispielsweise im Rahmen einer Wasserhaltung zu Tage geförderttes Grundwasser. Falls eine Ableitung von während der Baumaßnahme zu Tage gefördertem Grundwasser in Oberflächengewässer notwendig wird, bleibt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.
- 3.5.6 Weitere Nebenbestimmungen, z.B. gegebenenfalls erforderliche Messungen der in das Vorflutsystem abgeleitete Wassermengen, bleiben vorbehalten und können entsprechend § 13 Abs. 1 und 2 WHG nachträglich geändert beziehungsweise festgesetzt werden.
- 3.5.7 Es ist zu prüfen und festzustellen, in welchen Bereichen die zu verlegenden Kanäle in das Grundwasser beziehungsweise in den Grundwasserschwankungsbereich einbinden.
- 3.5.8 In den Bereichen, in welchen die Kanäle in das Grundwasser einbinden, ist zu überprüfen, ob dieser Eingriff zu einem nicht vertretbaren Grundwasseraufstau bei der Anwendung des Microtunnelingverfahrens oder zu einer Grundwasserabsenkung bei Kanalverlegung im offenen Verfahren führen kann.
- 3.5.9 Es sind die Bereiche festzulegen, in welchen eine Umleitung von Grundwasser über Düker erforderlich sind, um einen Aufstau von Grundwasser im Oberstrom zu verhindern.
- 3.5.10 Es sind die Bereiche bei Kanälen, aber je nach Ausführung auch bei den Trögen, festzulegen, in welchen die Einbringung von Querriegeln zur Verhinderung einer Grundwasserabsenkung im Oberstrom erforderlich sind.
- 3.5.11 In den Bereichen, in welchen Maßnahmen zur Verhinderung eines Grundwasserauf- oder -abstaus erforderlich sind, sind Abhilfemaßnahmen einzuplanen, auszuführen und vorzuhalten.

- 3.5.12 Auf Dauer wirksame Querriegel sind zu planen (Festlegung Abstände untereinander, Dimensionierung), auszuführen und vorzuhalten.
- 3.5.13 Auf Dauer leistungsfähige Dränagen/Wasserfassungseinrichtung zur Umleitung des Grundwassers in die Düker sind im Grundwasser oberstrom zu planen, auszuführen und vorzuhalten. Dies gilt für Düker und Kanäle.
- 3.5.14 Auf Dauer leistungsfähige Düker sind zur Durchleitung des umgeleiteten Grundwassers unterhalb der Kanäle/Trogbauwerke zu planen, auszuführen und vorzuhalten.
- 3.5.15 Auf Dauer funktionsfähige Maßnahmen zur Wiedereinleitung des durch die Düker hindurchgeleiteten Grundwassers in dem im Unterstrom gelegenen Grundwasserleiter sind zu planen, auszuführen und vorzuhalten. Dies gilt für Düker und Kanäle.
- 3.5.16 Entsprechende Einrichtungen, z.B. Schächte, zur Wartung der Dränagen, Wiedereinleitvorrichtungen, Düker sind zu planen, einzurichten und vorzuhalten.
- 3.5.17 Nach der Bauausführung sind dem Wasserwirtschaftsamt Weiden ausführungsgemäße Pläne in übersichtlicher Form vorzulegen. Aus diesen hat insbesondere die Lage der Trogbauwerke, Kanäle, Querriegel, Dränageeinrichtungen zur Umleitung des Grundwassers in die Düker, eine planerische Darstellung der Ausführung der Düker, der Sickereinrichtungen zur Wiedereinleitung des durch die Düker hindurchgeleiteten Grundwassers in den Unterstrom gelegenen Grundwasserleiter, der Kontrollschächte und der Wartungsvorrichtungen sowie die Lage des Grundwasserspiegels zu den jeweiligen Bauwerken hervorzugehen. Es sind jedoch nur derartige Pläne vorzulegen, die für das Grundwasser relevant sind.
- 3.5.18 Durch ein hydrogeologisch fachkundiges Büro ist zu überprüfen, ob in den Bereichen, in welchen die Kanäle in offener Bauweise ausgeführt werden und ein Eingriff ins Grundwasser erfolgt, ausreichend Grundwasserüberwachungsmessstellen/Monitoringeinheiten vorhanden sind. Falls dies nicht der Fall ist, sind diese rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme entsprechend zu planen, einzurichten, vorzuhalten und zu betreiben.
- 3.5.19 Das seit 2015 durchgeführte Grundwassermonitoring mit Messungen der Grundwasserstände und Grundwasserbeschaffenheit ist mindestens bis zur Verkehrsfreigabe fortzuführen. Hierbei sind Wasserspiegellagenmessungen tabellarisch und graphisch über die Jahre hinweg zu dokumentieren. Je Stichtagsmessung ist ein Grundwassergleichenplan zu erstellen.
- 3.5.20 Spätestens 1 Jahr vor Baubeginn ist mit einem noch zu definierenden, speziell auf die Bauarbeiten ausgerichteten Monitoringprogramm, ausgerichtet auf quantitative und qualitative Veränderungen im Grundwasserregime, zu beginnen.

- 3.5.21 Die im Rahmen der Planung getroffene Prognose für die Bauzeit aber auch danach (keine wesentliche Grundwasserabsenkung/Grundwasseraufstau sowie keine Schadstoffverlagerung) ist durch ein Monitoring/Beweissicherung zu überprüfen. Die hydrogeologische Baubegleitung bzw. die Beweissicherung während der Baumaßnahme hat durch ein fachkundiges hydrogeologisches Büro stattzufinden. Werden Auffälligkeiten, z.B. im Grundwasser vorab nicht zu erwartende im Rahmen der Baumaßnahme jedoch festgestellte Belastungen, festgestellt, so sind durch Vorhabenträger entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.
- 3.5.22 Kriterien, wann das Monitoring beendet beziehungsweise die Messintervalle ausgedünnt werden können, sind durch ein hydrogeologisch fachkundiges Büro zu benennen.
- 3.5.23 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Abwasseranlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG).

V. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG beziehungsweise Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VI. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VII. Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst die Verlegung der Bundesstraße B 299 bei Waldsassen und dem Waldsassener Ortsteil Kondrau im Landkreis Tirschenreuth und stellt die Fortführung des im Laufe des Jahres 2006 fertig gestellten Teilstücks der Verlegung der Bundesstraße B 299 bei Hundsbach auf der ehemaligen Bahntrasse in Richtung Süden dar. Der gegenständliche Planungsabschnitt ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Verlegung der Bundesstraße 299 bei Waldsassen / Hundsbach / Kondrau“. Mit der Realisierung des Gesamtkonzepts werden neben der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der B 299 im Stadtkern Waldsassen auch die zu Waldsassen gehörenden Ortsteile Hundsbach und Kondrau von dem seit der Grenzöffnung stark angewachsenen Verkehr entlastet.

Die Verlegung der B 299 im Bereich Waldsassen führt mit den bereits realisierten Ortsumgehungen von Mitterteich und Waldsassen/Hundsbach zwischen der Bundesgrenze Deutschland – Tschechien und der Bundesautobahn A 93 bis Waldsassen zu einer durchgehend neuzeitlich sowie bedarfsgerecht ausgebauten und leistungsfähigen Straßenverbindung.

Die Länge der Verlegungsstrecke beträgt vom Baubeginn südwestlich von Kondrau an bis zur Anbindung an den I. Bauabschnitt (Waldsassen – Hundsbach) nordöstlich von Waldsassen insgesamt rund 4,9 km. Die Verlegungstrasse erhält einen einbahnigen Querschnitt mit 7,5 m bituminös befestigter Fahrbahnbreite (so genannter Regelquerschnitt RQ 10,5).

Das gesammelte Oberflächenwasser und Straßenoberflächenwasser wird über Rückhaltebecken in bestehende Gewässer abgeleitet sowie versickert.

II. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

1. Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 26.06.2013 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff. FStrG für das Bauvorhaben Bundesstraße B 299 „Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze“, Verlegung bei Waldsassen/Kondrau beantragt.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 20.09.2013 bis 21.10.2013 in Waldsassen und Mitterteich, jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Stadt oder der Regierung der Oberpfalz bis

spätestens zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

2. Beteiligte Behörden, Verbände und kommunale Leitungsträger

Die Regierung der Oberpfalz gab folgenden Behörden, Verbänden und kommunalen Leitungsträgern Gelegenheit zur Stellungnahme zum Vorhaben:

- Stadt Waldsassen
- Stadt Mitterteich
- Landratsamt Tirschenreuth
- Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf.
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Zweckverband zur Wasserversorgung, Pfaffenreuther Gruppe
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Weiden
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH, Bamberg
- TenneT TSO GmbH
- PLEdoc GmbH
- Kabel Deutschland GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Landwirtschaft und Forsten
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Verkehrsgemeinschaft Tirschenreuth
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz
- Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Eisenbahnbundesamt
- Planungsverband Oberpfalz-Nord
- Deutschen Bahn AG, DB Immobilien Region Süd

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

3. Erste Planänderung

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabenträger im Wesentlichen folgende Planänderungen durch die Tektur A vom 28.04.2015 vorgenommen:

- Entfall der geplanten Ausgleichsfläche A3 auf dem Grundstück mit der Flurnummer 543/1 der Gemarkung Waldsassen
- Verringerung der Fläche der Ausgleichsfläche A2 auf dem Grundstück mit der Flurnummer 218 der Gemarkung Kondrau
- Neuanlage der Ausgleichsmaßnahme A1 auf den Grundstücken mit den Flurnummern 1136 und 1137 der Gemarkung Waldsassen
- Anlage der Ersatzmaßnahme E3 auf dem Grundstück mit der Flurnummer 76/1 der Gemarkung Schönreuth (Stadt Kemnath)
- Anlage der Ersatzmaßnahme E5 auf den Grundstücken mit den Flurnummern 524 und 525 der Gemarkung Schönreuth (Stadt Kemnath)
- Anlage der Ersatzmaßnahme E6 auf dem Grundstück mit der Flurnummer 525/1 der Gemarkung Schönreuth (Stadt Kemnath)

Die geänderten Planunterlagen (Tektur A vom 28.04.2015) lagen in der Zeit vom 19.05.2015 bis 22.06.2015 in der Stadt Waldsassen und der Stadt Kemnath, jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung, zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Stadt oder der Regierung der Oberpfalz bis spätestens 2 Wochen nach Ende der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

4. Beteiligte Behörden, Verbände und kommunale Leitungsträger

Die Regierung der Oberpfalz gab folgenden Behörden, Verbänden und kommunalen Leitungsträgern Gelegenheit zur Stellungnahme zum Vorhaben:

- Stadt Waldsassen
- Stadt Kemnath
- Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf.
- Landratsamt Tirschenreuth
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Landwirtschaft und Forsten
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband Hauptgeschäftsstelle Regensburg
- PLEdoc GmbH
- Bayernwerk AG

- Kabel Deutschland GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen und Einwendungen nur gegen die Tekturunterlagen vom 28.04.2015 erhoben werden können.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

5. Erörterung der Einwendungen

Die gegen den Plan vom 26.06.2013 und die Tekturplanung vom 28.04.2015 erhobenen Einwendungen wurden am 21., 23. und 27.07.2015 im Rathaus der Stadt Waldsassen und am 22.07.2015 im Katholischen Jugendheim der Stadt Waldsassen erörtert. Die Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Hinsichtlich des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung vom 21., 22., 23. und 27.07.2015 verwiesen, die den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt ist.

6. Zweite Planänderung

Aufgrund des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Vorhabenträger die Planung überprüft und Planänderungen durch die Tektur B vom 24.05.2017 vorgenommen. Diese beinhalten im Wesentlichen:

- Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom 24.01.2017
- Aktualisierung der lärmtechnischen Untersuchung
- Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung
- Überarbeitung der Auffüllung aus Überschussmassen (Erdwall) von Bau-km 0+500 bis 1+220 links der B 299
- Änderung der Entwässerung von Bau-km 2+130 bis 3+000
- Überarbeitung des Kreisverkehrs bei Bau-km 3+300 (Anschlussast St 2175)
- Anlage eines Gehweges an der neu zu errichtenden Ortsstraße von Bau-km 3+500 bis 3+890
- Verlegung einer Gasleitung DN 100 der Ferngas Nordbayern GmbH bei Bau-km 3+290 bis 3+750
- Anpassung des Beweissicherungskorridors von Bau-km 3+000 bis Bau-km 4+000
- Aktualisierung der faunistischen Untersuchungen 2016

Die geänderten Planunterlagen (Tektur B vom 24.05.2017) lagen in der Zeit vom 06.06.2017 bis 07.07.2017 in der Stadt Waldsassen und der Stadt Kemnath, jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung, zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der

Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Stadt oder der Regierung der Oberpfalz bis spätestens zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

7. Beteiligte Behörden, Verbände und kommunale Leitungsträger

Die Regierung der Oberpfalz gab folgenden Behörden, Verbänden und kommunalen Leitungsträgern Gelegenheit zur Stellungnahme zum Vorhaben:

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Landwirtschaft und Forsten,
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Weiden
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Landratsamt Tirschenreuth
- PLEdoc GmbH
- Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf.
- Planungsverband Oberpfalz-Nord

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen und Einwendungen nur gegen die Tekturunterlagen vom 24.05.2017 erhoben werden können.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

8. Erörterung der Einwendungen

Die gegen die Tekturplanung vom 24.05.2017 erhobenen Einwendungen wurden am 13., 14. und 15.12.2017 im Katholischen Jugendheim der Stadt Waldsassen erörtert. Die Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Hinsichtlich des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung vom 13., 14. und 15.12.2017 verwiesen, die den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt ist.

9. Anhörung zu faunistischen Untersuchungen

Bezüglich der faunistischen Untersuchungen, die zum Teil erst im Jahr 2017 abgeschlossen werden konnten, wurde folgenden Behörden und Vereinigungen mit Schreiben vom 11.12.2017 Gelegenheit gegeben, innerhalb angemessener Frist eine Stellungnahme abzugeben:

- Landratsamt Tirschenreuth, Untere Naturschutzbehörde,
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.,
- Landesbund für Vogelschutz,
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 51, Naturschutz.

10. Dritte Planänderung

Der Vorhabenträger hat eine weitere Planänderung sowie Planergänzungen durch die Tektur C vom 16.05.2019 vorgenommen.

Diese beinhaltet im Wesentlichen:

- Ergänzende schall- und erschütterungstechnische Untersuchung
- Einbau einer Schmal-/Schlitzwand
- Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie
- Aktualisierung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 UVPG
- Abschlussbericht zu den faunistischen Untersuchungen 2016/2017
- Vergleich zwischen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Tektur A vom 28.04.2015) und dem Abschlussbericht zu den faunistischen Untersuchungen 2016/2017
- Vergleich zwischen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Tektur A vom 28.04.2015) und dem Abschlussbericht zu den faunistischen Untersuchungen 2016/2017
- Gutachten zur Untersuchung der Eingriffe in das Grundwasser

Die geänderten Planunterlagen (Tektur C vom 16.05.2019) lagen in der Stadt Waldsassen, nach ortsüblicher Bekanntmachung, in der Zeit vom 11.07.2019 bis 12.08.2019 zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Zusätzlich lagen die ursprünglichen Planunterlagen, die Unterlagen zu den Tekturen A und B sowie die entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen betreffend das Vorhaben zur Einsichtnahme öffentlich aus.

Dieselben Unterlagen lagen in der Zeit vom 17.07.2019 bis 19.08.2019 in der Verwaltungsgemeinschaft Kemnath und in der Zeit von 26.08.2019 bis 25.09.2019 in der Verwaltungsgemeinschaft Mitterteich, jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung, zur Einsicht öffentlich aus.

11. Beteiligte Behörden und Verbände

Die Regierung der Oberpfalz gab folgenden Behörden und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Unterlagen der Tektur C:

- Stadt Waldsassen
- Stadt Mitterteich
- Verwaltungsgemeinschaft Mitterteich
- Stadt Kemnath
- Verwaltungsgemeinschaft Kemnath
- Landratsamt Tirschenreuth
- Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf.
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Pfaffenreuther Gruppe
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Weiden
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Landwirtschaft und Forsten
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz
- Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Eisenbahn-Bundesamt
- Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 10, Sicherheit und Ordnung
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 24, Raumordnung, Landes- und Regionalplanung
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 50, Technischer Umweltschutz
- der Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 51, Naturschutz
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 52, Wasserwirtschaft
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 60, Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft

Zudem wurde die Stadt Waldsassen gebeten, folgende nicht ortsansässige Betroffene rechtzeitig vor Beginn der Auslegung zu informieren, um Ihnen Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen zu geben:

- Bayernwerk AG, Lilienthalstraße 7, 93049 Regensburg,
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg,
- Bayernwerk Netz GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg,
- Tennet TSO GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg,

- PLEdoc GmbH, Gladbecker Str. 404, 45326 Essen,
- Deutsche Bahn Immobilien GmbH, Bayerstraße 85a, 80335 München,
- Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service, Südwestpark 15, 90449 Nürnberg.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

12. Vierte Planänderung

Der Vorhabenträger hat eine weitere Planänderung sowie Planergänzungen durch die Tektur D vom 20.05.2020 vorgenommen.

Diese beinhaltet insbesondere:

- Aktualisierung und Überarbeitung des Erläuterungsberichts (Unterlage 1d)
- Anpassung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 UVPG (Anhang 3d zur Unterlage 1d)
- Planänderungen im Hinblick auf die Sicherstellung von Löschwasser
- Anpassung der Grunderwerbspläne sowie des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 7)
- Anpassung der schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 8.1d)
- Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich der Adalbert-Stifter-Straße 1, Bahnhofstraße 11, Bahnhofstraße 13
- Anpassung der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d)
- Anpassung der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d.1) in Bezug auf das Anwesen in der Schirndinger Straße 4
- Überarbeitung des wasserrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 9.4d)
- Überarbeitung der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 10)

Die Planänderungen betreffend den Schutz des Löschweihers auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Gemarkung Kondrau wurde dem Sachgebiet 10 (Sicherheit und Ordnung) der Regierung der Oberpfalz, dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Pfaffenreuther Gruppe, der Stadt Waldsassen sowie dem Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. mit Schreiben vom 25.06.2020 mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zur Äußerung innerhalb einer Frist von zwei Wochen gegeben.

Außerdem wurde bezüglich der Anpassung der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d) und der Anpassung der schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 8.1d) dem Bayerischen Landesamt für Umwelt, dem Landratsamt Tirschenreuth, dem Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz sowie der Stadt Waldsassen mit Schreiben vom 26.01.2021 Gelegenheit gegeben, innerhalb von zwei Wochen eine Stellungnahme abzugeben.

Im Hinblick auf den überarbeiteten wasserrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 9.4d), den geänderten UVP-Bericht (Anhang 3d zur Unterlage 1d), die angepasste Landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 10) sowie das entsprechend angepasste Grunderwerbsverzeichnis und die zugehörigen aktualisierten Grunderwerbspläne wurde zudem folgenden Behörden und Vereinigungen mit Schreiben vom 25.03.2021 Gelegenheit gegeben, innerhalb einer Frist von zwei Wochen eine Stellungnahme abzugeben:

- Landratsamt Tirschenreuth,
- Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf.
- Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.,
- Landesbund für Vogelschutz,
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 51, Naturschutz,
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 52, Wasserwirtschaft,
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 60, Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

I. Rechtsgrundlage der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen (einschließlich aller Nebenanlagen) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben Bundesstraße B 299 „Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze“ Verlegung bei Waldsassen/Kondrau unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG entscheidet die Regierung der Oberpfalz jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss. Die Planfeststellungsbehörde kann die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (§ 2 Abs. 6 S. 2 FStrG; Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG) erlassen.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

1.1 Die Zuständigkeit der Regierung der Oberpfalz als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beruht auf § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 BayStrWG. Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG.

1.2 In verfahrensrechtlicher Hinsicht hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens auf eine Erörterung der Einwendungen Privater und der Stellungnahmen von Behörden zur Tektur C und D verzichtet.

Zwar hat die Anhörungsbehörde nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen der Behörden zu dem

Plan gemäß Art. 73 Abs. 6 S. 1 BayVwVfG mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, zu erörtern.

Allerdings kann die Anhörungsbehörde nach § 17a Nr. 1 S. 1 FStrG auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Abs. 1 S. 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Zwar ist vorliegend nicht § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG maßgeblich, der ausdrücklich in § 17a Nr. 1 S. 1 UVPG genannt ist, sondern § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG in der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG). Allerdings ist die Interessenlage vergleichbar, da sowohl § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG als auch § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG alte Fassung auf die Erörterung verweisen. In der Folge zieht die Planfeststellungsbehörde auch für das vorliegende Verfahren § 17a Nr. 1 S. 1 FStrG heran und übt das ihr insoweit eingeräumte Ermessen dahingehend aus, dass sie auf eine Erörterung bezogen auf die Tekturen C und D verzichtet.

Der Erörterungstermin dient zur Ermittlung des Sachverhalts und soll möglichst zu einer Einigung mit den Planbetroffenen führen (BVerwG, Beschluss vom 28.03.2020 – 4 VR 5.19). Die Anhörungsbehörde darf auf eine Erörterung verzichten, wenn aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen absehbar ist, dass diese nicht ausgeräumt werden können und der Erörterungstermin damit seiner Befriedungsfunktion nicht gerecht werden kann (BVerwG, Urteil vom 25.03.2015 – Az.: 9 A 1.14).

Vorliegend wurden zwei Erörterungstermine abgehalten. Die erste Erörterung fand am 21., 22., 23. und 27.07.2015 statt, nachdem im September und Oktober 2013 die ursprünglichen Planunterlagen und im Mai sowie Juni 2015 die Unterlagen der Tektur A öffentlich ausgelegt waren. Die zweite Erörterung erfolgte am 13., 14. und 15.12.2017, nachdem die Unterlagen zur Tektur B im Juni und Juli 2017 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt waren.

Bereits die Anzahl der Erörterungstermine zeigt, dass ein Austausch der widerstreitenden Interessen bereits in großem Umfang stattgefunden hat. Themen, die die Einwender anführen, insbesondere Trassenwahl, Lärmschutzwände, Verkehrsuntersuchung, Luftschadstoffe, wurden auch vor Auslegung der Unterlagen zur Tektur C vorgebracht und beispielsweise im Rahmen der Erörterung im Dezember 2017 behandelt. Gerade deshalb ist davon auszugehen, dass die verschiedenen Interessen bereits in hohem Maße ausgetauscht wurden und eine erneute Erörterung keine zusätzlichen Erkenntnisse mehr erwarten lässt.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass der Zweck der Erörterung, über konkrete Einwendungen eine Einigung zu erzielen, durch einen erneuten Erörterungstermin erreicht werden könnte. Dies folgt bereits daraus, dass die Einwender bei allen Auslegungen von Plan- und Tekturunterlagen ähnliche

Themen aufgegriffen haben. Bislang konnte trotz der erfolgten Erörterungstermine bei verschiedenen Punkten keine einvernehmliche Lösung mit den Einwendern gefunden werden. Aufgrund der Erörterungstermine, die bereits stattgefunden und in vielen Punkten keine einvernehmlichen Lösungen ergeben haben, ist nicht davon auszugehen, dass nun eine erneute Erörterung eine Einigung zwischen den Einwendern und dem Vorhabenträger bringen würde.

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen verzichtet die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den zügigen Abschluss des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens auf die Durchführung eines erneuten Erörterungstermins.

2. Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

Einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nur dann erforderlich, wenn und soweit erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. Die FFH-Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007 – 4 BN 46/07, NuR 2008, S. 115).

Das geplante Vorhaben betrifft kein FFH-Gebiet. Östlich des Plangebietes liegt jedoch das FFH-Gebiet DE 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“. Der geringste Abstand der geplanten Straße zum FFH-Gebiet beträgt ungefähr 700 Meter. Aufgrund dieses ausreichenden Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet sind unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

Im Ergebnis können deshalb negative Wirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumtypen und Arten des Gebiets ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung des Gebiets durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen ist wegen seiner gänzlich fehlenden Wirkungen auf die Erhaltungsziele ebenso nicht zu erkennen. Eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung war folglich vorliegend nicht durchzuführen.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die Maßnahme Bundesstraße B 299 „Mitterteich – Waldsassen – Kondrau“, Verlegung bei Waldsassen/Kondrau von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+900 ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Zunächst wurde für dieses Vorhaben nach § 3c S. 1 UVPG a.F. in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 14.6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in seiner alten Fassung eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt, weil es vorliegend um den Bau einer sonstigen Bundesstraße geht.

Die Anwendung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes in der Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt, ergibt sich aus § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG n.F., da vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden.

Gemäß § 3c S. 1 UVPG a.F. ist für ein Vorhaben, für das in Anlage 1 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Umweltauswirkungen sind nicht erst dann erheblich, wenn sie nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht so gewichtig sind, dass sie zu einer Versagung der Zulassung führen können; es genügt, wenn im Rahmen der planerischen Abwägung Nebenbestimmungen oder, wenn das Fachrecht dies zulässt, Betriebsregelungen zum Schutz der betroffenen Umweltgüter in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 18.06.2020 – Az.: 3 C 3.19, Rn. 29). Es bedarf bereits in der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der vorhaben- und standortbezogenen Kriterien; steht nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich (BVerwG, Urteil vom 18.06.2020 – Az.: 3 C 3.19, Rn. 29).

Vorliegend wird § 3c S. 1 UVPG a.F. in Verbindung mit Anlage 2 Nr. 2.3.10 UVPG a.F. als einschlägig angesehen, also Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere zentrale Orte im Sinne des § 2 Nr. 2 ROG. Bei der Stadt Waldsassen handelt es sich um ein Oberzentrum gemäß Anhang 1 zu Anlage 1 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und damit um einen zentralen Ort. Im Hinblick auf die zu erwartenden Lärmauswirkungen durch den Bau und den Betrieb der geplanten Bundesstraße auf die betroffene Bevölkerung (Anlage 2 Nr. 3.1 UVPG a.F.) sind erhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch nicht von vornherein ausgeschlossen. Vielmehr genügt es nach dem vorstehend bezeichneten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, wenn im Rahmen der planerischen Abwägung Nebenbestimmungen zum Schutz der betroffenen Umweltgüter in Betracht kommen. Vorliegend

sind Nebenbestimmungen insbesondere im Hinblick auf die Lärmimmissionen denkbar. Außerdem ist nicht ausgeschlossen, dass dieser abwägungserhebliche Umweltbelang Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann.

Die Vorprüfung des Einzelfalls ergibt somit, dass das Vorhaben aufgrund der vorstehenden Erwägungen erhebliche Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Folglich ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 UVPG a.F. unselbstständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG a.F. erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Nach § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die gesetzlich beschriebenen Schutzgüter, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

3.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG a.F.)

3.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben ist unter B.I dieses Beschlusses sowie in den Unterlagen 1d, im Anhang 3d zur Unterlage 1d und in Unterlage 10.1d näher beschrieben. Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

3.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Lage und landschaftliche Gliederung

Die plangegenständliche Trasse verlässt nördlich der Restmülldeponie Steinmühle die derzeitige B 299 (Bau-km 0+000) in nordöstliche Richtung und verläuft südlich und östlich um Kondrau über landwirtschaftlich genutzte Flächen. Östlich von Kondrau zweigt die geplante Trasse auf die ehemalige Bahnlinie von Wiesau nach Eger und nutzt diese bis zum Anschluss an das bereits ausgebaute Teilstück „Umgehung Hundsbach“ der B 299 nördlich von Waldsassen (Bau-km 4+900). Die gewählte Linie verläuft in diesem Bereich durch die Stadt Waldsassen.

Das Untersuchungsgebiet beginnt etwa 100 m vor Baubeginn und endet etwa 100 m nach Bauende, sodass auch die Anschlüsse in Bezug auf die Landschaft erfasst werden. Es erstreckt sich damit auf eine Länge von gut 5 km und hat eine Breite von etwa 600 m entlang der B 299neu.

Naturräumlich liegt der Untersuchungsraum im Naturraum „Mitterteich-Waldsassener Randbecken und oberes Wondrebtal“. Dieser Naturraum ist der nördliche Ausläufer der naturräumlichen Haupteinheit „Naab-Wondrebsenke“, die hier zwischen dem Hinteren Oberpfälzer Wald im Osten und dem Fichtelgebirge im Westen als deutlich erkennbare Senke abgegrenzt werden kann. Die Senke wird von der Wondreb durchflossen, die in Richtung Nordosten zur Eger hin entwässert.

Die Vegetation im Untersuchungsgebiet wird hauptsächlich bestimmt durch die anthropogene Nutzung, das heißt einerseits durch die landwirtschaftliche Nutzung und andererseits durch die Siedlungsaktivitäten.

Schutzgut Mensch

- Siedlungsstruktur

Im Planfeststellungsabschnitt verläuft die derzeitige B 299 durch die Ortskerne von Waldsassen und Kondrau. Da Waldsassen über diese Straße an das übergeordnete Straßennetz angebunden ist, ist sie die Hauptverkehrsachse im Plangebiet. Bei den derzeit und künftig betroffenen Siedlungsbereichen im Stadtbereich handelt es sich überwiegend um Wohn- und Mischgebiete sowie um einige Gewerbegebiete.

- Land- und Forstwirtschaft

Auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen wird überwiegend Ackerbau betrieben. Die Flächen werden größtenteils intensiv landwirtschaftlich genutzt und sind arm an Kleinstrukturen. Die feuchteren Standorte in den Bachtälern sowie einzelne Flächen im Siedlungsbereich werden als Grünland bewirtschaftet. Forstwirtschaftlich genutzte Flächen sind im Plangebiet mit Ausnahme eines kleinen Restwaldbestands im südlichen Bereich der Restmülldeponie nicht vorhanden.

- Freizeit- und Erholungsbereiche

Der Münchenreuther Wald, der nordwestlich außerhalb des Plangebiets liegt, ist ein wichtiges Erholungsgebiet für Einheimische und Touristen. In Richtung dieser Waldflächen führen zahlreiche Wanderwege aus Waldsassen heraus. Ansonsten eignen sich die landwirtschaftlich genutzten Wege und die ländliche Landschaft, besonders zwischen dem Bahndamm und der Wondreb-Aue im Umkreis der Siedlungsflächen zur Erholung, gerade auch am Feierabend.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

- Lebensräume

Im Untersuchungsgebiet um Waldsassen ist die Natur charakterisiert durch landwirtschaftlich genutzte Flure, die in Gehölz bestandenen oder von Gewässern durchzogenen Bereichen für die wild lebenden Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bieten. Im

Osten liegt außerhalb des Plangebiets die naturschutzfachlich wertvolle Talaue der Wondreb.

Die ehemalige Bahnlinie ist dabei im Plangebiet ein Lebensraum mit besonderer Bedeutung. Er stellt mit Rohbodenflächen, Initialvegetation trockener Standorte, trockenen Altgrasbeständen, Initialgehölzen und naturnahen Hecken einen wertvollen Trockenlebensraum dar. Entlang des Bahndammes befinden sich mäßig steile Böschungen. Zudem haben sich begleitende Gehölzsäume entwickelt. Zudem befinden sich teilweise auch Heckensäume sowie mehrere kleinere Feldgehölze, die meist in angrenzende Hecken übergehen und bei denen Birken und Pappeln dominieren. Das Vegetationsgefüge im gesamten ehemaligen Bahngelände ist aufgrund seines Strukturereichtums und seiner großen Ausdehnung von regionaler Bedeutung.

Ferner ist das Tal des Forellenbachs von besonderer Bedeutung. Hier befindet sich eine Abfolge mehrerer naturnaher Feuchtgebietsstrukturen wie die Moorniederung beim Zieglerbräu, den überwiegend naturnahen Bach mit begleitenden Hochstaudensäumen, Stillgewässer, Hochstaudenfluren, artenreiches Grünland mit extensiver Nutzung, zum Teil als Feucht- und Nassgrünland, Feuchtgebüsch und Feuchtwald sowie Großseggen- und Röhrichtbestände. Außerdem befinden sich unter anderem auch Elemente der Streuwiesen und Flachmoore, Brau-Segge, Blutauge und Schmalblättriges Wollgras in diesem Gebiet.

Im Tal des Glasmühlbachs bilden Ufergehölze, mesophile Gebüsche und andere naturnahe Gehölzstrukturen sowie Hochstaudenfluren feucht-/nasser Standorte und Großseggenriede wertvolle Lebensräume und Vernetzungsstrukturen.

In der landwirtschaftlichen Flur befinden sich kleinere Lebensraumkomplexe mit Feldgehölzen, Hecken, mageren Altgrasfluren oder Feucht-/Nassgrünland und Hochstaudenfluren. Neben Einzelbäumen und Straßenbegleitgehölzen befinden sich entlang der Feld- und Waldwege auch einige naturnahe Hecken. Die Strauchschicht ist unter anderem mit Jungbäumen ausgebildet, zu der sich weitere standorttypische Arten gesellen. Die Krautschicht ist je nach Exposition und Standort recht unterschiedlich. Sie besteht beispielsweise aus Rohrglanzgras, Honiggras, Himbeere oder ist ruderalisiert und teilweise eutrophiert. Die Baum-Strauchhecken stellen Rückzugsgebiete des Niederwildes dar.

- Lebensraumtypische Tierarten und Tiergruppen

Im Bereich des Bahndammes sowie des aufgelassenen Bahnhofsgeländes befinden sich geschützte und gefährdete Arten, wie beispielsweise mehrere Fledermausarten,

die die Gehölzstrukturen als Nahrungshabitat nutzen, die Vogelart Neuntöter, die Dorngrasmücke, die Waldeidechse und die Heuschreckenarten Große Goldschrecke, Kleine Goldschrecke und Kurzflügelige Beißschrecke.

Im Forellenbachtal kommen unter anderem Neuntöter, Kurzflügelige Schwertschrecke, Sumpfgrashüpfer, Sumpfschrecke und Mädesüß-Perlmutterfalter vor.

Im Tal des Glasmühlbaches ist das Vorkommen der Sumpfschrecke und des Fischotter hervorzuheben.

Im Bereich der Lebensräume in der landwirtschaftlichen Flur kommen vor allem Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze, Dorngrasmücke, Sperber, Feldhase sowie Feldgrashüpfer vor.

- Naturschutzrechtlich geschützte Gebiete und Bestandteile der Natur

NATURA 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG

Östlich des Untersuchungsraums liegt in der Wondreb-Aue das von der Bayerischen Staatsregierung gemeldete NATURA 2000-Gebiet DE 6039-271 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“. Der geringste Abstand zwischen der geplanten Straße und dem NATURA 2000-Gebiet beträgt etwa 700 m.

Weitere gemeldete NATURA 2000-Gebiete sind im näheren Umkreis des Plangebiets nicht vorhanden.

Geschützte Gebiete und Landschaftsbestandteile nach § 20 Abs. 2 BNatSchG

Das Naturdenkmal „Moorniederung beim Ziegelbräu“ liegt nordwestlich außerhalb des Plangebiets im Seitentälchen des Forellenbachs.

Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG

Zudem kommen vielfältige Ausformungen von feuchtegeprägten Lebensräumen im Tal des Forellenbachs und am Glasmühlbach zwischen Kondrau und der ehemaligen Bahnlinie vor. Auf dem Damm der stillgelegten Bahnlinie findet sich auch Initialvegetation trockener Standorte.

Geschützte Flächen nach dem Waldgesetz

Im Plangebiet sind keine nach dem Bayerischen Waldgesetz geschützten Wälder vorhanden.

Schutzgut Boden

Der geologische Untergrund des Planungsraums besteht überwiegend aus tertiären Ablagerungen des Miozäns in Form von Sand-, Kies- und Tonvorkommen sowie aus Basalt vulkanischen Ursprungs des Tertiärs zwischen Kondrau und Steinmühle. Es

kommen im Plangebiet Lehme, sandige Lehme und lehmige Sande vor. Es handelt sich bei den Bodentypen überwiegend um Braunerden, die aus Verwitterungsprodukten der meist sauren Ausgangssteine entstanden sind. Diese sind hauptsächlich saure bis stark saure, teilweise podsolierte Braunerden.

Die Böden im Plangebiet sind überwiegend tonig-lehmig mit unterschiedlichen sandigen Anteilen und besitzen daher eine in etwa mittlere Regelungsfunktion. Böden mit hoher Empfindlichkeit liegen im Plangebiet vor allem in den Senken der Seitentälchen.

Im Süden des Plangebiets liegt die Deponiefläche des Landkreises. Es befinden sich mehrere Altlastenstandorte im Stadtgebiet von Waldsassen. Es sind folgende Altlastenstandorte im Plangebiet bekannt:

- Kat.Nr. (Katasternummer) 37700033, Müllplatz, Grundstücke mit den Flurnummern 901, 905, Gemarkung Waldsassen;
- Kat.Nr. 37700547, Ehemaliges Betriebsgelände der Porzellanfabrik Bareuther, Werk A, Grundstück mit der Flurnummer 586;
- Kat.Nr. 37700562, Ehemaliges Betriebsgelände der Glasfabrik Bloch, Flurnummer 594;
- Kat.Nr. 37700034, Ehemalige Betriebsdeponie der Porzellanfabrik Bareuther, Grundstücke mit den Flurnummern 712, 713/2 und 723;
- Kat.Nr. 37700511, Ehemalige Teerteiche der Glasfabrik Lamberts, Flurnummer 719/2;
- Kat.Nr. 37700603, Betriebsgelände der Firma Lamberts;
- Kat.Nr. 37700572, Müllplatz Kondrau, Flurnummern 207 und 208

Altlastenverdacht bezüglich des für die Verlegung der B 299 genutzten Bahntrassenbereichs ist nicht gegeben. Allerdings ist mit den üblichen Belastungen einer Bahntrasse im Schotter beziehungsweise Unterbau zu rechnen.

Es sind im Plangebiet keine Ackerstandorte mit sehr günstigen Erzeugungsbedingungen vorhanden, dafür aber solche mit günstigen. Kleinere Flächen weisen durchschnittliche Erzeugungsbedingungen auf. In den Talbereichen befinden sich zudem auch Grünlandstandorte mit ungünstigen Erzeugungsbedingungen.

Schutzgut Wasser

- Oberflächengewässer

Im Untersuchungsraum kommen kleine Bäche, der Glasmühlbach und der Forellenbach, Gräben und einige Teiche vor. Die Bäche gehören zum Einzugsgebiet der Wond-

reb, die östlich des Plangebiets nach Norden fließt. Diese sind nach der Gewässergütekarte überwiegend mäßig belastet und der Forellenbach ist streckenweise gering belastet.

- Grundwasser

Es gibt im Untersuchungsraum aufgrund der kristallinen Grundgebirge ohne wirtschaftlich bedeutsame Hohlräume keine größeren Grundwasservorkommen. Das oberflächennahe Grundwasser fließt in den Hanglagen Richtung Wondreb-Aue und dort in Fließrichtung der Wondreb. Über die Fließrichtungen tiefer liegender Grundwasserströme existieren keine Angaben. Das oberflächennahe Kluftgrundwasser ist stark niederschlagsabhängig.

Die Talbereiche der Bäche Glasmühlbach und Forellenbach sind Flächen, in denen das Grundwasser relativ hoch ansteht. Dadurch ist die Empfindlichkeit des Grundwassers gegen Schadstoffeintrag hier aufgrund der geringen Deckschichten als mittel einzustufen.

Außerhalb des Planungsbereichs liegt das Heilquellenschutzgebiet. Diese geschützten Mineralwasservorkommen liegen bezüglich der Grundwasserfließrichtung oberhalb des geplanten Neubauabschnitts der B 299.

Zudem ist von Vorbelastungen der Grundwasservorkommen durch landwirtschaftliche Nutzung und entlang von stark befahrenen Straßen auszugehen. Außerdem geht von den Teerteichen im Umfeld des Trogbauwerks BW 3-3 Beeinträchtigungspotenzial aus.

Schutzgut Luft/Klima

Die Luft stellt in ihrer spezifischen Zusammensetzung eine besondere Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen dar. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Luft werden im Wesentlichen Aspekte der Luftreinhaltung erfasst. Das Schutzgut Luft wird bestimmt von der vorhandenen Vor- und Grundbelastung sowie der straßen- und verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Immissionsgrenzwerte und Zielwerte für Luftschadstoffe sind in der 39. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft" (TA-Luft).

Die Vorbelastung setzt sich aus den Beiträgen von Hausbrand, Gewerbe, Industrie und Straßen sowie dem Ferntransport zusammen. Den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) können Anhaltswerte für die Grundbelastung entnommen werden. Weiter können mit dem in der

Richtlinie enthaltenen Rechenverfahren die verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt werden.

Die klimatischen Gegebenheiten der Wondrebsenke sind im Vergleich mit den umliegenden offenen Hochlagen als günstig anzusehen. Besondere Unterschiede sind für Temperaturen im Juli festzustellen, wobei diese bei 17,5°C in den Tallagen der Wondreb gegenüber 15,5°C auf den Hochlagen liegen.

Das Klima ist stark kontinental geprägt. Durch die Öffnung des Wondrebbeckens nach Nordosten macht sich der kalte Böhmwind bemerkbar. Mit seiner durchschnittlich über 50 Tage dauernden Schneedecke hat das Gebiet eine relativ lange Wintersaison.

Die jährliche mittlere Niederschlagssumme erreicht lediglich Werte um 600 mm, weil der Naturraum im Regenschatten des Fichtelgebirges liegt.

Die Ausbreitung beziehungsweise Verdünnung von Luftschadstoffen wird wesentlich durch die Windverhältnisse bestimmt. Allgemein ist auszuführen, dass frischer Wind die beste Voraussetzung für eine rasche Verdünnung von Luftverschmutzungen ist. Besonders bei geringen Windgeschwindigkeiten kommt daher Flächen mit ausgleichender klimatischer Wirkung und Frischluftschneisen eine besondere Bedeutung für Siedlungsbereiche zu. Als Frischluftabflussbahnen wirken besonders die auf das Stadtgebiet zuführenden Talzüge (Wondrebtal, Seitentälchen westlich außerhalb des Plangebiets).

Im Plangebiet befinden sich keine Gebiete mit fachlichen Festsetzungen bezüglich Luft/Klima.

Schutzgut Landschaft

Die Bedeutung des Landschaftsbildes ist im Plangebiet überwiegend im Zusammenhang mit der siedlungsnahen Erholungsnutzung zu sehen.

Im südlichen Plangebiet ist die Landschaft außerhalb der Stadt Waldsassen als flachwellige Agrarlandschaft ausgeprägt. Dieses Gebiet wird durch die derzeitige B 299 und die Siedlungsflächen von Kondrau im Westen, durch Waldsassen im Norden und durch die Wondreb-Aue im Osten begrenzt. Das Gelände fällt zur Wondreb hin ab. Dadurch hat man Ausblicke von Kondrau oder der B 299 zur Wondreb. Der landwirtschaftlich genutzte Raum ist durch große, hauptsächlich ackerbaulich genutzte Flurstücke geprägt, die durch schmale Säume getrennt werden. Die Gehölzstreifen entlang der ehemaligen Bahnlinie unterteilen dabei den Hang optisch in Längsrichtung. Zudem sind Einzelbäume entlang der Feld- und Waldwege sowie einige Feldgehölze sichtbare und prägende Strukturen.

Nördlich von Waldsassen ist die Landschaft durch das Seitental des Forellenbachs geprägt, welches westlich der ehemaligen Bahnlinie noch naturnah erscheint. Überwiegend sind hier als Grünland genutzte Flächen und Gehölz- und Saumstrukturen entlang der Gewässer vorhanden. Die Verbindung des Forellenbachtals mit der Wondrebaue ist optisch durch die Siedlungsflächen (Sportplatz, Gewerbe) und die derzeitige B 299 unterbrochen.

Das Stadtgebiet von Waldsassen besitzt kleinstädtischen Charakter. Im mittleren Abschnitt des Untersuchungsbereichs dominieren dort Mischgebiete und Gewerbebestände. Richtung Süden und Norden geht die Bebauung in Wohngebiete über. Den verbleibenden Gebieten kommt eine wichtige gliedernde Bedeutung für das Stadtbild zu.

Waldsassen liegt im so genannten „Stiftland“ zwischen den Ausläufern des Oberpfälzer Walds, des Steinwalds und des südlichen Fichtelgebirges und ist auf Grund ihrer Stiftsbasilika und der nordwestlich des Plangebiets gelegenen barocken Dreifaltigkeitskirche Kappel kultureller Anziehungspunkt für den Tourismus. Das Stiftland gehört laut Regionalplan zu den für Wochenend- und Urlaubserholung besonders geeigneten Gebieten der Region. Dieses Gebiet ist durch seine landschaftliche Vielfalt mit großen Waldflächen, weiten landwirtschaftlichen Flächen auf bewegtem Relief, zahlreichen Oberflächengewässern und vielen kulturellen Anziehungspunkten zur Erholung gut geeignet und wird auch entsprechend genutzt.

Das Plangebiet ist von örtlichen, regionalen und überregionalen Rad- und Wanderwegen durchzogen.

Zu den Erholungsflächen in Siedlungsnähe gehören auch zahlreiche Flächen mit Erholungsinfrastruktur der Stadt Waldsassen, wie beispielsweise Kleingärten und das Sportgelände.

Aufgrund ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild oder für die Erholungsneigung wurden Teilflächen im Plangebiet als Landschaftliches Vorbehaltsgebiet „Wondrebenke mit Seitentälern“ im Regionalplan ausgewiesen.

Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

- Kulturgüter

Waldsassen besitzt ein hohes Vorkommen an Baudenkmälern und Ensembles, die allerdings durch das Bauvorhaben nicht unmittelbar beeinträchtigt werden.

Vom Basilikaplatz in Waldsassen führt ein Kreuzweg (Rosenkranzstationsweg) zur Dreifaltigkeitskirche „Kappel“. Ein kleines Stück dieses Weges nördlich der Müncheneuther Straße wird durch den Bau der B 299 neu unterbrochen. Seine Durchgängigkeit

wird aber durch eine Ersatzverbindung entlang der Chodauer Straße gewährleistet.

In der Flur um Waldsassen sind mehrere Marktrainsteine erhalten.

Folgende bekannte Bodendenkmäler sind von dem Vorhaben betroffen:

- Archäologische Befunde und Funde des Mittelalters und der frühen Neuzeit im historischen Ortskern von Waldsassen (D-3-5939-0010)
- Archäologische Spuren der äußeren Klosterbefestigung von Waldsassen mit teils noch erhaltener Mauer und vorgelegtem Graben sowie dem 1804 samt der mittelalterlichen Kirche beziehungsweise Torkapelle St. Walburgis abgebrochenem Obertor (D-3-5939-0013).

Zudem befindet sich noch das Bodendenkmal Siedlung der Vorgeschichte (V-3-6039-0001) im Planungsraum, das aber durch den Straßenbau nicht betroffen ist.

- Sachgüter

Im Süden des Plangebiets sind von dem Vorhaben auch landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen. Dabei handelt es sich vorwiegend um Ackerflächen und Ansaatgrünland. Dadurch, dass die Trasse auf einem längeren Abschnitt auf dem Bahndamm verläuft, werden die Auswirkungen auf die landwirtschaftlich genutzten Flächen minimiert. Insgesamt werden etwa 14,44 ha landwirtschaftliche Nutzfläche dauerhaft beansprucht.

Wechselwirkungen

Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern ergeben sich in der Regel aus den abiotischen Faktoren von Boden, Wasserhaushalt und Klimabedingungen, welche die Grundlage sowohl für die biotischen Standortbedingungen (Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt einschließlich des Wirkens des Menschen) als auch für die anthropogenen Nutzungen bilden.

Wechselwirkungen bestehen im Untersuchungsgebiet vor allem zwischen den Schutzgütern „Boden“, „Wasser“ und „Tiere und Pflanzen“ sowie zwischen „Landschaft“, „Wasser“ und „Tiere und Pflanzen“. Boden und Wasser bestimmen die standörtlichen Voraussetzungen und damit die Nutzungsverteilung eines Gebiets. Naturraumtypische Lebensräume von Tieren und Pflanzen tragen zur Eigenart einer Landschaft bei.

Im Einzelnen ist Folgendes auszuführen:

Von den landwirtschaftlich genutzten Flächen gehen Belastungen für Oberflächen- und Grundwasser und für die Schutzgüter „Boden“ und „Luft“ aus, die Erholungseignung und die Bedeutung als Lebensraum heimischer Tiere und Pflanzen ist reduziert.

Die Lebensraumkomplexe in den Seitentälern des Glasmühlbachs und des Forellenbachs liefern zumindest teilweise einen Ausgleich hinsichtlich der Schutzgüter.

Dominierende Verkehrsader ist die derzeitige B 299, von welcher Belastungen für die Schutzgüter „Tiere und Pflanzen“, „Boden“, „Wasser“ und „Luft“ ausgehen. Die übrige Verkehrsstruktur ist von untergeordneter Bedeutung.

3.1.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen und Ähnlichem, Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und freilebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Verkehrsbedingte Auswirkungen können Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt sein.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen sein, beispielsweise in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (beispielsweise die Flächenbebauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (beispielsweise die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

3.1.3.1 Schutzgut Mensch

Hinsichtlich des Verkehrslärms ist Folgendes zu erwarten:

Im Bereich der Ortschaft Kondrau verläuft die Trasse für einen kurzen Abschnitt in einem Abstand von etwa 100 Meter an vorhandener Wohnbebauung vorbei und löst dort Schallschutzmaßnahmen aus. Da die Trasse allerdings in einer etwa vier Meter

tiefen Einschnittslage geführt wird, ist sichergestellt, dass für die Betroffenen keine unzumutbaren Belastungen entstehen.

Die Trasse stößt nordöstlich von Kondrau auf die ehemalige Bahnlinie und verläuft auf dieser über eine längere Strecke durch die Stadt Waldsassen. Von Süden kommend grenzen an die ehemalige Bahnlinie zunächst überwiegend gewerblich oder gemischt genutzte Flächen und die Anlagen des Bahnhofs von Waldsassen an die Trasse an. Nördlich der Kreuzung mit der derzeitigen B 299 grenzt auch Wohnbebauung zunächst einseitig und im Bereich des Friedhofs auf einem kurzen Streckenabschnitt auch beidseitig der geplanten Trasse an.

Durch entsprechende Schutzmaßnahmen, insbesondere Lärmschutzwände und Führung der Trasse in teilweise überdeckten Tieflagen, können Nachteile für die betroffenen Anwohner weitgehend vermieden werden.

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 8.1d) liegt infolge der gewählten Linie im Beurteilungszeitraum Nacht im Gesamttraum eine mittlere Unterschreitung der Grenzwerte von 10 dB(A) vor.

Hinsichtlich der Schallsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall tritt im Gesamttraum eine Verbesserung um 0,5 dB(A), in Kondrau im Mittel um 4,1 dB(A) und in Waldsassen um 0,2 dB(A) ein.

Es ist damit festzustellen, dass sich infolge der gewählten Linie hinsichtlich der Lärmbelastung trotz des teilweise durch Waldsassen führenden Trassenverlaufs eine günstigere Gesamtsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall einstellen wird.

In Bezug auf die Luftschadstoffe gilt Folgendes:

Hinsichtlich der Luftschadstoffe kann im Ergebnis festgehalten werden, dass für alle untersuchten Streckenabschnitte eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte errechnet wurde (vgl. Unterlage 8.2b). Der Anteil der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Zusatzbelastung an der Gesamtbelastung ist dabei nur unwesentlich. Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen sind nicht erforderlich.

Bezüglich der Baulärms und der Erschütterungen während der Bauzeit ist Folgendes zu erwarten:

Es ist während der Bauarbeiten mit teils erheblichen Überschreitungen der projektspezifischen Richtwerte an den nächstgelegenen Gebäuden im Tageszeitraum zu rechnen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 8.3d verwiesen.

Erschütterungsintensive Arbeiten sind beim Straßenbau unvermeidbar. Erschütterungsimmissionen können beispielsweise durch Verdichtungs- und Rammarbeiten auftreten. Neben von diesen Erschütterungen ausgehenden Belästigungen für Anwohner und sonstige Nutzungen, sind auch Gebäudeschäden nicht auszuschließen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 8.3d Bezug genommen.

3.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Es werden insgesamt 6,50 ha Lebensraum beeinträchtigt. Darunter befinden sich 3,3 ha Biotopfläche ohne Vorbelastung und 0,2 ha Biotopfläche mit Vorbelastung, auf die das Vorhaben unmittelbare Auswirkungen hat. 0,72 ha werden vorübergehend unmittelbar beeinträchtigt und 2,28 ha werden mittelbar beeinträchtigt, da diese Biotope straßennah liegen.

Folgende Austauschbeziehungen werden durch die geplante Baumaßnahme beeinträchtigt, vergleiche dazu auch Unterlage 10.2d:

- Verlust von Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie (Vernetzungsstruktur für trockenheitsliebende und gehölzgebundene Arten) mit naturnahen Hecken, mesophilen Gebüschern, Initialgehölzen, magerem Altgrasbestand und Initialvegetation trockener Standorte, Leitlinie insbesondere für Fledermäuse (beispielsweise Kleine Bartfledermaus und Zwergfledermaus)
- Geringe zusätzliche Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang des Glasmühlbaches (hygrophile Tierarten)

Durch das Vorhaben wird kein FFH-Gebiet tangiert. Das östlich des Plangebiets liegende FFH-Gebiet DE 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“ liegt mindestens 700 Meter von der geplanten Trasse entfernt. Es sind daher weder unmittelbare noch mittelbare Beeinträchtigungen zu erwarten, auch nicht durch die Straßenentwässerung.

Durch die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen A 2 in der Wondrebaue unmittelbar westlich der Schutzgebietszone sind ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgebiet zu befürchten. Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG ist daher nicht veranlasst.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von europäisch geschützten Arten ist Folgendes auszuführen:

Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten in Bayern wurden in den Gruppen Säugetiere und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum der geplanten Maßnahme vorkommen oder zu erwarten sind. Die Prüfung ergab, dass bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1

der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Für viele der untersuchten relevanten Arten sind die projektspezifischen Wirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand beziehungsweise die lokale Population nicht zu erwarten sind.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung (insbesondere Einschränkung der Rodungszeiten, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen A 1/CEF und A 7/CEF zur Sicherung der Kontinuität der Lebensstätte für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze) wird auch bei den weiteren betroffenen Arten die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden.

3.1.3.3 Schutzgut Boden

Beeinträchtigungen von Böden sind durch die Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Böden und von veränderten Böden im Bereich der ehemaligen Bahnlinie zu erwarten. Zudem kann es zu einer Zunahme der Gefährdung von Auenböden in den Tälern von Glasmühlbach und Forellenbach mit erhöhter Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen) kommen. Außerdem soll eine Beeinträchtigung der Böden als Folge von Schadstoffausträgen aus den Teerteichen durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen vermieden werden (vergleiche Auflagen unter Ziffer A.III.2.9 dieses Beschlusses).

Der gravierendste Eingriff in den Bodenhaushalt ist die Flächenversiegelung. Es werden insgesamt 5,25 ha Flächen neu versiegelt, wodurch die Bodenfunktionen (Fähigkeit des Bodens, Stoffe umzuwandeln, anzulagern und abzupuffern) verloren gehen. Neben der Entsiegelung gewisser Flächen ist eine weitere Reduzierung des Eingriffs nicht möglich.

Zudem werden weitere 7,65 ha Bodenfläche durch die Anlage von Böschungen, Dämmen, Entwässerungseinrichtungen oder ähnlichem in ihrer Funktion verändert (Überbauung ohne Versiegelung).

Durch die Baumaßnahme werden Erdmassenbewegungen erforderlich. Zur Herstellung des Straßenkörpers werden etwa 32.000 m³ Dammschüttmaterial benötigt, aus den Einschnittsbereichen sowie aus dem Baugrubenaushub für die beiden Trogbauwerke werden dagegen rund 197.000 m³ Erdmaterial gewonnen, sodass ein Erdmassenüberschuss von etwa 165.000 m³ anfällt. Ein Großteil der Überschussmassen wird in den in der Unterlage 1d dargestellten Auffüllflächen dauerhaft gelagert und landschaftsgerecht gestaltet. Es sind hierfür eine landschaftspflegerische Begleitplanung

und eine ökologische Baubegleitung vorgesehen. Ansonsten wird auf Ziffer A.III.8.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Zudem ist durch die Neutrassierung mit einem Eintrag von Schadstoffen auf bisher nicht belastete Bodenflächen zu rechnen, wobei die überwiegende Trassenführung im Einschnitt und begleitende Pflanzungsmaßnahmen diesen Faktor minimieren.

Die in der Bundesbodenschutzverordnung festgesetzten Vorsorgewerte für Schwermetalle werden allerdings bei einer Verkehrsbelastung von 50.000 Kfz/24h nicht erreicht. Demnach werden die Belastungswerte vorliegend auch in dem am stärksten befahrenen Abschnitt deutlich unter dem Vorsorgewert liegen. Ähnliches gilt für die Vorsorgewerte für organische Stoffe.

Der Belastung der Böden durch Streusalze durch Schmelzwasser stehen nennenswerte Entlastungen durch Verringerung der Schadstoffemissionen auf den im Zuge des Bauvorhabens zurückzustufenden Straßenabschnitten und Ortsdurchfahrten gegenüber.

Insgesamt wird eine Fläche von 23,42 ha beansprucht, wobei naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen in diesem Wert beinhaltet sind.

3.1.3.4 Schutzgut Wasser

Es kommt durch die Verlegung des Forellenbachs aufgrund der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht zu erheblichen Auswirkungen auf das Oberflächengewässer. Es wurden die Auswirkungen von chloridhaltigen Einleitungen in oberirdische Gewässer infolge von Tausalzeintrag zur wasserrechtlichen Beurteilung nach §§ 12, 27 WHG vorgenommen (vgl. Unterlage 9.4d), wobei im Ergebnis durch die Chlorideinträge keine Verschlechterung des Gewässerzustandes zu erwarten ist.

Die Entwässerungsanlagen (Regenwasserbehandlungsanlagen) entlang der B 299 werden entsprechend dem aktuellen Stand der Technik so konzipiert, dass im Regelbetrieb erhebliche Beeinträchtigungen für das Grundwasser ausgeschlossen sind. Es kommt daher nur zu einer geringen Zunahme der Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser in den Talbereichen von Glasmühlbach und Forellenbach durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Eintrag von Schwemm- und Feinmaterial, Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen).

Durch die geplanten Trogbauwerke ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Grundwasserregulierung keine negative Beeinflussung der Grundwasserhältnisse zu erwarten, was im Rahmen eines hydrogeologischen Gutachtens untersucht wurde (vgl. Unterlagen 13.1c und 13.2c).

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers als Folge von Schadstoffausträgern aus den Teerteichen wird durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen vermieden (vgl. Unterlage 13.3c und Auflagen unter Ziffer A.III.2.9).

3.1.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Es sind Beeinträchtigungen von Wohngebieten durch verkehrsbedingte Abgasemissionen in Waldsassen zu erwarten. Dort werden Stadtgebiete entlang der ehemaligen Bahntrasse belastet, die derzeit wenig beeinträchtigt sind.

Die Luftschadstoffuntersuchungen ergaben, dass für alle untersuchten Abschnitte eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte errechnet wurde. Der Anteil der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Zusatzbelastung an der Gesamtbelastung ist dabei nur unwesentlich. Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen sind daher nicht erforderlich.

3.1.3.6 Schutzgut Landschaft

Die bisher als zusammenhängende landwirtschaftliche Fläche wahrgenommenen Bereiche südlich von Kondrau werden durch das Vorhaben durchschnitten. Dadurch wird das Landschaftsbild ebenso wie durch den Neubau der Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte und eines öffentlichen Feld- und Waldwegs verändert.

Das Orts- und Stadtbild der Stadt Waldsassen werden durch den Verlust der prägenden Gehölzstrukturen entlang der ehemaligen Bahnlinie und durch die bis zu 7,5 Meter hohen Lärmschutzanlagen beeinträchtigt.

Darüber hinaus wird das naturnahe Landschaftsbild durch technische Überprägung in der Talaue des Forellenbaches durch die verlegte Staatsstraße St 2178 beeinträchtigt.

3.1.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Maßnahme sind folgende bekannte Bodendenkmäler betroffen:

- Archäologische Befunde und Funde des Mittelalters und der frühen Neuzeit im historischen Ortskern von Waldsassen (D-3-5939-0010)
- Archäologische Spuren der äußeren Klosterbefestigung von Waldsassen mit teils noch erhaltener Mauer und vorgelegtem Graben sowie dem im Jahr 1804 samt der mittelalterlichen Kirche beziehungsweise Torkapelle St. Walburgis abgebrochenem Obertor (D-3-5953-0013)

Insgesamt werden ungefähr 14,44 ha landwirtschaftliche Nutzfläche dauerhaft beansprucht.

3.1.3.8 Wechselwirkungen

Neben den Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter wurden auch die Auswirkungen auf die Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 4 UVPG a.F.) betrachtet.

3.1.3.8.1 Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern

Die Bodenversiegelung hat Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser (Verringerung der Grundwasserneubildungsrate), Klima/Luft (Erhöhte Luftkonvergenz durch Aufheizung) und Sachgüter (Verlust von land- und forstwirtschaftlichen Flächen).

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme haben Auswirkungen auf biotische Bereiche, auf das Landschaftsbild und damit auch auf die Erholungsqualität des Raums. Dies hat Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (Verlust von Lebensraumstrukturen und -elementen), Landschaft (Verlust raumwirksamer Strukturen) und Menschen (Verlust erholungswirksamer Strukturen und Elemente der Landschaft).

Die bei dem Schutzgut Mensch dargestellten Lärmimmissionen und Verkehrsbelastungen haben auch Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen, welches in den betroffenen Bereichen durch Lärm und optische Reize gestört wird.

3.1.3.8.2 Wechselwirkungen aufgrund von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG können auch durch bestimmte Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden, die zu Problemverschiebungen führen.

Die Errichtung von Seitenablagerungen sowie die Schaffung der Einschnittslagen kann Auswirkungen auf andere Schutzgüter haben, wobei mit der Anlage von Seitenablagerungen oft Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden sind, die durch die Nähe zu den Siedlungen optisch besonders wirksam sind.

Die Anlage von Ausgleichs- und Ersatzflächen für Tiere und Pflanzen erfolgt zum größeren Teil auf landwirtschaftlich genutzten Böden, wobei durch die Veränderung der Nutzungsart auch die Bodenstruktur verändert wird. Der bisherige Bodenaufbau wird einer Neubildung unterzogen, was zu Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser führt. Aufgrund der vorgesehenen Nutzungsextensivierung und teilweise Bepflanzung der Flächen sind überwiegend positive Auswirkungen in Bezug auf die biotischen und abiotischen Ressourcen sowie auf das Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss abzusehen.

3.1.4 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

3.1.4.1 Geprüfte Lösungsmöglichkeiten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG wurde Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens“ (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az.: 4 B 92/95). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az.: 4 C 5/95).

Die eigentliche Variantenprüfung ist Gegenstand der planerischen Abwägung, es wird diesbezüglich auf C.III.3.2 des Beschlusses verwiesen.

Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1d) wurde unter Kapitel 3 „Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme“ ein Variantenvergleich auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf Umweltschutzgüter durchgeführt.

Folgende anderweitige Lösungsmöglichkeiten werden in der Abwägung geprüft und nachfolgend hinsichtlich der Schutzgüter des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verglichen:

- Variante „Regionaltrasse“ (plangegenständliche Trasse)
- Variante „OD-Kondrau“
- Variante „Kappelwaldtrasse“

3.1.4.2 Auswirkungen der Varianten

Bei der schutzgutbezogenen Beurteilung der Umweltauswirkungen wurden für jede Trasse die Projektwirkungen auf die einzelnen Schutzgüter ermittelt und bewertet.

Schutzgut Mensch

Die Bewohner von Waldsassen und Kondrau sind infolge der hohen Verkehrsbelastung im Zuge der bestehenden B 299 sowie aufgrund des übrigen stark frequentierten innerstädtischen Verkehrsnetzes derzeit hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt. Zur Beurteilung der von den einzelnen Varianten ausgehenden Schallimmissionen auf die ausschließlich oder überwiegenden dem Wohnen dienenden Gebiete, wurde seitens des Vorhabenträgers im Rahmen der Entwurfsvorbereitung eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Zuge dieser Untersuchung wurden für die Varianten die zu erwartenden Immissionsbelastungen und -entlastungen für die im Umfeld der Varianten vorhandene Wohnbebauung abgeleitet sowie die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen bestimmt und dimensioniert.

Im schalltechnischen Vergleich der Varianten anhand der Einwohnerequivalenzziffern ist festzustellen, dass grundsätzlich alle Varianten zu einer im Vergleich zum Prognose-Nullfall verbesserten Situation führen würden. Dabei ist zu beachten, dass diese bei der Variante „OD-Kondrau“ für den Gesamttraum am geringsten wäre. Für den Ortsbereich Kondrau schneidet diese Variante am schlechtesten ab.

Für Waldsassen bietet die „Kappelwaldtrasse“ hinsichtlich der von Verkehrsimmissionen betroffenen Anwohner die meisten Vorteile, die „Regionaltrasse“ und die Variante „OD Kondrau“ erweisen sich hier aufgrund der identischen Trassierung nahezu gleichwertig.

Die „Kappelwaldtrasse“ ist für das Schutzgut Mensch auch hinsichtlich der Belastungen während der Bauzeit in Bezug auf den Baulärm und die durch den Bau entstehenden Erschütterungen die günstigste Variante, da diese Beeinträchtigungen bei dieser Trasse deutlich geringer vorhanden sind. Relativierend ist hierzu anzuführen, dass diese Belastung lediglich vorübergehender Natur und begrenzt auf die Bauphase sind.

Im Ergebnis ist die „Kappelwaldtrasse“ in Bezug auf das Schutzgut Mensch demnach die verträglichste Variante, während die „Regionaltrasse“ wiederum günstiger ist als die „OD Kondrau“.

Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurden Lebensraumverluste durch Überbauung und die randliche Beeinträchtigung von Lebensräumen flächenmäßig erfasst. Zusätzlich wurde für die Konfliktermittlung die Zerschneidung des biotopischen Gefüges bewertet.

In der Summe aller Lebensraumkategorien beträgt bei der „Regionaltrasse“ die direkte Betroffenheit 10,37 ha, die randliche 6,65 ha. Kartierte Biotopflächen sind mit 0,93 ha betroffen. Flächen nach § 30 BNatSchG mit 0,56 ha.

In der Summe aller Lebensraumkategorien beträgt bei der „Kappelwaldtrasse“ die direkte Betroffenheit 18,97 ha, die randliche 13,90 ha. Kartierte Biotopflächen sind mit 0,94 ha betroffen und Flächen nach § 30 BNatSchG mit 0,27 sowie ein Naturdenkmal mit 0,17 ha.

In der Summe aller Lebensraumkategorien beträgt bei der „OD-Kondrau“ die direkte Betroffenheit 6,93 ha, die randliche 6,65 ha. Kartierte Biotopflächen sind mit 1,00 ha betroffen, Flächen nach § 30 BNatSchG mit 0,26 ha.

Unter dem Gesichtspunkt „Lebensraumverluste von Tieren und Pflanzen“ stellt sich die „OD-Kondrau“ demnach als günstigste Variante dar, wobei bei dieser Variante Lebens-

räume in der Kategorie „sehr hoch“ mit 0,03 ha betroffen sind, während bei der „Regionaltrasse“ derartige Lebensräume nicht betroffen sind. Die „Kappelwaldtrasse“ ist die ungünstigste.

In Hinblick auf die Zerschneidung des biotopischen Gefüges stellen sich die „Regionaltrasse“ und die „OD-Kondrau“ als gleichwertig da, während die „Kappelwaldtrasse“ auch hier am ungünstigsten ist.

Hinsichtlich des Schutzguts Tiere und Pflanzen ist die „Kappelwaldtrasse“ deutlich ungünstiger als die beiden anderen Varianten, die in der Summe diesbezüglich etwa gleichwertig sind.

Schutzgut Boden

Das Schutzgut Boden wird durch Versiegelung und Überbauung beeinträchtigt, wodurch die Bodenfunktion verloren geht. Zudem kommt es zu einer Gefährdung der Regelungsfunktionen des Bodens durch verkehrsbedingte Schadstoffe.

Bei der „Regionaltrasse“ tritt ein Verlust der Bodenfunktion in Höhe von 14,59 ha ein, wobei davon eine Fläche von 6,32 ha versiegelt und 8,27 ha überbaut wird. Da diese Trasse über weite Teile auf der ehemaligen Bahntrasse verläuft, werden deutlich weniger Böden mit bewerteten Regelungsfunktionen neu belastet. Es sind mit der Belastungsstufe sehr hoch 0,18 ha, mit hoch 2,55 ha, mit mittel 7,98 ha und mit gering 0,70 ha betroffen. Insgesamt sind damit bewertete Böden in Höhe von 11,41 ha betroffen.

Bei der „Kappelwaldtrasse“ kommt es zu einem Verlust der Bodenfunktion in Höhe von 21,39 ha. Versiegelt werden dabei 6,31 ha und überbaut 15,08 ha. Es sind 0,27 ha mit der Belastungsstufe sehr hoch, 14,93 ha mit hoch, 12,10 ha mit mittel und 1,00 ha mit der Belastungsstufe gering betroffen.

Bei der Variante „OD Kondrau“ kommt es zu einem Verlust der Bodenfunktion in Höhe von 12,10 ha. Es werden 6,31 ha versiegelt und 5,79 ha überbaut. Die Belastungsstufe hinsichtlich der Regelfunktion beträgt bei dem Wert sehr hoch 0,18 ha, bei dem Wert hoch 2,07 ha, bei dem Wert mittel 3,79 ha und bei dem Wert gering 2,49 ha.

Beim Vergleich der Trassen zeigt sich damit hinsichtlich des Schutzguts Boden, dass die „OD-Kondrau“ günstiger ist als die „Regionaltrasse“, wobei diese wiederum deutlich günstiger ist als die „Kappelwaldtrasse“.

Schutzgut Wasser

Beim Schutzgut Wasser werden die Gefährdungen von Oberflächengewässern und Grundwasservorkommen durch Eintrag von Schadstoffen im Untersuchungsraum herangezogen.

Die „Regionaltrasse“ quert den Glasmühlbach östlich von Kondrau im Bereich der ehemaligen Bahnlinie. Der Forellenbach wird im Bereich der künftigen Querung bereits jetzt mittels einer Verrohrung unter dem ehemaligen Bahndamm hindurchgeführt, so dass sich hier keine zusätzliche Betroffenheit ergibt. Hinsichtlich der Grundwasservorkommen ergibt sich eine mittlere Gefährdung in teil- und nicht vorbelasteten Bereichen auf 0,06 ha.

Die „Kappelwaldtrasse“ quert neben den eben genannten zwei Bächen auch noch einen Teich nördlich von Netzstahl und einen Weiher am Forellenbach. Als besonders kritisch zu bewerten ist dabei die Querung des Glasmühlbachs oberhalb des Heilquellenschutzgebiets. Das in diesem und in den nach Süden und Norden anschließenden Trassenabschnitten anfallende Fahrbahnoberflächenwasser wird nach der Behandlung in Regenrückhaltebecken in den Glasmühlbach als Vorfluter geleitet. Dieser wiederum durchquert das Heilquellenschutzgebiet „Kondrauer Quelle“. Bei Unfällen besteht daher ein nicht ausschließbares Restrisiko nicht nur hinsichtlich der Verschmutzung des Oberflächengewässers, sondern auch hinsichtlich der Grundwasservorkommen. Es ergibt sich hier eine mittlere Gefährdung in teil- und nicht vorbelasteten Bereichen auf 2,19 ha. Als wesentliches Zusatzkriterium für die Belastungsprognose muss aufgrund der geplanten Trassierung auch die mittelbare Gefährdung von Grundwasservorkommen im Heilquellenschutzgebiet berücksichtigt werden.

Die „OD Kondrau“ quert zwei Arme des Glasmühlbachs östlich von Kondrau. Hinsichtlich des Forellenbachs gilt das zur „Regionaltrasse“ Gesagte entsprechend. Es ergibt sich bei dieser Variante eine mittlere Gefährdung in teil- und nicht vorbelasteten Bereichen auf 0,11 ha.

Hinsichtlich des Schutzguts Wasser ist die „Regionaltrasse“ in etwa gleichgünstig wie die „OD-Kondrau“. Die „Kappelwaldtrasse“ schneidet auch hier deutlich am ungünstigsten ab.

Schutzgut Klima/Luft

Untersuchungsgegenstand ist diesbezüglich die Veränderung der lufthygienischen Situation für Siedlungen durch verkehrsbedingte Schadstoffe.

Die „Regionaltrasse“ führt zur Entlastung von Emissionen aus dem Straßenverkehr in Kondrau. In Waldassen werden die Emissionen von der bestehenden B 299 auf die ehemalige Bahntrasse verlagert. Es kommt bei dieser Variante zu keinem Waldverlust und damit zu keinem Verlust von Reinluftentstehungsgebieten.

Bei der „OD Kondrau“ bleibt die verkehrsbedingte Luftbelastung in Kondrau erhalten. Im Übrigen gilt das zur „Regionaltrasse“ Gesagte entsprechend.

Die „Kappelwaldtrasse“ überbaut etwa 5,6 ha Flächen mit Bedeutung für die Lufthygiene (Reinluftentstehungsgebiete). Weitere 10 ha liegen im direkten Einflussbereich der geplanten Straße. Aufgrund der großen Entfernung zum Stadtgebiet führt die Variante „Kappelwaldtrasse“ sowohl in Kondrau als auch in Waldsassen zu einer Reduzierung der Schadstoffbelastung.

Die „Kappelwaldtrasse“ ist damit hinsichtlich des Schutzguts Klima/Luft die günstigste Variante. Die „Regionaltrasse“ ist wegen der Entlastung des Orts Kondrau wiederum günstiger als die „OD-Kondrau“. Es ist aber zu beachten, dass bei der „Kappelwaldtrasse“ Reinluftentstehungsgebiete in erheblichem Maß überbaut und betroffen sind. Dies relativiert den Vorzug dieser Trasse in Bezug auf das Schutzgut Klima/Luft.

Schutzgut Landschaft

Untersuchungsgegenstände sind hier die Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke und der Verlust landschaftsprägender Strukturen.

Bei der „Regionaltrasse“ erfolgt eine hohe Belastung des Landschaftsbildes durch Bauwerke auf 100 m und eine mittlere auf 1.625 m. Die Gesamtlänge der Belastung des Landschaftsbilds durch die Bauwerke beträgt etwa 5 km. Die Gesamtlänge beträgt 4,9 km, davon bilden etwa 1.650 m eine Belastung des Landschaftsbilds durch den Verlust landschaftsbildprägender Strukturen.

Bei der „Kappelwaldtrasse“ erfolgt eine hohe Belastung des Landschaftsbilds durch Bauwerke auf etwa 600 m und eine mittlere Belastung auf etwa 2.090 m. Die Gesamtlänge der Belastung des Landschaftsbilds durch Bauwerke beträgt 7 km. 500 m von der Gesamtlänge bilden eine Belastung des Landschaftsbilds durch den Verlust landschaftsbildprägender Strukturen.

Bei der „OD Kondrau“ erfolgt eine hohe Belastung des Landschaftsbilds durch Bauwerke auf etwa 100 m und eine mittlere Belastung auf 1.675 m. Die Gesamtlänge der Belastung des Landschaftsbilds durch Bauwerke beträgt 4,2 km. Die gesamte Streckenlänge beträgt 4,25 km. Davon bilden 1.650 m eine Belastung des Landschaftsbilds durch den Verlust landschaftsbildprägender Strukturen.

Hinsichtlich des Schutzguts Landschaftsbild sind die „Regionaltrasse“ und die „OD-Kondrau“ in etwa gleich günstig, während die „Kappelwaldtrasse“ im Ergebnis am schlechtesten abschneidet.

Schutzgut Kultur und Sachgüter

Beim Schutzgut Kulturgüter wurde der Verlust von Denkmälern durch die geplante Baumaßnahme untersucht.

Während bei der „Regionaltrasse“ und der „OD-Kondrau“ der Kreuzweg (Rosenkranzstationsweg) lediglich betroffen wird, würde die „Kappelwaldtrasse“ zu einer Zerschneidung der Kreuzwegverbindung führen.

Die „Kappelwaldtrasse“ ist daher diesbezüglich ungünstiger als die beiden anderen, die unter dem Gesichtspunkt „Verlust von Denkmälern durch die geplante Baumaßnahme“ in etwa gleich einzustufen sind.

Schutzgut Sachgüter

Bei der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter werden der Verlust der natürlichen Ertragsfähigkeit des Bodens durch Überbauung und der Verlust sowie die Beeinträchtigung von Wald durch Überbauung und durch Zerschneidung von großen Waldbereichen herangezogen.

Bei der „Kappelwaldtrasse“ würde es zu einem Gesamtverlust von landwirtschaftlich genutzten Böden in einem Umfang von 15,81 ha kommen. Davon haben 7,89 ha die Belastungsstufe hoch, 3,85 ha mittel und 4,07 ha die Belastungsstufe sehr gering. Zudem ginge bei Realisierung dieser Trasse ein Teil an Wald verloren.

Bei der „Regionaltrasse“ kommt es zu einem Gesamtverlust von landwirtschaftlich genutzter Fläche in einem Umfang von 14,58 ha. Davon haben 6,14 ha die Belastungsstufe hoch, 1,09 ha die Stufe mittel und 7,35 ha die Stufen gering und sehr gering. Wald ist bei dieser Trasse nicht betroffen.

Bei der „OD Kondrau“ kommt es zu einem Gesamtverlust landwirtschaftlich genutzter Fläche in Höhe von 12,08 ha. 2,44 ha haben dabei die Belastungsstufe hoch, 1,67 h die Stufe mittel und 7,97 ha die Stufen gering und sehr gering. Wald ist bei dieser Trasse nicht betroffen.

Die „OD-Kondrau“ ist somit in Bezug auf das Schutzgut Sachgüter die günstigste Variante. Die „Regionaltrasse“ ist wiederum günstiger als die „Kappelwaldtrasse“.

3.1.5 Vergleich der Varianten anhand der Umweltauswirkungen

Aufgrund der aus Sicht der Umweltschutzgüter divergierenden Ergebnisse und der Tatsache, dass jede der zu untersuchenden Varianten sowohl Vor-als auch Nachteile aufzuweisen hat, kann keine Variante als deutlich günstigste oder deutlich ungünstigste Lösung bezeichnet werden.

Bei einer Bewertung hinsichtlich aller Schutzgüter zeigt sich jedoch, dass die Variante „Kappelwaldtrasse“ als ungünstigere Lösung im Vergleich zu den beiden Varianten „Ortsdurchfahrt Kondrau“ und „Regionaltrasse“ einzustufen ist. Zwar ist diese aufgrund ihrer weitgehend siedlungsfernen Lage in Bezug auf Luft und Lärm die günstigere Lö-

sung. Hinsichtlich der übrigen Schutzgüter weisen dagegen die anderen Trassen aufgrund ihrer Führung entlang und auf bestehenden Verkehrswegen sowie auf der ehemaligen Bahnlinie deutliche Vorzüge auf.

Im Vergleich der beiden letztgenannten Varianten überwiegen die Vorteile der Variante „Regionaltrasse“ wegen der damit verbundenen Umfahrung von Kondrau und der Entlastung der dort lebenden Menschen. Diese Vorteile werden durch zusätzliche Schutzmaßnahmen für die direkt betroffenen Anwohner in Waldsassen und Kondrau noch verstärkt.

3.2 Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen

Es werden zahlreiche Maßnahmen zur Verminderung der Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter ergriffen. Die Maßnahmen sind sowohl in der Anlage 3d zur Unterlage 1d als auch in der Unterlage 10.1d dargestellt, auf die verwiesen wird.

An dieser Stelle erfolgt lediglich eine zusammengefasste und verkürzte Darstellung:

Schutzgut	Projektwirkung	Vermeidungsmaßnahmen/Minimierungsmaßnahmen	Schutzmaßnahmen	Gestaltungsmaßnahmen
Menschen	Wohnfunktion Verkehrsbedingte Immissionen Bauzeitlich: Lärm, Erschütterung, mit Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit sowie auf Gebäude	Wahl einer den Lärm mindernden Trasse	Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich Optimierung des Bauablaufs und der Baumaschinen	
	Beeinträchtigung der Erholungsnutzung durch Verkehrslärm Zerschneidung/Trennwirkung	Erhaltung und Wiederherstellung des bestehenden Wegenetzes durch Verlegung und Anpassung		Neugestaltung des nachgeordneten Wegenetzes; Wegebau aus Kiestragschicht und wassergebundener Decke
	Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsfunktionen durch optische Unruhe und Blendwirkung		Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr wird durch Einschnittslagen reduziert	Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr wird durch die geplante dichte Gehölzpflanzung in Teilbereichen erheblich reduziert.
Tiere und Pflanzen	Verlust von Lebensräumen durch Überbauung sowie	Mit dem Verzicht auf die Varianten im Südosten von Waldsassen bei der aktuellen	-Schutz von Lebensstätten (S 1)	Naturnahe Gestaltung von Böschungen und Anschlussstellen, der rückzubauenden und der

zen, biologische Vielfalt	durch verkehrsbedingte Auswirkungen	Planung konnten Eingriffe in das FFH-Gebiet DE 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“ vermieden werden; Entsiegelung und Renaturierung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen	-Schutz zu erhaltender Biotopflächen und Gehölzbestände (S 2)	querenden Straßen sowie der Regenbehandlungsanlagen
	Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb	Begrenzung des Baufeldes im Bereich von an die Trasse angrenzenden Biotop-, Gehölz- und Waldbeständen	-Errichtung von Absperrungen und Bauzäunen nach den örtlichen Erfordernissen -Schutz der Gehölzbestände während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP4 Schutzmaßnahmen für Fließgewässer vor baubedingten Beeinträchtigungen (S 3)	
	Zerschneidung/Trennwirkung		-Tierökologische Gestaltung des Durchlassbauwerkes (S 4)	Gestaltung der überbrückten Bereiche unter Berücksichtigung tierökologischer Kriterien
Boden	Versiegelung und Überbauung	Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen Ausführung der Feldwege in der Regel mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke Baufeldbegrenzungen im Bereich von Waldbeständen und Biotopen	Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen	Renaturierung der entsiegelten Flächen im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen beziehungsweise Rekultivierung zu landwirtschaftlichen Nutzflächen
	Bauzeitliche Erschütterungen im Umfeld der Teerteiche	Einbau einer abdichtenden Sicherungswand (z.B. Schmal- oder Schlitzwand), die in den anstehenden tonigen Boden einbindet, anschließende (erschütterungsfreie) Herstellung der Bohrpfehlwand hinter dieser Sicherungswand	weitere, spezifische Schutzmaßnahmen, vgl. insbesondere Auflagen unter Ziffer A.III.2.9 dieses Beschlusses	
Wasser	Beeinträchtigung des Forellenbachs		Schutz der Fließgewässer (S 3)	
	Gefährdung von Grund und	Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen	Einhaltung von Sicherheitsvorschriften	Naturnahe Gestaltung und landwirtschaftsgerechte Ein-

	<p>Oberflächenwasser</p> <p>Verringerung der Versickerungsrate</p>	<p>Erhaltung der Grundwasserneubildungsrate durch flächige Versickerung des nicht gefassten Straßenwassers</p> <p>Regenrückhaltebecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider und vorgeschaltetem Absetzbecken</p>	<p>ten zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen</p> <p>Schutz von Fließgewässern während der Bauphase durch Rückhaltung und Reinigung von Baustellenwasser</p>	<p>bindung der Entwässerungsanlagen (Ausbildung von Sumpfböden, Pflanzung von Gehölzbeständen)</p>
	<p>Eingriffe in das Grundwasser (bau-/anlagebedingt) im Bereich der Trogbauwerke</p>	<p>Grundwasserregulierungsmaßnahmen:</p> <p>Schaffung dauerhafter dränabler Elemente parallel zu den „Außenseiten“ der Bohrpfahlwände;</p> <p>Ableitung des Grundwassers vom Grundwasseranstrom- zum Grundwasserabstrombereich mittels unterhalb der Bauwerke verlaufender Dükerrohre;</p> <p>Einspeisung des abgeleiteten Grundwassers in das abstromig gelegene dränable Element;</p>	<p>weitere, spezifische Schutzmaßnahmen, vgl. insbesondere Auflagen unter Ziffer A.IV.3.5 dieses Beschlusses</p>	
	<p>Bauzeitliche Erschütterungen im Umfeld der Teerteiche</p>	<p>Einbau einer abdichtenden Sicherungswand (z.B. Schmal- oder Schlitzwand), die in den anstehenden tonigen Boden einbindet, anschließend (erschütterungsfreie) Herstellung der Bohrpfahlwand hinter dieser Sicherungswand</p>	<p>weitere, spezifische Schutzmaßnahmen, vgl. insbesondere Auflagen unter Ziffer A.III.2.9 dieses Beschlusses</p>	
<p>Luft/ Klima</p>	<p>Verkehrsemissionen</p>	<p>Minimierung der Belastungen durch die geplanten Lärmschutzwände, die Führung der Trasse im Einschnitt und in überdeckter Tieflage</p>		
<p>Land- schaft</p>	<p>Veränderung des Landschaftsbildes</p>			<p>Landschaftsgerechte beziehungsweise naturnahe Gestaltung von Böschungen, Auffüllungsflächen, Verschnittflächen und der Regenrückhalteanlagen nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien;</p> <p>Einbindung querender Straßen und</p>

				Wege mit Gehölzen und Baumreihen
--	--	--	--	-------------------------------------

3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Die Umweltauswirkungen werden nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles bewertet.

Die Umweltauswirkungen werden aufgrund der vorgenommenen Feststellungen und Untersuchungen wie folgt bewertet:

Schwerpunkte der Umweltbelastung ergeben sich im Hinblick auf das Schutzgut Mensch durch bau- und betriebsbedingte Lärmemissionen in Erholungsräumen und in Siedlungsgebieten. Zudem kommt es zur Zerschneidung bisher unbeeinträchtigter Erholungsflächen und zur Lärmbelastung in Naherholungsflächen. Es werden im neu und zusätzlich belasteten Siedlungsbereich aber infolge der Lärmschutzmaßnahmen keine Grenzwerte im Hinblick auf den betriebsbedingten Lärm überschritten. Auch durch die steigende Schadstoffbelastung auf Straßennebenflächen kommt es zu keiner Grenzwertüberschreitung. In diesem Zusammenhang ist zudem zu betrachten, dass durch den Neubau der B 299 auch Umweltentlastungen zu erwarten sind. Zu nennen ist hier beim Schutzgut Mensch die erhebliche Reduzierung des innerörtlichen Verkehrslärms für bisher an der B 299 gelegene, großflächige Wohngebiete in Waldsassen sowie an der Ortsdurchfahrt Kondrau. Zudem steigt die Qualität der Ortskerne, da dort durch die B 299 neu deutlich weniger Verkehr vorhanden sein wird, was die Attraktivität für Touristen steigert und neben der bereits erwähnten Lärmentlastung dieser Bereiche aufgrund der erhöhten Verkehrssicherheit auch für die Bewohner dieser Bereiche wieder interessanter wird.

Bauzeitlich ist hinsichtlich der Lärmwirkungen teilweise mit erheblichen Überschreitungen der projektspezifischen Richtwerte während der Ramm- und Bohrarbeiten an der nächstgelegenen Bebauung im Tageszeitraum zu rechnen. Dabei ist hinsichtlich der während der Bauphase anfallenden Beeinträchtigungen zu beachten, dass diese jedenfalls nur vorübergehender Natur sind. Hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen wird auf die Unterlage 8.3d Bezug genommen. Sofern dennoch nicht ausgleichbare

Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese zu entschädigen, vergleiche hierzu die Auflagen unter Ziffer A.III.2. des Beschlusses. Sofern es infolge der bauzeitlichen Erschütterungen zu Schäden an umliegenden Gebäuden kommen sollte, ist hierfür entsprechend Schadensersatz zu leisten.

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ergibt sich der Schwerpunkt der Umweltbelastungen durch die Unterbrechung beziehungsweise Beeinträchtigung von hoch- und mittelwertigen Lebensräumen. Zudem kommt es zu einer Überbauung und Verlust von Waldflächen, einer Überbauung und Zerstörung teils hochwertiger Strukturen und Wuchsorte von Pflanzen sowie zur Überbauung und Verkleinerung beziehungsweise Verinselung von Tierlebensräumen. Auch werden verbleibende Lebensräume verkleinert und teils entwertet. Durch die vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen allerdings so weit wie möglich reduziert.

Für die Schutzgüter Boden und Sachgüter ergibt sich der Schwerpunkt der Umweltbelastungen durch die Netto-Neu-Versiegelung von Boden. Zudem kommt es im Hinblick auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft zu dem Verlust von Bodenfunktionen, insbesondere durch Versiegelung, und zu dem Verlust von land- und forstwirtschaftlichen Produktionsflächen. Auch mit dem Verlust der Versickerungsfunktion ist zu rechnen. Ferner steigt der potenzielle Schadstoffeintrag, wobei es nicht zu einer Überschreitung der einzuhaltenden Grenzwerte kommt. Zudem kann es zu einer Beeinträchtigung der Kaltluftabzugsbahnen kommen. Allerdings kommt es durch den Neubau der B 299 auch zu einer Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen und das Zulassen einer ungestörten Bodenentwicklung und Versickerung auf diesen Flächen.

Für das Schutzgut Landschaft liegt der Schwerpunkt der Umweltbelastungen in der Errichtung technischer Elemente, vor allem Straßendämme, Überführungsbauwerke und die optische Abriegelung von Sichtbeziehungen. Dies beeinträchtigt die Erholungsräume. Durch die Führung der Trasse in, teilweise auch überdeckter, Tieflage werden aber auch diese Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten.

Für das Schutzgut Sachgüter sowie Tiere und Pflanzen ergibt sich der Schwerpunkt der Umweltbelastungen durch den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen und in geringem Maß Biotopflächen. Durch die Wahl der Trasse konnte aber eine größtmögliche Schonung der landwirtschaftlichen Nutzflächen erzielt werden.

Die sich aus diesen Konfliktschwerpunkten ergebenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz bewegen sich gegenüber entsprechenden Landschafts- und Siedlungsräumen mit vergleichbaren Vorhaben in leicht erhöhtem Rahmen. Jedoch sind dabei besonders schwerwiegende oder

über das in jedem Fall zu erwartende Mindestmaß deutlich hinausgehende, mit den Zielen der Raumordnung und der Umweltvorsorge nicht vereinbare Beeinträchtigungen, nicht gegeben. Das geplante Straßenbauvorhaben weist keine solchen Größenordnungen und keine so komplexe Wirkgefüge auf, dass erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären.

Durch die ergriffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen werden die beeinträchtigten Umweltauswirkungen deutlich begrenzt. Die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes werden durch entsprechende Maßnahmen kompensiert.

Aufgrund unvermeidbarer, erheblicher Beeinträchtigungen durch Lärmauswirkungen während der Bauphase besteht für betroffene Eigentümer dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung beziehungsweise auf Entschädigung für passiven Schallschutz, vergleiche insbesondere die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses.

III. Materiell-rechtliche Würdigung

1. Rechtmäßigkeit der Planung

Das Bauvorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2. Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in die individuellen Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignungen ist. Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist, wobei dies nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall ist, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04).

2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG dem Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung des 6. FStrAbÄndG vom 23. Dezember 2016 (BGBl. 2016 I, S. 3354 ff.) als Anlage beigefügt ist, ist die B 299 Ortsumfahrung Waldassen/Kondrau im vordringlichen Bedarf enthalten.

Durch die Aufnahme der Ortsumgehung Waldassen/Kondrau in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen steht damit die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 26/94). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist auch im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die

Planfeststellung verbindlich. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat dieser Planung mit Schreiben vom 22.12.2010 zugestimmt.

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird jedoch nicht die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit der näher untersuchten Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az.: 4 C 5/96, NVwZ 1998, S. 508). Im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde zu treffenden Abwägungsentscheidung ist darüber zu befinden, ob nicht sonstige öffentliche Belange so gewichtig beeinträchtigt werden, dass trotz bedarfsplanerischem Erfordernis auf den Bau der Straße verzichtet beziehungsweise eine andere Trasse gewählt werden muss. Hierbei sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen, vergleiche § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG:

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) wäre nicht vertretbar. Darauf wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange näher eingegangen.

2.2 Planungsziele

Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die Bundesstraße B 299 nimmt aufgrund ihrer exponierten Lage sowie ihres gesamten Straßenumfelds in Waldsassen zugleich die Funktion einer bedeutsamen Erschließungs- und Geschäftsstraße ein.

Die B 299 ist für die Stadt Waldsassen, den nordostoberpfälzischen Raum sowie für die Stadt Cheb (Eger) und das nordwestböhmische Gebiet eine Zubringerstraße zur Bundesautobahn A 93 bei Mitterteich und zum übrigen Bundesfernstraßennetz.

Die Öffnung des Grenzübergangs im Zuge der Bundesstraße B 299 bei Waldsassen/Eger im Jahr 1990 hat auf dem Streckenabschnitt der Bundesstraße B 299 zwischen der Bundesautobahn A 93 bei Mitterteich und der Bundesgrenze zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens geführt. Die Verkehrssituation auf diesem Streckenabschnitt wird auch künftig maßgeblich vom grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik bestimmt werden.

Der regionale Grenzübergang bei Waldsassen hat aufgrund der günstigen Verkehrsanbindung des nordwestböhmischen Raums über die Bundesstraße B 299 an die Bundesautobahnen A 93 zum Raum Weiden und weiter nach Süddeutschland hinsichtlich des grenzüberschreitenden, überregionalen und regionalen Pkw-Verkehr eine besondere Bedeutung erlangt. Diesen hohen Verkehrsanforderungen wird die unzureichend ausgebaute Bundesstraße B 299 vor allem durch die noch verbliebene Ortsdurchfahrt von Waldsassen und Kondrau mit zahlreichen Ortsstraßeneinmündungen, Zufahrten, Ampelanlagen, unübersichtlichen Stellen und Fußgängerverkehr nicht mehr gerecht. Um den hohen verkehrlichen Anforderungen zu entsprechen, ist die plangegenständliche Verlegung der Bundesstraße B 299 im Bereich von Waldsassen und Kondrau notwendig.

Der Planung liegen die Verkehrsgutachten vom Juli 2012 und Januar 2017 der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH zu Grunde.

2.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Im Oktober 2011 wurden zur Ermittlung der damaligen Verkehrsbelastungen an insgesamt drei Knotenpunkten und acht Querschnitten im Stadtgebiet von Waldsassen Verkehrserhebungen durchgeführt. Die Knotenstromzählungen fanden am Donnerstag, den 20.10.2011 in der Zeit von 14:30 Uhr bis 18:30 Uhr statt. Hierbei wurden die Verkehrsströme in 15-Minuten-Intervallen entsprechend der Fahrzeugarten erfasst und notiert. Hinsichtlich der genauen Knotenpunkte wird auf das Gutachten vom Juli 2012 (Unterlage 1 Anhang 1) Bezug genommen. Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf wurden an acht Querschnitten elektronische Verkehrszählungen über einen Zeitraum von 24 Stunden durchgeführt. Hinsicht der genauen Querschnitte wird ebenfalls auf das Gutachten vom Juli 2012 verwiesen. Zudem fanden am 20.10.2011 Verkehrsbefragungen an vier Querschnitten an den Stadtgrenzen von Waldsassen statt. Dadurch können Informationen zur Verkehrsstruktur sowie den Herkunfts- und Zielorten getroffen werden. Zudem werden dadurch Fahrzwecke und Fahrzeugbesetzung ermittelt. Mittels Hochrechnungsfaktoren wurde die Befragungsstichprobe auf den Gesamtverkehr hochgerechnet.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde eine Aktualisierung der Verkehrsprognose beziehungsweise des Verkehrsgutachtens nötig, da es vor allem im Bereich des Schwerverkehrs aktuelle Entwicklungen gab, die zu berücksichtigen waren. In der letzten Aktualisierung wurden neue Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt und das Verkehrsmodell fortgeschrieben. Für die Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 wurden die Erkenntnisse der Bundesverkehrswegeplanung herangezogen. Ferner lag eine Verkehrsuntersuchung zur geplanten Ortsumgehung von Cheb vor, die berücksichtigt wurde. Aufgrund der zuletzt wahrgenommenen Zunahme des

Schwerlastverkehrs in Waldsassen wurden dann im Oktober und November 2015 vom Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach Verkehrszählungen durchgeführt. Die Verkehrszählungen begannen nach der Eröffnung der Ortsumgehung von Cheb, die am 7.09.2015 stattfand. Auf diese Weise wurden die Auswirkungen der Ortsumgehung von Cheb berücksichtigt. Die Verkehrszählungen im Herbst 2015 zeigen eine Verkehrszunahme auf der B 299 im Schwerverkehr und an der nördlichen Zählstelle auch im Kfz-Verkehr. Es wurde zudem im Frühjahr 2016 auch eine Kennzeichenerfassung durchgeführt, um die Durchgangsverkehre erneut festzuhalten. Es fand insgesamt eine Erfassung über etwa sechs Wochen in beiden Fahrtrichtungen statt. Die Kennzeichenerfassung gibt einen Überblick über Quell- und Ziel- sowie Durchgangsverkehre im Bereich der Stadt Waldsassen.

Bei den aktuellen Verkehrszählungen zeigten sich an den Zählstellen im Zuge der B 299 unterschiedliche Entwicklungen. Daher wurde eine längere Zeitreihe von Zählergebnissen aus der Vergangenheit mit aufgenommen. Dazu wurden die Ergebnisse der regelmäßigen Straßenverkehrszählungen seit 1995 übernommen und durch weitere vorliegende Stichtagserhebungen ergänzt. Zur besseren Vergleichbarkeit wird dabei im Kfz-Verkehr der DTVw, also der werktägliche Verkehr, aufgezeigt. In der nachfolgenden Tabelle sind die Zählergebnisse im Kfz-Verkehr an den Zählstellen der B 299 nördlich von Waldsassen und südlich von Waldsassen und Kondrau enthalten.

DTVw	B 299 nördlich Waldsassen	B 299 südlich Waldsassen
SVZ 1995 (DTV)	6.800 Kfz/24h	9.700 Kfz/24h
SVZ 2000	4.800 Kfz/24h	10.200 Kfz/24h
SVZ 2005	5.600 Kfz/24h	10.000 Kfz/24h
SVZ 2010	4.200 Kfz/24h	9.700 Kfz/24h
VKZ Oktober 2011	4.400 Kfz/24h	10.000 Kfz/24h
VKZ Oktober 2015	6.500 Kfz/24h	10.200 Kfz/24h
VKZ November 2015	6.200 Kfz/24h	10.100 Kfz/24h
SVZ 2015 / DTV 2014	5.800 Kfz/24h	-
DTV 2016 (KZE)	6.700 Kfz/24h	9.400 Kfz/24h

Tab. 1: Vergleich der Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr (DTVw)

Es wird deutlich, dass vor allem an der Zählstelle nördlich von Waldsassen sichtbare Schwankungen im Kfz-Verkehr auftreten. An der südlichen Zählstelle sind die Messungen dagegen relativ konstant. Aus diesen Ergebnissen ist zu schließen, dass es vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Waldsassen und Cheb Schwankungen im Verkehrsaufkommen gibt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklungen im Schwerverkehr an den beiden Zählstellen:

SV (DTV)	B 299 nördlich Waldsassen	B 299 südlich Waldsassen
SVZ 1995	214 SV/24h	386 SV/24h
SVZ 2000	111 SV/24h	363 SV/24h
SVZ 2005	166 SV/24h	362 SV/24h
SVZ 2010	259 SV/24h	432 SV/24h
VKZ Oktober 2011 (DTVw)	260 SV/24h	520 SV/24h
VKZ Okt./Nov. 2015	415 SV/24h	595 SV/24h
SVZ 2015 / DTV 2014	400 SV/24h	-
DTV 2016 (KZE)	421 SV/24h	591 SV/24h

Tab. 2: Vergleich der Verkehrsbelastungen im Schwerverkehr (DTV)

Im Schwerverkehr kam es in den letzten Jahren zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsbelastungen. Da es im Untersuchungsraum nur geringe wirtschaftliche Entwicklungen gibt, sind diese Zunahmen auf den Durchgangsverkehr aus und in Richtung Tschechien zurückzuführen.

Das Ergebnis der Kennzeichenerfassung ist, dass am nördlichen Messquerschnitt der Anteil des Durchgangsverkehrs in südlicher Fahrtrichtung im Gesamtverkehr bei 58 % und im Schwerverkehr bei 90 % liegt. Am südlichen Messquerschnitt werden in Fahrtrichtung Norden im Gesamtverkehr 41 % und im Schwerverkehr 59 % Durchgangsverkehre ermittelt. In der Ortsdurchfahrt von Waldsassen werden heute bis zu 11.600 Kfz/24h erreicht. Am Grenzübergang nach Tschechien verkehren 7.000 Kfz/24h (davon 550 SV/24h).

2.2.2. Künftige Verkehrsverhältnisse

Verkehrsprognose 2030

Es erfolgte eine Fortschreibung der Verkehrsprognose bis zum Jahr 2030. Diese Prognose wurde getrennt für den Personen- und Schwerverkehr durchgeführt.

Hinsichtlich des Personenverkehrs ergibt sich Folgendes:

Das statistische Landesamt Bayern geht bis zum Jahr 2030 von einem Rückgang der Bevölkerung in Waldsassen (von 6.600 im Jahr 2015 auf 5.800 im Jahr 2030) sowie im gesamten Landkreis Tirschenreuth (von 72.800 im Jahr 2015 auf 66.600 im Jahr 2030) aus. Zwar wird der Motorisierungsgrad (Pkw-Besitz) bis zum Jahr 2030 etwa um 2,3 % steigen, die jährliche Fahrleistung dagegen wird bis zum Jahr 2030 um etwa 1,8 % zurückgehen.

Zusammenfassend ist von einem leichten Rückgang des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr auszugehen. In der Verkehrsuntersuchung 2017 wurde die geplante Aufstufung Waldsassens zusammen mit Cheb zum Oberzentrum dahingehend berücksichtigt, dass dies dazu führen kann, dass der Rückgang aufgefangen wird. Hinsichtlich des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs wird daher eine Stagnation angenommen. Hinsichtlich des grenzüberschreitenden Verkehrs ist dagegen von einer Zunahme von etwa 5 % über den Prognosezeitraum auszugehen.

Auch die Tatsache, dass in Waldsassens die Revitalisierung des Gewerbegebiets auf dem ehemaligen Bareuther Gelände, an der Mitterteicher Straße im Bereich des geplanten mittleren Anschlusses an die verlegte B 299 ansteht und auch dadurch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen entsteht, wurde berücksichtigt.

Hinsichtlich des Schwerverkehrs ist Folgendes auszuführen:

Es wird mangels regionaler Daten bei der Entwicklung hauptsächlich auf die Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung zurückgegriffen. Es wurde für die Entwicklung des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs der Maximalwert der Zunahme der regionalen Entwicklung von 10 % angesetzt. Für den Durchgangs- und grenzüberschreitenden Verkehr wird eine Zunahme von 32,2 % über den Prognosehorizont angenommen.

Sofern keine Maßnahmen im Straßennetz ergriffen werden (sogenannter Prognosenullfall) ist mit folgender Entwicklung zu rechnen:

Das Verkehrsaufkommen im Zuge der B 299 in der Ortsdurchfahrt von Waldsassens steigt auf bis zu 12.200 Kfz/24h. Am Grenzübergang nach Tschechien werden 7.600 Kfz/24h (davon 750 SV/24h) erreicht. Die Verkehrszunahmen liegen bis zum Jahr 2030 im Kfz-Verkehr bei bis zu 800 Kfz/24h und im Schwerverkehr bei bis zu 200 SV/24h.

Die Verlegung der B299 hat folgende verkehrliche Wirkungen für das Prognosejahr 2030:

Die plangegenständliche Variante „Regionaltrasse“ bündelt für das Prognosejahr 2030 im südlichen Abschnitt (Ortsumgehung Kondrau) etwa 8.000 Kfz/24h, im nördlichen Bereich etwa 6.500 Kfz/24h. Im Schwerverkehr werden bis zu 650 SV/24h auf die Trasse verlagert. Auf der derzeitigen Ortsdurchfahrt verbleiben nur noch insgesamt maximal 5.800 Kfz/24h und 300 SV/24h. Im Vergleich zum Prognosenullfall betragen die Verkehrsabnahmen in der Ortsdurchfahrt Waldsassens damit zwischen 6.400 Kfz/24h und maximal 8.000 Kfz/24h, im Schwerverkehr bis zu 650 Kfz/24h. Im weiteren Verlauf der B 299 in südlicher Richtung sowie am Grenzübergang ergeben sich im Vergleich zum Prognosenullfall keine Änderungen der Verkehrsbelastungen. Auch im weiteren Straßennetz kommt es nur zu geringfügigen Verkehrsverlagerungen. Es ist daher keine Verkehrszunahme bedingt durch die „Regionaltrasse“ erkennbar. Eine

Verkehrszunahme nördlich von Waldsassen ergibt sich ausschließlich aus der Verlagerung des Verkehrs von der Gemeindeverbindungsstraße „Waldsassen – Hundsbach“ auf die Bundesstraße B 299.

Bei Realisierung der „OD-Kondrau“ kommt es hinsichtlich der Ortsdurchfahrt Waldsassen zu denselben Prognosen und Entlastungen.

Im südlichen Abschnitt, also bei der Ortsumgehung Kondrau, kommt es allerdings mangels Realisierung der Ortsumgehung zu keinen Entlastungen im Vergleich zum Prognosenullfall.

Bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ werden für das Prognosejahr 2030 Verkehrsstärken zwischen 4.400 Kfz/24h und 5.200 Kfz/24h erreicht. In der Ortsdurchfahrt verbleiben bis zu 6.800 Kfz/24h. Das Schwerverkehrsaufkommen auf der Umgehung beträgt bis zu 600 SV/24h. In der Ortsdurchfahrt Waldsassen verbleiben maximal 200 SV/24h.

Im Vergleich zur plangegegenständlichen Variante ist die Entlastungswirkung entlang der B 299 geringer. Die Ortsdurchfahrt wird um maximal bis zu 5.200 Kfz/24h entlastet. Auf den westlichen Einfahrtsstraßen entlang der St 2175 (Konnersreuther Straße) und der Schützenstraße werden Entlastungen von bis zu 900 Kfz/24h beziehungsweise 1.200 Kfz/24h erreicht. Es werden ebenfalls keine großräumigen Verlagerungseffekte außerhalb des Stadtgebiets Waldsassens ermittelt.

Verkehrsprognose 2035:

Darüber hinaus ist folgende Abschätzung der Entwicklungen zwischen 2030 und 2035 vorgenommen worden (vergleiche Stellungnahme der brenner BERNARD ingenieure GmbH vom 31.03.2020), wobei dies getrennt für den Personen- und Schwerverkehr beurteilt wird:

Demnach ist den aktuellen Daten der Bevölkerungsrechnungen zwischen 2030 und 2035 ein weiterer Rückgang der Einwohner/innen in Waldsassen (um ca. 5 % in fünf Jahren) sowie auch im Landkreis Tirschenreuth (um ca. 2 % in fünf Jahren) zu entnehmen. In der allgemeinen Mobilitätsentwicklung wird für diesen Zeitraum angenommen, dass der Motorisierungsgrad und die Jahresfahrleistung zurückgehen, sodass der Personenverkehr bis zum Prognosehorizont 2035 abnehmen wird. In der Folge werden im Personenverkehr somit bei einer Fortschreibung der Prognose von 2030 auf 2035 keine verkehrlichen Änderungen erwartet.

Im Schwerverkehr ist die Gebietsentwicklung in Waldsassen und im Landkreis berücksichtigt, wobei weitere Entwicklungen bis 2035 nicht gemeldet sind. Für die regionale Entwicklung wurde in der Verkehrsuntersuchung bis 2030 von einem Maximalwert in Höhe eines Zuwachses von 10 % ausgegangen. Die derzeitige regionale Entwicklung

erreicht den Maximalwert nicht, mithin kann die Zunahme auf 2035 erweitert werden. Darüber hinaus wurden im großräumigen und grenzüberschreitenden Schwerverkehr im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bereits hohe Ansätze gewählt. Hierbei werden alle Entwicklungen in Eger erfasst und zusätzlich weitere Zunahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs in den Prognosefaktoren berücksichtigt. Zudem gehen aktuelle Daten von einer Abflachung der Entwicklungen im Güterverkehr ab 2030 aus. Folglich kann auch im Güterverkehr angenommen werden, dass die hoch angesetzten Annahmen bis 2035 gelten und keine weiteren Verkehrszunahmen zu erwarten sind.

Zusammenfassend kann für den Personenverkehr und für den Güterverkehr davon ausgegangen werden, dass die ermittelten Belastungswerte für 2030 auch in 2035 noch Gültigkeit behalten und keine gesonderte Hochrechnung erfolgen muss.

Insofern wurde auf eine gesonderte Hochrechnung und die Anpassung der verschiedenen Planunterlagen verzichtet.

Bewertung

Die größere Bündelungswirkung für den Verkehr wird durch Realisierung der „Regionaltrasse“ erreicht. Dadurch können im bestehenden Straßennetz die höchsten Entlastungen erzielt werden. Während es bei Realisierung der „OD-Kondrau“ zu gar keiner Entlastung im südlichen Abschnitt kommt, verbleiben bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ bis zu 2.800 Kfz/24h mehr in der südlichen Ortsdurchfahrt als im Planfall.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschmissionen voraus, dass die ihr zugrundeliegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, das heißt methodisch fachgerecht, erstellt worden ist. Entscheidend ist, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet wurde (vergleiche BVerwG, Urteil vom 12.08.2009 – 9 A 64/07 Rn. 96).

Die Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 sind schlüssig. Durch die erneuten Zählungen ist sichergestellt, dass die aktuellsten Geschehnisse mit einbezogen sind. Angesichts der zu erwartenden strukturellen und personellen Entwicklungen in und um Waldsassen ist nicht damit zu rechnen, dass die Prognosen fehlgehen könnten. Aufgrund der vorliegenden – auf nachvollziehbaren Tatsachen beruhenden – Einschätzungen, sind auch die von einigen Einwendern vorgebrachten Ängste, dass der Verkehr noch weiter explodieren könne, unbegründet.

Die Verkehrsprognose wurde mit den derzeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, das heißt methodisch fachgerecht, erstellt.

Lediglich ergänzend ist zu erwähnen, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vom Büro Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak mit einer Stellungnahme zur Prognose 2030 vom 04.08.2016 bestätigt wurden. Auch diese geht davon aus, dass angesichts der erwarteten Bevölkerungsrückgangs in Waldsassen sowie im Landkreis Tirschenreuth um 8 % bis 2030 im Gesamtverkehr auf der B 299 im Bereich Waldsassen künftig mit keiner stärkeren Verkehrszunahme zu rechnen sei. Da es im Bereich des Schwerverkehrs tatsächlich keine Belastungssteigerung zwischen den Jahren 2014 bis 2016 gab, sind nach Auffassung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak die in der Prognose 2030 ermittelten Reserven mit einer Zunahme um 27 % südlich von Waldsassen und 42 % nördlich von Waldsassen deutlich höher als die Entwicklung tatsächlich sein werde. Die Prognose des Schwerverkehrs in Waldsassen liege daher auf der sicheren Seite. Nach Auffassung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak liegt die Gesamtprognose im Erwartungsbereich.

Mangels normativer Vorgaben kommt bezüglich des Prognosehorizonts eine starre Festlegung nicht in Betracht, in der straßenrechtlichen Planfeststellung wird in der Regel mit Prognosezeiträumen von 10 bis 15 Jahren gerechnet, wobei eine Beschränkung des Prognosehorizonts unsachgemäß ist, wenn von vornherein feststeht, dass diesem für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt (BayVGH, Urteil vom 28.10.2020 – Az.: 8 A 18.40046 Rn. 41). Die Verkehrsprognose 2035 wurde vorliegend zwar lediglich abgeschätzt, allerdings wurde schlüssig dargelegt, warum die ermittelten Belastungswerte für 2030 auch in 2035 noch gültig sind und somit keine gesonderte Hochrechnung erforderlich ist.

Demnach bestand für die Planfeststellungsbehörde kein Grund die Verkehrsprognose in Zweifel zu ziehen.

2.2.3 Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit

Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben schließt es aus, im Planfeststellungsverfahren die zugrundeliegende Kosten-Nutzen-Analyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern (BVerwG, Urteil vom 18.06.1997, Az. 4 C 3/95, NVwZ-RR 1998, 292). Die Aufnahme in den Bedarfsplan schließt des Weiteren regelmäßig die Annahme der Finanzierbarkeit einer Straßenbaumaßnahme in absehbarer Zeit ein (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2004, Az. 4 CN 4.03).

Bei vorausschauender Beurteilung sind der Realisierung des geplanten Bauvorhabens entgegenstehende unüberwindliche finanzielle Schranken nicht ersichtlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04).

3. Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Regierung der Oberpfalz hat mit der landesplanerischen Beurteilung vom 07.02.1996 das Raumordnungsverfahren für das Verfahren Bundesstraße 299 „Mitterteich-Waldsassen-Bundesgrenze“ Verlegung bei Waldsassen/Hundsbach“ abgeschlossen. Dabei wurde die sogenannte „Variante II“, die auf der stillgelegten Bahnlinie „Wiesau – Eger“ mit Beginn der Trasse in Höhe der ehemaligen Porzellanfabrik „Bareuther“ verläuft, landesplanerisch positiv beurteilt. Es wurde ausdrücklich die Fortführung der Verlegung der B 299 auf der ehemaligen Bahntrasse in Richtung Süden als Umgehung von Kondrau gefordert. Die Regierung der Oberpfalz stellte mit Schreiben vom 22.03.2012 fest, dass das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung Bestand habe, unabhängig davon, dass es bei einzelnen in die Beurteilung eingeflossenen Fragestellungen mittlerweile ein sich gegenüber dem Jahr 1996 leicht verändertes Bild ergebe, da diese Veränderungen für das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung keine unmittelbare Relevanz entfalten. Einer Neubewertung der landesplanerischen Beurteilung vom 07.02.1996 bedarf es daher nicht.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) mit Stand 1. Januar 2020 ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4.1.1 Z). Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 4.2 G).

Mit Schreiben vom 16.10.2013 hat sich die Höhere Landesplanungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung geäußert und die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung bestätigt.

Für die beantragte Tektur C wird an dieser Bewertung mit Verweis auf die aufgeführten Belange der Raumordnung nach der Stellungnahme des Sachgebietes 24 der Regierung der Oberpfalz (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung) vom 27.08.2019 festgehalten.

Darüber hinaus entspricht das Vorhaben nach der Stellungnahme des Sachgebietes 24 der Regierung der Oberpfalz vom 27.08.2019 den fachlichen Zielvorgaben des Regionalplans der Region Oberpfalz-Nord (RP 6). So sollen gemäß Grundsatz B IX 4.21 des

RP 6 zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation Ortsumgehungen geschaffen werden. In der Zielbegründung wird eine zeitnahe Umsetzung der Verlegung der B 299 als Ortsumfahrung der Stadt Waldsassen explizit gefordert. Zudem leistet das Vorhaben einen Beitrag zur Verbesserung des Anschlusses des östlichen Landkreises Tirschenreuth an die Autobahn A 9, Richtung Nürnberg im überörtlichen Straßennetz (vgl. RP 6 B IX 4.1 Z).

Insbesondere die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung mit den daraus abgeleiteten immissionsmindernden Maßnahmen sowie der Fachbeitrag zur Wasser-Rahmenrichtlinie und das Gutachten zur Beurteilung der Grundwassereingriffe der Tektur C werden aus Sicht des Sachgebiets 24 der Regierung der Oberpfalz begrüßt. Sie können im Abschnitt Mitterteich – Waldsassen – Tschechische Republik der B 299 dazu beitragen, ein weiteres Anwachsen der Lärmbelastung zu vermeiden und bestehende Lärmbelastungen zu vermindern (vgl. RP 6 B XII 4.2 G). Außerdem wird auch der regionalplanerische Grundsatz berücksichtigt, wonach insbesondere die Quellbäche und Oberläufe der Flüsse des Oberpfälzer Waldes und Steinwaldes besonders vor Verunreinigungen geschützt werden sollen (vgl. RP 6 B XI 3.1 G).

Der Regionale Planungsverband Oberpfalz-Nord kommt in seiner Stellungnahme vom 29.08.2019 ebenfalls zu dem Ergebnis, dass dem geplanten Vorhaben zur Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau keine Ziele des Regionalplans Oberpfalz-Nord entgegenstehen.

3.2 Planungsvarianten

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – Az.: 9 B 10/09). Grundsätzlich sind solche Ausführungsvarianten abzuwägen, die ernstlich in Betracht kommen (BayVGH, Urteil vom 25.10.2019 – Az.: 8 A 16.40030). Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrens-stadium auszuschneiden (BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – Az.: 9 B 10/09; BVerwG, Urteil vom 16.08.1995 – Az.: 4 B 92.95).

Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativprüfung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören beispielsweise Kostengesichtspunkte

ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

Bei einem Verzicht der Verlegung der gegenwärtigen B 299 im Planungsgebiet („Nullvariante“) würde es mit Blick auf die steigenden Verkehrszahlen sowohl zu einer weiteren Verschlechterung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als auch der Lebensqualität der Anwohner in den Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau kommen. Unter Berücksichtigung der zukünftigen Struktur- und Bevölkerungsentwicklung im Raum Waldsassen werden für den Prognosehorizont 2030 Prognoseverkehre auf dem Bestandsnetz von bis zu rund 12.200 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Waldsassen und etwa 7.600 Kfz/24h (davon 750 SV/24 h) am Grenzübergang nach Tschechien erwartet. Neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt Hundsbach durch den bereits fertiggestellten Bauabschnitt (Verlegung bei Waldsassen/Hundsbach) ist daher die Verlegung der B 299 auch aus dem Kernstadtbereich von Waldsassen und der Ortschaft Kondrau dringend geboten. Die im Rahmen der Planrechtfertigung unter Ziffer C.III.2.2 dieses Beschlusses genannten Planungsziele lassen die Nullvariante nicht vorzugswürdig erscheinen, da diese mit ihr nicht erreicht werden können. Die unbestreitbaren Nachteile des Bauvorhabens sind unter Berücksichtigung sämtlicher Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Bauvorhaben zwingend erfordern.

Im vorangegangenen und mit der landesplanerischen Beurteilung vom 07.02.1996 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren waren neben der vorliegenden Planungsstrasse auch weitere im Norden von Waldsassen verlaufende Trassen Gegenstand einer Gesamtabwägung im Sinne der Raumordnung. Ergebnis dieser landesplanerischen Beurteilung war, dass diese weiträumig um Waldsassen verlaufenden Wahllinien nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung in Einklang zu bringen sind. Diese Trassen widersprechen insbesondere den Zielvorgaben der Raumordnung bezüglich der Land- und Forstwirtschaft, der Umweltgestaltung und der Erholung.

Süd-Ost-Umgehungen von Waldsassen müssten die Talaue der Wondreb zweifach queren und würden insoweit unmittelbar in das FFH-Gebiet 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“ eingreifen. Aufgrund dieser besonderen natur- schutzfachlichen Wertigkeit des betroffenen Landschaftsraums wurden Süd-Ost-Umgehungen bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

Auch die beiden äußersten im Raumordnungsverfahren untersuchten Nordvarianten, die Wahllinien IXa und VI, wurden im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden, da sie bereits ab dem Grenzübergang einen völlig anderen Richtungsverlauf als die planfestgestellte Trasse haben und daher noch raumgreifender als die Variante „Kappelwaldtrasse“ geführt werden. Des Weiteren würde die bereits realisierte Verlegung der B 299 bei Waldsassen – Hundsbach nicht einbezogen, was zu einem deutlich größeren Flächenverbrauch führt. Hinzu kommen noch erheblich umfangreichere Eingriffe in Natur und Landschaft sowie signifikant höhere Kosten und eine stark verringerte verkehrliche Wirksamkeit.

Die Variante „Heilquellenschutzgebiet“ als Untervariante der „Kappelwaldtrasse“ (vergleiche Übersichtslageplan Unterlage 3d) quert das in Kondrau festgesetzte Heilquellenschutzgebiet. Auf den ersten 1000 m entspricht der Trassenverlauf dem der Variante „Kappelwaldtrasse“. Im weiteren Verlauf verlässt die Trasse westlich von Kondrau dann deren Verlauf und schwenkt dort in nordöstliche Richtung ab, um an möglichst schmaler Stelle das Heilquellenschutzgebiet zu überqueren. Im Anschluss daran führt die Variante unter geringer Richtungsänderung nach Norden in Richtung Kappelwald. Dort trifft sie nördlich der Siedlung bei der Schützenstraße wiederum auf die Variante „Kappelwaldtrasse“, deren weiteren Verlauf sie bis zum Bauende beibehält.

Diese Trasse würde auf einer Länge von rund 650 m ein amtlich festgesetztes, als weit überdurchschnittlich bedeutsam zu bewertendes Heilquellenschutzgebiet, also einen öffentlichen Belang von überragend wichtiger Bedeutung, durchqueren. Das trotz eines erheblichen zusätzlichen bautechnischen Aufwands (Ausbau nach RiStWag, dichte Rohrleitungen, Pumpwerke und ähnlicher) nicht auszuschließende Risiko für dieses Heilquellenschutzgebiet durch Verschmutzungen und/oder Beeinträchtigungen der Grundwasser- und Heilquellenvorkommen infolge von Verkehrsunfällen, beispielsweise mit wassergefährdenden Stoffen, stellt einen gewichtigen Belang dar. Dieser rechtfertigt es, diese Variante bereits im Rahmen der Grobanalyse auszuschneiden, zumal weitere Untersuchungen, die zu größerer Erkenntnissicherheit führen könnten, mit einem nicht mehr vertretbaren finanziellen Aufwand verbunden wären (vergleiche BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07).

3.2.1 Variante „Regionaltrasse“ (plangegegenständliche Trasse)

Die Variante verlässt von Mitterteich kommend zwischen den Orten Pleußén und Kondrau, etwa auf Höhe der Mülldeponie „Steinmühle“, in Richtung Osten die bestehende B 299 und umfährt anschließend Kondrau in einem Abstand von etwa 100 m. Nach etwa 2 km mündet die Trasse auf die stillgelegte Bahnlinie „Wiesau – Eger“, und verläuft auf ihr bis zum Kreuzungspunkt mit der B 299alt im südlichen Stadtgebiet von Waldsassen. In leicht östlich geneigtem Bogen umfährt sie weiter auf der ehemaligen

Bahnlinie den Stadtkern von Waldsassen. Bei Bau-km 3+897 kreuzt die Trasse höhenfrei die Ortsstraße „Schützenstraße“ und mündet in nordöstlicher Fortsetzung nach etwa 800 m auf Höhe der St 2178 in das bereits fertig gestellte Teilstück der B 299neu. Die Verlegungsstrecke beträgt 4,9 km. Zum Schutz der vorhandenen Bebauung vor verkehrsbedingten Immissionsbeeinträchtigungen wird die Trasse im Abschnitt zwischen Bau-km 0+700 und Bau-km 1+900 in Einschnittslage geführt. Im Bereich der Querung der bestehenden B 299 (Mitterteicher Straße/Prinz-Ludwig-Straße) bei Bau-km 3+300 sowie im Bereich der Schützenstraße bei Bau-km 3+900 wird die B 299neu zur höhenfreien Querung der genannten Straßen sowie aus Gründen des Immissionsschutzes jeweils in überdeckter Tieflage geführt.

Zur Verknüpfung der Ortsumgehung mit dem bestehenden Straßennetz wird die B 299alt am Baubeginn höhengleich als westlicher Ortsanschluss von Kondrau und Waldsassen an die Verlegungsstrecke angebunden. Am Ende des Planungsabschnitts nordöstlich von Waldsassen ist eine höhenfreie Verknüpfung der B 299neu mit der dort kreuzenden St 2178 „Waldsassen – Schirnding“ vorgesehen. Südlich des Kreuzungspunktes mit der B 299alt ist als zentraler Ortsanschluss von Waldsassen über das Gelände der ehemaligen Porzellanfabrik Bareuther eine Anbindung der Mitterteicher Straße (B 299alt) mit der B 299neu vorgesehen.

Zwischen der Baumeister-Emil-Engel-Straße und der Schützenstraße ist eine neue Ortsstraße zu errichten. Diese dient als Ersatz für die zwischen der Liststraße und der Münchenreuther Straße auf der ehemaligen Bahnlinie verlaufenden Ortsstraße und ist daher eine notwendige Folgemaßnahme dieser Trasse. Diese Ortsstraße ermöglicht zugleich auch die Aufrechterhaltung der verkehrlichen Erschließung der Siedlungsteile an der Münchenreuther Straße/Schützenstraße während der Bauphase und der damit einhergehenden bereichsweisen Sperrung der Schützenstraße. Um auch Fußgängern eine sichere Benutzung dieser Straße zu gewährleisten, wird diese Straße einseitig um einen 2,30 m breiten Fußgängerweg ergänzt.

3.2.2 Variante „Kappelwaldtrasse“

Die „Kappelwaldtrasse“ verläuft aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit des Kondrauer Heilquellenschutzgebiets nördlich von Kondrau und wegen einer weitgehenden Schonung des Kappelwaldes nordwestlich von Waldsassen und stellt somit eine großräumige Verlegung dar. Die Trasse verläuft von Mitterteich kommend nordöstlich von Pleußen in Richtung Norden und umfährt damit zunächst Kondrau und im Weiteren dann das Heilquellenschutzgebiet sowie die Siedlung Netzstahl im Westen. Auf einer Länge von 3,5 km verläuft sie ausschließlich über landwirtschaftlich genutzte Flur. Im Anschluss an die eben genannte Umfahrung schwenkt die Trasse in östliche Richtung

ab, kreuzt dabei zunächst die St 2175 „Waldsassen – Konnersreuth“ mit der sie teilhöhenfrei verknüpft wird, quert anschließend zwischen Glasmühle und einer Weiheranlage mittels einer Talbrücke das Glasmühlbachtal und führt etwa bei Bau-km 3+700 in das südliche Areal des Kappelwaldes. Im weiteren Verlauf umfährt die Trasse zur Vermeidung unnötiger Einschnittstiefen und Steigungsstrecken den etwa 630 m hohen Glasberg im Süden und erreicht etwa bei Bau-km 5+400 den nördlichen Siedlungsausläufer der Stadt Waldsassen, den sie durch einen ostwärts verlaufenden Bogen in einem Abstand von etwa 100 m zur Wohnbebauung umfährt. Etwa bei Bau-km 5+800 verlässt die Trasse das Waldgebiet und führt im weiteren Verlauf über überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen der Brauerei „Zieglerbräu“ und einem Naturdenkmal (Moorniederung) hindurch und schwenkt sodann in östliche Richtung ab, um etwa beim Kreuzungspunkt mit der St 2178 wieder auf die ehemalige Bahnlinie zu treffen und dann in das bereits fertig gestellte Stück der B 299neu (Verlegung bei Waldsassen/Hundsbach) zu münden. Diese Trasse hat eine Länge von rund 7,0 km.

3.2.3 Variante „OD-Kondrau“

Diese Variante stellt eine Untervariante der „Regionaltrasse“ dar, bei der Kondrau nicht umfahren wird. Erst nordöstlich von Kondrau schwenkt die Trasse nach Süden hin in Richtung des alten Bahndammes ab und ändert kurz darauf ihren Verlauf in nördliche Richtung, um südlich von Waldsassen auf die ehemalige Bahnlinie zu münden. Im weiteren Verlauf bis zum Bauende nordöstlich von Waldsassen ist der Verlauf identisch mit der gewählten Linie. Die Trasse hat eine Länge von 4,25 km.

Aus lärm- und verkehrstechnischen Gründen wurde vorgesehen, die bestehende B 299 im Zuge der Ortsdurchfahrt Kondrau teilweise abzusenken und in Troglage zu führen.

Die Anbindung der beiderseits der B 299 gelegenen Ortsteile von Kondrau an diese erfolgt jeweils über einen höhengleichen Anschluss einer Ortsstraße der Gestalt, dass die gegenüber einmündenden Straßen die Form eines verkehrssicheren Rechtsversatzes bilden.

Zwischen Kondrau und Waldsassen wird die B 299alt höhengleich als westlicher Ortsanschluss von Waldsassen an die Verlegungsstrecke angebunden. Der zentrale Anschluss Waldsassens sowie die Verknüpfung der St 2178 mit der B 299neu im Nordwesten Waldsassens erfolgt wie bei der „Regionaltrasse“.

3.2.4 Beurteilung der Varianten

Die Beurteilung der eben dargestellten Varianten erfolgt anhand der nachfolgend dargelegten Kriterien:

Raumordnung

In den Grenzlandregionen soll zur Verbesserung der Gesamtstruktur dieses Bereichs ein angemessener Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgen, wobei in ausreichendem Maß auf landwirtschaftliche und ökologische Strukturen Rücksicht zu nehmen ist.

Die Realisierung dieser Trasse stellt für den verkehrlich überbelasteten Kernstadtbereich von Waldsassen eine wesentliche Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur im Grenzlandbereich zwischen dem gemeinsamen Mittelzentrum Waldsassen/Eger und darüber hinaus dar. Bei dieser Trasse werden die Belange Naturhaushalt, Landwirtschaft, Sicherung von Landschaftsbild und Naherholungsraum weitestgehend berücksichtigt. Auch hinsichtlich der Entlastung des Stadtkerns von Waldsassen und des Orts Kondrau sowie der Anbindung Waldsassens an das übergeordnete Straßennetz stellt die plangegenständliche Variante aufgrund der Verknüpfungen mit der B 299alt eine vorzugswürdige Lösung dar. Die „Regionaltrasse“ steht daher im Einklang mit den Zielen und Vorgaben der Raumordnung.

Die „OD-Kondrau“ erfüllt ebenfalls die verkehrlichen und infrastrukturellen Zielvorgaben der Raumordnung. Diese Variante ist insofern gleichwertig mit der „Regionaltrasse“. Auch bei Realisierung dieser Trasse kommt es nicht zu einer übermäßigen Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie der ökologischen Belange. Als nachteilig zu bewerten ist hier lediglich die fehlende verkehrliche Entlastung des Orts Kondrau.

Bei Realisierung „Kappelwaldtrasse“ kommt es ebenfalls zu einer Verbesserung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur und der Anbindung der Grenzlandregion. Aufgrund des weiträumigen und un stetigen Verlaufs der Trasse würde diese aber nur eine geringere Verkehrsmenge anziehen, was zur Folge hätte, dass der Stadtkern von Waldsassen ebenso wie der Ort Kondrau wesentlich weniger entlastet würden. Zudem sind der hohe Flächenbedarf, die weitgehenden Eingriffe in bisher unberührte Landschaftsteile und die damit einhergehende umfangreiche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen mit den Grundsätzen der Raumordnung nicht vereinbar. Diese Trasse erfüllt die Grundsätze und Ziele der Raumordnung daher nur teilweise.

Unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung ist somit der „Regionaltrasse“ der Vorzug einzuräumen, wobei die „OD-Kondrau“ als quasi gleichwertig einzustufen ist.

Städtebau

In städtebaulicher Hinsicht stehen vor allem die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waldsassen und Kondrau vom Durchgangsverkehr sowie die städtische Flächennutzungsplanung im Vordergrund.

Durch die Realisierung der plangegegenständlichen „Regionaltrasse“ kommt es zu einer deutlich spürbaren verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waldsassen sowie Kondrau. Dies folgt daraus, dass durch diese Trasse nicht nur der rein überörtliche Durchgangsverkehr, sondern darüber hinaus auch erhebliche Teile des Ziel- und Quellverkehrs von und durch Waldsassen verlagert werden. Die derzeitigen verkehrsbedingten Probleme, wie beispielsweise Trennwirkung, eingeschränkte Lebensqualität der Anwohner, Beeinträchtigungen des Umfelds und mangelnde Verkehrssicherheit, werden dadurch deutlich verbessert und führen zu einer städtebaulichen Strukturverbesserung. Die Realisierung der im Flächennutzungsplan der Stadt Waldsassen ausgewiesenen neuen Wohn- und Gewerbegebiete wird durch diese Trasse aufgrund der weitgehenden Nutzung der ehemaligen Bahnlinie sowie der genügenden alternativen städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigt.

Die „OD-Kondrau“ ist bezüglich der verkehrlichen Entlastung im Stadtgebiet Waldsassen genauso wirksam wie die „Regionaltrasse“, während die verkehrliche Lage in Kondrau aufgrund des lagemäßig unveränderten Trassenverlaufs im Vergleich zur Bestandssituation unverändert bleibt. Es würde aufgrund der aus Verkehrssicherheitsgründen unabdingbaren Reduzierung direkter Ortsanschlüsse an die B 299neu und der damit verbundenen Umwege zu den verbleibenden Anschlüssen vielmehr zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens im innerörtlichen Straßennetz kommen. Die Variante wird demnach dem Ziel einer Entlastung des Durchgangsverkehrs von Kondrau nicht gerecht. Auf die städtische Flächennutzungsplanung wirkt sich diese Variante nicht nachteiliger als die anderen Varianten aus.

Die „Kappelwaldtrasse“ führt zu einer Verlegung der Fernverkehrsströme nach außen. Im innerstädtischen Straßennetz führt diese Variante allerdings zu einer deutlich geringeren Entlastung. Wegen des nach wie vor bestehenden hohen Ziel- und Quellverkehrs von und nach Waldsassen erfahren die beiden Ortsdurchfahrten bei dieser Trasse eine deutlich geringere Entlastung als bei der „Regionaltrasse“, bei der dieser mit aufgenommen wird. In Bezug auf die städtische Flächennutzungsplanung würde die „Kappelwaldtrasse“ insbesondere die Ausweitung des Wohngebiets im Nordwesten der Schützenstraße beeinträchtigen. Ansonsten hat der Trassenverlauf dieser Variante ebenfalls keine gravierenden negativen Auswirkungen auf die Flächennutzungsplanung der Stadt Waldsassen.

Unter dem Gesichtspunkt Städtebau ist die „Regionaltrasse“ damit die günstigste Variante.

Verkehrsverhältnisse

Das mit der Baumaßnahme angestrebte Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Waldsassen und Kondrau wird durch die „Kappelwaldtrasse“ aufgrund der deutlich geringeren Entlastungswirkung nur unzulänglich erreicht. Die Verkehrssituation würde sich vor allem in den beiden Ortsdurchfahrten nur unwesentlich verbessern. Damit verbleibt es auch in sicherheitstechnischer Hinsicht im Bereich der Orte Waldsassen und Kondrau weitgehend bei der derzeitigen Situation. Im Bereich der Trasse selbst wirken sich die mehrfachen Steigungsstrecken von bis zu 6 % Längsneigung dagegen sogar nachteilig für die Verkehrssicherheit aus. Die großen Längsneigungen lassen eine höhere Unfallrate und Schwierigkeiten im Verkehrsablauf, insbesondere im Winter und bei witterungsbedingt ungünstigen Straßenverhältnissen, erwarten.

Durch die „Regionaltrasse“ werden sich die derzeit unzulänglichen Verkehrsverhältnisse in Waldsassen und Kondrau aufgrund der Verlagerung des Durchgangsverkehrs und Teilen des Ziel- und Quellverkehrs deutlich verbessern. Durch die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten kommt es zugleich zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und somit zu einem geringeren Unfallgeschehen innerhalb der betroffenen Ortschaften.

Auch bei der „OD-Kondrau“ kommt es im Bereich der Stadt Waldsassen zu nahezu identischer Entlastung. In Kondrau dagegen würden sich die Verkehrsverhältnisse insofern ändern, als dass durch die teilweise in Troglage geführte Bundesstraße, die Reduzierung der Ortsanschlüsse und die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 70 km/h der Charakter der B 299 als überregionale Verkehrsanbindung deutlich hervorgehoben wird. Die Verkehrssicherheit wird sich in der Stadt Waldsassen ebenso wie bei der „Regionaltrasse“ verbessern. Durch die Modifizierung der jetzigen Ortsdurchfahrt wird es auch in Kondrau zu einer Verbesserung der Sicherheitssituation kommen, die sich allerdings nicht so deutlich auswirken wird wie bei der „Regionaltrasse“.

Im Vergleich zu den derzeit vorherrschenden Straßen- und Verkehrsverhältnissen mit zeitweise nur zähflüssigem bis stehendem Verkehr wird es sowohl durch die Realisierung der „Regionaltrasse“ als auch der „OD-Kondrau“ zu deutlichen Zeitgewinnen und Kosteneinsparungen bei den Verkehrsteilnehmern kommen. Bei der „Kappelwaldtrasse“ wird es dagegen aufgrund der 2 km längeren Strecke und der un stetigen Gradienten zu einem deutlichen Zeitverlust und Mehrverbrauch an Kraftstoff kommen.

Die „Regionaltrasse“ hat ein Verkehrsverlagerungspotential von bis zu 8.000 Kfz/24h, die „Kappelwaldtrasse“ dagegen eines von maximal 5.400 Kfz/24h. Dies führt bei der Ortsdurchfahrt Waldsassen je nach Abschnitt zu einer verkehrlichen Entlastung zwischen 52 % und 73 % bei der „Regionaltrasse“. Bei der „Kappelwaldtrasse“ kommt es zu einer Entlastung zwischen 44 % und 54 %.

Für die Ortsdurchfahrt Kondrau sind durch die „Regionaltrasse“ Verkehrsentslastungen in Höhe von 79 % und durch die „Kappelwaldtrasse“ lediglich 43 % zu erwarten. Durch die „OD-Kondrau“ kommt es bei Waldsassen zu derselben verkehrlichen Entlastung wie durch die „Regionaltrasse“, während es bei Kondrau zu keiner Verbesserung der derzeitigen verkehrlichen Situation kommt.

Unter den eben genannten Gesichtspunkten in Bezug auf die verkehrliche Wirksamkeit ist die „Regionaltrasse“ die günstigste Variante.

Auswirkung auf Umweltschutzgüter

Hinsichtlich der Auswirkungen der Trassenwahl auf die Umweltschutzgüter wird auf C.II.3.1.4 und C.II.3.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Wirtschaftlichkeit

Bei der „Kappelwaldtrasse“ sind zum Schutz des bedeutenden Heilquellenschutzgebiets in Kondrau umfangreiche und kostenintensive bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise dichte Rohrleitungen auf mehreren Kilometern Länge, aufwendiger Ausbau der B 299 nach den „Richtlinien für Straßen in Wassergewinnungsgebieten“, dichte Transportleitungen, Pumpstationen, erforderlich. Hinzu kommen darüber hinaus die kostenbedeutsame Mehrlänge von gut 2 km, was in etwa 41 % der Länge der „Regionaltrasse“ entspricht, und die deutlich ungünstigeren topographischen Verhältnisse. Damit weist diese Variante nur geringe wirtschaftliche Vorteile gegenüber den Varianten „Regionaltrasse“ und „OD Kondrau“ auf.

Die entstehenden Mehrkosten durch die Baulärm- und Erschütterungsproblematik bei der „Regionaltrasse“ gegenüber der „Kappelwaldtrasse“ ist im Hinblick auf die Gesamtkosten von untergeordneter Bedeutung.

Für die „OD-Kondrau“ ist angesichts der Gradientenabsenkung und der teilweisen Führung in Troglage im Bereich der Ortsdurchfahrt von Kondrau mit höheren Kosten zu rechnen.

Im Ergebnis ergeben sich weder bei der Variante „Kappelwaldtrasse“ noch bei der Variante „OD Kondrau“ wirtschaftliche Vorteile gegenüber der „Regionaltrasse“.

Bau- und Streckenlänge

Die „Regionaltrasse“ ist mit einer Länge von 4,9 km um 0,64 km länger als die „OD-Kondrau“ und um 2 km kürzer als die „Kappelwaldtrasse“. Bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ würde es demnach zu einem deutlich größeren Flächenverbrauch und einer deutlich größeren Flächenversiegelung kommen als bei Realisierung der „OD-Kondrau“ oder der „Regionaltrasse“.

Heilquellenschutzgebiet

Die „Kappelwaldtrasse“ würde unmittelbar beziehungsweise mittelbar ein amtlich festgesetztes Heilquellenschutzgebiet beeinträchtigen. Um eine Gefährdung dieses besonders geschützten Gebiets verhindern zu können, müsste die Entwässerung wesentlicher Teile der „Kappelwaldtrasse“ mit entsprechend aufwendigen technischen Sicherungsmaßnahmen erfolgen und selbst dann könnte ein erhebliches Restrisiko nicht ausgeschlossen werden. Zudem müsste das Oberflächenwasser über Pumpstationen um den Einzugsbereich des Heilquellenschutzgebiets herum gepumpt werden, was hohe Herstellungskosten und hohe Betriebs- und Unterhaltskosten zur Folge hätte.

Durch die anderen beiden Varianten kommt es dagegen zu keiner Beeinträchtigung des Heilquellenschutzgebiets, da diese unterhalb dieses Gebiets verlaufen und demnach keine, auch keine mittelbaren, Berührungspunkte mit diesem haben.

Eingriffe in privates Grundeigentum

Durch die „Kappelwaldtrasse“ würden umfangreiche Eingriffe in privates Grundeigentum verursacht, da diese weitgehend auf bisher unberührten Landschaftsteilen verlaufen würde. Die für die anderen Varianten erforderlichen Grundstücke der aufgelassenen Bahntrasse stehen dagegen im Eigentum der Stadt Waldsassen und der Bundesrepublik Deutschland. Zudem ist durch die ehemalige Bahntrasse bereits eine Flureinteilung gegeben, sodass die gewählte Linie nur in verhältnismäßig geringem Umfang zu Neurdurchschneidungen von Grundstücken führt. Mit der überwiegenden Nutzung der ehemaligen Bahntrasse wird damit den verbindlichen Vorgaben aus dem Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 1996 nach einer flächensparenden Lösung entsprochen. Durch die umfangreiche Nutzung von Grundstücken, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, wird die notwendige private Grundinanspruchnahme bei Realisierung der plangegenständlichen Trasse so gering wie möglich gehalten und ist deutlich geringer als bei der „Kappelwaldtrasse“.

Zusammenfassend ist auszuführen, dass es bei Realisierung jeder Trasse zu privaten Grundinanspruchnahmen kommt. Diese ist aber bei Realisierung der „Regionaltrasse“ und der „OD-Kondrau“ deutlich geringer als bei der „Kappelwaldtrasse“. Die „Regionaltrasse“ und die „OD-Kondrau“ sind unter dem Gesichtspunkt der Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum deutlich günstiger als die „Kappelwaldtrasse“.

Immissionsschutz

In Sachen Immissionsschutz ist die „Kappelwaldtrasse“ grundsätzlich günstiger als die anderen Varianten, da diese überwiegend in großem Abstand – mit Ausnahme im Bereich der Stadt Waldsassen – zur bebauten Umgebung verläuft. Durch entsprechende

aktive Schallschutzmaßnahmen lassen sich die schalltechnischen Auswirkungen jedoch auch bei der „Regionaltrasse“ so wirkungsvoll minimieren, dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BimSchV teils deutlich unterschritten werden. Die zwei geplanten Tieflagen im Bereich der B 299alt und der Schützenstraße tragen maßgeblich zur Minderung der schalltechnischen Auswirkungen bei. Zudem wird durch die Führung der Trasse auf der ehemaligen Bahnlinie ein früher mit Eisenbahnlärm vorbelasteter Korridor genutzt. Die „Regionaltrasse“ verläuft überwiegend durch gewerbliche sowie brachliegende Bereiche der Stadt Waldsassen. Zudem ist zu beachten, dass aufgrund der deutlichen Mehrlänge, der Geländeverhältnisse und der Tatsache, dass die „Kappelwaldtrasse“ nicht in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs zu verlagern, nicht sicher ist, inwiefern der Verkehr dennoch weiterhin die derzeit bestehende B 299 durch die Ortskerne von Waldsassen und Kondrau wählen würde.

Hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen ist es ebenfalls so, dass die „Kappelwaldtrasse“ aufgrund ihrer überwiegend größeren Entfernung zu den Orten die günstigere ist. Im Hinblick auf die Frage, ob diese, wie eben erläutert, im Falle ihrer Realisierung die gewünschten Verlagerungseffekte überhaupt erzielen kann, bleibt offen, ob sie in der Lage wäre, die Belastung mit Luftschadstoffen im Vergleich zu den anderen Varianten gravierend zu senken.

Ebenfalls nachteiliger gegenüber der „Kappelwaldtrasse“ ist bei der „Regionaltrasse“ und der „OD-Kondrau“ die Belastung der Bewohner während der Bauphase zu beurteilen. Der teils erhebliche Baulärm und die massiven, wenn auch teilweise nur kurzzeitigen, Erschütterungen gehen zu Lasten dieser beiden Trassen. Allerdings ist dabei zu beachten, dass diese Belastungen nur vorübergehend während des Baus beziehungsweise nur partiell während einzelner Bauabschnitte bestehen. Zudem wird durch ein umfassendes Lärmschutzkonzept mit Entschädigungsansprüchen und Entschädigungsansprüchen für passive Lärmschutzmaßnahmen (vgl. insbesondere die Auflagen unter Ziffer A.III.2. dieses Beschlusses) sichergestellt, dass die Betroffenen so wenig wie möglich belastet werden.

Durch die im Rahmen des festgelegten Beweissicherungskorridors durchzuführenden Beweissicherungen im Vorfeld der Baumaßnahme wird zudem sichergestellt, dass die potentiell gefährdeten Eigentümer etwaig durch die Bauausführung entstehende Schäden an ihren Gebäuden ersetzt bekommen können. Zudem ist zu beachten, dass es im Bereich der Stadt Waldsassen, im Bereich Pleußen sowie im Bereich Netzstahl auch bei dem Bau der „Kappelwaldtrasse“ zu Beeinträchtigungen durch Baulärm kommen würde.

3.2.5 Gesamtabwägung

Die Auswirkungen der Trassen werden an den jeweiligen Belangen gemessen. Grundsätzlich sind solche Ausführungsvarianten abzuwägen, die ernstlich in Betracht kommen (BayVGH, Urteil vom 25.10.2019 – Az.: 8 A 16.40030). Die Planfeststellungsbehörde darf sich nicht auf die Kontrolle zurückziehen, ob sich der Vorhabenträgerin eine andere Linienführung hätte aufdrängen müssen, sondern muss vielmehr selbst alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen (BayVGH, Urteil vom 25.10.2019 – Az.: 8 A 16.40030, Rn. 107).

Bei einem Gesamtvergleich der zu untersuchenden Trassen ergibt sich Folgendes:

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Entscheidung zu Gunsten der plangegegenständlichen Variante nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen wurde. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des daraus resultierenden Abwägungsgebots sind im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens auch die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit zu berücksichtigen.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist festzustellen, dass der Vorhabenträger die Entscheidungsgrundlagen in einem, der Größe des Bauvorhabens gerecht werdenden, Umfang nachvollziehbar dargelegt hat. Die mit dem Vorhaben verfolgten und unter C.III.2.2 dieses Beschlusses näher beschriebenen Planungsziele können mit der gewählten Vorzugsvariante erreicht werden, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine durchgreifenden Gründe ersichtlich sind, die gegen die plangegegenständliche Trasse sprechen würden.

Die Entscheidung gegen die „OD-Kondrau“ ist nicht anzugreifen, da diese bezüglich des Orts Kondrau keine verkehrliche Entlastung bringt und zudem wirtschaftlich nachteiliger gegenüber der „Regionaltrasse“ ist.

Für die „Kappelwaldtrasse“ sprechen die Vorzüge im Bereich des Immissionsschutzes. Zwar mag ihre absolute Vorzugswürdigkeit in Sachen Luft und Lärm nicht ganz überzeugend sein, vergleiche oben. Jedenfalls aber kommt es bei dieser Trasse im Vergleich zu den anderen Trassen während der mehrjährigen Bauphase zu nicht so vielen und nicht derart gravierenden Belastungen der Bürger durch Lärm und Erschütterungen. Auch im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ist diese Trasse damit gegenüber den anderen vorzugswürdig. Dies bezieht sich ebenfalls auf die eben erwähnte Immissionsthematik, da das Schutzziel der Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse bei dieser Trasse am besten erfüllt wird.

Demgegenüber ist diese Trasse im Vergleich zu der „Regionaltrasse“ in Bezug auf das Schutzgut Mensch insofern als nachteilig zu bewerten, als es um das Schutzziel der Erhaltung von Flächen für die Naherholung, Ferienerholung und sonstige Freizeitgestaltung geht, da die „Kappelwaldtrasse“ weitgehend durch bis dato nicht bebaute Natur und Wald verlaufen würde. Auch im Hinblick auf die übrigen Umweltschutzgüter ist die „Regionaltrasse“ günstiger als die „Kappelwaldtrasse“. Diese würde zu enormen Eingriffen in Natur und Landwirtschaft führen und hätte nachteilige Auswirkungen auf den Boden. Auch kommt es durch die Realisierung der „Regionaltrasse“ zur Verlagerung von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs und damit zur wirkungsvollsten Verkehrsentlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten von Waldsassen und Kondrau. Zudem ist ein deutlich geringerer Flächenverbrauch als bei der „Kappelwaldtrasse“ notwendig, was eine weitgehende Schonung von Waldflächen und landwirtschaftlichen Flächen zur Folge hat. Auch ist eine Gefährdung des Heilquellenschutzgebiets bei dieser Trasse ausgeschlossen. Ferner ist eine private Grundinanspruchnahme weitgehend vermeidbar, da viele Grundstücke verwendet werden können, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Bei der „Kappelwaldtrasse“ dagegen wäre der Bedarf an einer Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum viel höher. Dies führt dazu, dass auch landwirtschaftliche Nutzflächen so wenig wie möglich tangiert werden. Dabei ist allerdings anzumerken, dass eine weitergehende Schonung dieser Flächen nicht möglich ist, es vielmehr bei jeder anderen Trasse zu einer deutlich größeren Belastung käme.

Trotz der möglichen Nachteile im Rahmen des Immissionsschutzes und den damit bedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch stellt sich die „Regionaltrasse“ in der Gesamtschau als die vorzugswürdige Variante dar. Der Wahl dieser Trasse steht vorliegend auch nicht der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG entgegen:

Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG fordert insbesondere, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden. Dieser Trennungsgrundsatz ist jedoch weder rechtlich noch praktisch ein gesetzlicher Planungsleitsatz, der erst dann überwunden werden kann, wenn zwingende Gegenbelange entgegenstehen. Vielmehr ist es möglich, diesen im Wege der Abwägung zu überwinden, wenn Belange von hohem Gewicht diesem entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 16.3.2006, Az. 4 A 1075/04, Rn. 164). So ist in der Rechtsprechung auch anerkannt, dass das Optimierungsgebot des

§ 50 BImSchG zumindest teilweise gegenüber Belangen der Wirtschaft zurücktreten kann (BVerwG, Urteil vom 16.3.2006, Az. 4 A 1075/04, Rn. 164). Nichts anderes gilt dem Grunde nach für Belange der Natur, der Landwirtschaft und vor allem der mit dem Projekt angestrebten Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Landwirtschaft hat einen nicht unbedeutenden Stellenwert und dient der Sicherstellung der bestmöglichen Versorgung der Bevölkerung mit Ernährungsgütern (vgl. § 1 LandwG). Dies bedeutet nicht, dass deren Belange in jedem Fall der Vorzug zu gewähren ist, jedoch können diese Belange im Einzelfall entgegenstehende Belange überwinden. Dies gilt ebenfalls für die Schonung des privaten Grundeigentums und der angestrebten Verkehrssicherheit, deren Verwirklichung eines der Hauptziele der Maßnahme ist. Auf der anderen Seite ist zu beachten, dass der Belang der Belästigung durch Verkehrslärm nicht erst dann abwägungsrelevant ist, wenn die Grenze des Zumutbaren, also die Grenzwerte nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV überschritten sind und Schutzvorkehrungen erforderlich sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 5.12.2008, Az. 9 B 28/08, Rn. 27). Denn bereits bei unter diesen Grenzwerten liegenden Lärmbelastungen liegt ein mehr als geringfügiges schutzwürdiges Interesse vor (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14.9.1987, Az. 4 B 179, 180/87, NVwZ 1988, 363). Das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG greift also bereits bei unter diesen Grenzwerten liegenden Lärmbelastungen. Durch die Zielvorgabe in § 50 BImSchG wird die planerische Gestaltungsfreiheit eingeschränkt, indem dieser Zielvorgabe ein besonders Gewicht beigegeben wird (BVerwG, Urteil vom 22.3.1985, Az. 4 C 73/82). Je höher die Lärmwerte sind, desto gewichtiger ist dieser Belang in die Abwägung einzustellen und je niedriger der Lärmwert ist, desto geringer schlägt dessen Gewicht in der Abwägung durch. Eine Orientierungshilfe für die Gewichtung des Belangs des Lärmschutzes stellt die DIN 18005 Teil I (Schallschutz im Städtebau) dar. Für ein allgemeines Wohngebiet liegen diese Werte beispielsweise bei 55 dB tags und 45 dB nachts. Eine weitere Entscheidungshilfe besteht insofern, dass für den Nachtzeitraum ein „Grenzwert“ von 43 dB(A) als Beurteilungswert für die das nächtliche Ruhebedürfnis störenden Verkehrsbelastungen herangezogen wird (vergleiche VG München, Urteil vom 9.2.2010, M 2 K 08.6250).

Erforderlich ist es somit, in jedem Verfahren eine eigenständige Abwägung zu treffen, die dem jeweiligen Einzelfall gerecht wird. Bei Realisierung der „Regionaltrasse“ können die von der DIN 18005 Teil I vorgegebenen Werte teilweise nicht eingehalten werden. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass bei Verwirklichung der „Kappelwaldtrasse“ aufgrund der deutlichen Mehrlänge und der Geländeverhältnisse unklar wäre, wie diese angenommen würde. Dies könnte dazu führen, dass dennoch ganz überwiegende Teile des Verkehrs die derzeitige B 299 auch weiterhin nutzen würden. Ausgenommen davon ist der Ziel- und Quellverkehr, der bei dieser Variante ohnehin nicht

verlagert werden könnte. Dies würde aber dazu führen, dass die Ziele dieser Maßnahme, die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waldsassen und Kondrau mit der damit einhergehenden Reduzierung der Unfallgefahr, nicht oder nur teilweise erreicht würden. Auch würde diese Variante, wie bereits erläutert, weit größere private Grundinanspruchnahmen und damit den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen bedeuten. Zudem würde es zu erheblichen Eingriffen in bis dato unberührte Natur und Wald kommen. Diese Vielzahl an gewichtigen Belangen rechtfertigte die Wahl der „Regionaltrasse“ vor dem Hintergrund des Trennungsgebots des § 50 BImSchG. Dabei muss ferner berücksichtigt werden, dass durch die Verwirklichung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen und der Durchführung eines umfassenden Schutzkonzeptes bereits während des Baus sichergestellt wird, dass die Beeinträchtigung in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht so gering wie möglich gehalten wird.

Auch ein weiteres Abrücken der Trasse von der betroffenen Wohnbebauung kam im Bereich Kondrau bei etwa Bau-km 1+200 aufgrund der bereits vorhandenen Bebauung nicht in Betracht. Um die Bebauung in diesem Bereich mit weitergehendem Abstand zu umfahren, wäre eine derartige Entfernung notwendig, dass die Entlastungswirkung des Orts Kondrau nicht mehr gegeben wäre, da der überwiegende Teil des Verkehrs aufgrund der Mehrlänge vermutlich weiterhin die derzeitige Ortsdurchfahrt nehmen würde. Zudem würde es zu einer viel größeren Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum kommen und damit zu einer weit größeren Zer- und Durchschneidung von landwirtschaftlichen Nutzflächen, was seitens der betroffenen Landwirte nicht hinnehmbar wäre. Auch und gerade im Bereich von Waldsassen war eine andere Linienführung der „Regionaltrasse“ angesichts der vorgegebenen Lage der ehemaligen Bahntrasse nicht möglich, da die anderen Bereiche bebaut sind.

Gegen die Realisierung der „Regionaltrasse“ sprechen auch keine rechtlichen Gründe. Es handelt sich dabei um eine Ortsumgehung der Stadt Waldsassen und des Ortes Kondrau im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes. Sie erfüllt damit die Vorgaben des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz betreffend die Eignung der Strecke für den überörtlichen Verkehr. Gemäß § 16 Abs. 1 S. 3 FStrG ist eine Ortsumgehung der Teil einer Bundesstraße, der der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient. § 16 Abs. 1 S. 3 FStrG schließt nicht aus, dass die Ortsumgehung einer Bundesstraße durch die bebaute Ortslage geführt wird, sofern sie nach ihrer Ausbaukonzeption nicht der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient, vergleiche § 5 Abs. 4 S. 1 FStrG (BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35.10; BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, Az. 9 A 11/03).

Die plangegenständliche Trasse erfüllt diese Voraussetzungen. Sie hat im Gegensatz zur Bestandsstrecke, die durch den Ortskern der Stadt Waldsassen führt, weder Erschließungsfunktion hinsichtlich der anliegenden Grundstücke noch verknüpft sie das Ortsstraßennetz der Gemeinden. Zwar durchquert auch diese Straße die Stadt Waldsassen, sie erfüllt aber ihre Verkehrsfunktion, indem sie sowohl am Baubeginn bei Bau-km 0+000 als auch am Bauende bei Bau-km 4+900 auf die bestehende Trasse der B 299 zurückführt. Zudem weist die B 299neu vom Baubeginn bis zum Bauende keine Einmündungen und unmittelbare Zufahrten aus den anliegenden Grundstücken auf. Die einzige verkehrliche Verknüpfung mit dem sonstigen Straßennetz in der geschlossenen Ortslage erfolgt in Gestalt der – höhengleichen – Kreuzung mit der B 299 bei Bau-km 3+100. Damit ist eine mehrfache Verknüpfung mit dem Ortsstraßennetz der Gemeinden nicht gegeben.

Die Äußerung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im Rahmen des Augenscheintermins im Jahr 2003, dass eine Ortsumgehung auch dadurch realisiert werden könne, wenn ein Ort beispielsweise unterquert werde, bedeutet dabei nicht, dass eine Unterquerung die einzige Möglichkeit sei, die rechtliche Definition der Ortsumgehung zu erfüllen, sofern die Trasse nicht – wie regelmäßig bei einer Ortsumgehung – um den Ort herum verläuft. Vielmehr stellt dies nur einen gangbaren Weg dar. Die vorliegend gewählte Trasse erfüllt die rechtlichen Voraussetzungen, wie eben erläutert, ebenso. Demnach ist es irrelevant, dass die Stadt nicht durchgängig unterfahren wird, sondern sich nur an zwei Stellen Trogbauwerke mit einer Länge von jeweils 79,5 m befinden.

Auch aus eisenbahnrechtlicher Sicht gibt es keine Hinderungsgründe gegen die Realisierung der plangegenständlichen Variante. Die Grundstücke, auf denen die ehemalige Bahnlinie und künftig die plangegenständliche Variante verläuft, wurden von dem Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Nürnberg – mit Bescheid vom 14.06.2017 von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG freigestellt, da sie für Bahnbetriebszwecke nicht mehr erforderlich sind. Durch diese Freistellung endet die Eigenschaft als Betriebsanlage der Eisenbahn. Zugleich endet für die Flächen gemäß § 38 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 18 AEG das eisenbahnrechtliche Fachplanungsprivileg. Die Planungshoheit geht damit wieder vollständig auf die kommunale Bauleitplanung über.

3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die in den geltenden Richtlinien dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten

Belangen gegenüberzustellen. Die in den geltenden Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003 – Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, S. 1120).

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus den folgenden Überlegungen. Im Übrigen wird wegen der näheren Einzelheiten zum Ausbaustandard auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

Trassierung

Das planfestgestellte Vorhaben wurde mit den Trassierungsgrenzwerten der RAS-L (1995) sowie der RAS-Q 96 geplant, die mittlerweile durch die RAL 2012 ersetzt worden sind. Die Überprüfung der Trassierungsgrenzwerte des planfestgestellten Vorhabens hinsichtlich Konformität mit der aktuell geltenden RAL 2012 ergibt keine unverhältnismäßigen Abweichungen. Die Trassierungselemente sind auch unter Zugrundelegung der RAL 2012 so aufeinander abgestimmt, dass entlang der geplanten Verlegungsstrecke keine Unstetigkeiten auftreten und eine ausgewogene harmonische Streckenqualität erreicht wird.

Die Linienführung wird im Grund- und Aufriss durch die nachfolgenden Aspekte bestimmt:

- Anschluss an die bestehende B 299 am Bauanfang sowie am Bauende,
- Restmülldeponie des Landkreises Tirschenreuth am Baubeginn (Deponie „Steinmühle“),
- Bebauung von Kondrau, insbesondere der Aussiedlerhof bei Bau-km 1+200 rechts der Trasse,
- lage- und höhenmäßiger Verlauf der ehemaligen Bahntrasse,
- vorhandener Böschungsbewuchs entlang der ehemaligen Bahnlinie,
- vorhandenes Straßen- und Wegenetz,
- vorhandene Wohnbebauung sowie deren Schutzbedürftigkeit vor verkehrsbedingten Immissionsbeeinträchtigungen und
- Querung vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen, insbesondere der städtische Abwasserkanal in der B 299alt sowie in der Schützenstraße.

Mit Rücksicht auf die flachwellige, vorwiegend ackerbaulich genutzte und infolge kaum vorhandener Gehölzstrukturen gut einsehbare Feldflur im Bereich der Ortsumfahrung Kondrau wird die Trasse dort in Einschnittslage geführt. Dadurch können auch die beiden südlich von Kondrau zu errichtenden Feldwegüberführungsbauwerke in einer das Landschaftsbild kaum beeinträchtigender Weise ausgeführt werden. Durch entsprechende Begrünungen der vorhandenen Böschungsflächen erfolgt eine bestmögliche Einbindung der Straße in Natur und Landschaft verbunden mit einer ökologischen Aufwertung des vorhandenen Landschaftsausschnitts. Zudem werden durch die Führung der Trasse auf der ehemaligen Bahnlinie Neudurchschneidungen soweit wie möglich vermieden.

Im weiteren Verlauf ist in Folge der Nutzung der bereits erdbauseitig vorhandenen, aufgelassenen Bahnlinie ebenfalls eine günstige landschaftliche Integration der Verlegungsstrecke möglich.

Entlang des angebauten Abschnittes im Bereich Waldsassen wird dem Ziel der vorliegenden Planung, eine optimale umwelttechnische und städtebaulich verträgliche Integration der Trassenführung zu erzielen, insbesondere durch die beiden im Bereich der Querung der bestehenden B 299 sowie im Bereich der Schützenstraße/Münchenreuther Straße vorgesehenen Tieflagen mit einer jeweils knapp 80 Meter langen Überdeckung Rechnung getragen. Die beiden Troglagen mit Überdeckung sind zweckmäßig, da sie verkehrsbedingte Beeinträchtigungen des Stadtbildes wesentlich reduzieren, die Immissionsbeeinträchtigung betroffener Anwohner mindern und Trennwirkungen sowie Zerschneidungen von Funktionsverflechtungen minimieren.

Südwestlich des Kreuzungspunktes mit der St 2178 wurde die Trassenführung derart gewählt, dass die bestehende ökologisch bedeutsame nordwestliche Böschungsfläche infolge der durch das Überführungsbauwerk notwendigen Dammerhöhung nicht beeinträchtigt wird.

Querschnitt

Für den plangegegenständlichen Straßenabschnitt wird im Hinblick auf eine einheitliche Straßencharakteristik der Querschnitt RQ 10,5 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 7,5 Metern angewendet.

Die detaillierte Ausbildung der Bankette, Mulden und Böschungen ist dem Regelquerschnitt (vergleiche Unterlage 6) zu entnehmen. Die aktiven Lärmschutzanlagen werden unter Beachtung der Sicherheitsräume in den Straßenquerschnitt einbezogen. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten zum Lärmschutz wird auf Unterlage 8.1d Bezug genommen.

Ingenieurbauwerke

Im Zuge der Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau kommen folgende Ingenieurbauwerke zur Ausführung:

- Bauwerk 0-1 bei Bau-km 0+906 – Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges,
- Bauwerk 1-1 bei Bau-km 1+224 – Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte,
- Bauwerk 2-1 bei Bau-km 2+024 – Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges,
- Bauwerk 2-2 bei Bau-km 2+166 – Querung des Glasmühlbachs,
- Bauwerk 2-3 bei Bau-km 2+381 – Bestehende Unterführung einer Ortsstraße,
- Bauwerk 3-1 bei Bau-km 3+185 bis Bau-km 3+429 – Überdeckte Tieflage mit Trogbauwerk,
- Bauwerk 3-2 bei Bau-km 3+552 – Unterführung eines Geh- und Radweges,
- Bauwerk 3-3 bei Bau-km 3+682 bis Bau-km 4+052 – Überdeckte Tieflage mit Trogbauwerk,
- Bauwerk 4-1 bei Bau-km 4+705 – Unterführung der Staatsstraße 2178.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten in Bezug auf die geplanten Ingenieurbauwerke wird auf die Unterlagen 1d, 4 und 5 verwiesen.

3.4 Kreuzungen und Einmündungen, nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz

Die von der Planung betroffenen Kreuzungen und Einmündungen sind im Detail in den Unterlagen 1d und 4 beschrieben, auf die verwiesen wird.

Im Einzelnen sind zusammengefasst folgende Anpassungen an die neuen Gegebenheiten erforderlich:

Bau-km 0+090

Bei Bau-km 0+090 errichtete der Landkreis Tirschenreuth eine neue Zufahrt zur Deponie Steinmühle. Diese muss den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufs ist im Zuge der B299neu eine Linksabbiegespur vorgesehen (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.34).

Bau-km 0+435

Südlich von Kondrau wird die B 299 höhengleich an die Verlegungsstrecke angeschlossen. Aus Gründen der Versicherheit und des Verkehrsflusses erhält diese im

Einmündungsbereich einen Linksabbiegestreifen, sodass mit der nahegelegenen Einfahrt zur Deponie Steinmühle die Form eines Rechtsversatzes mit hintereinanderliegenden Linksabbiegestreifen entsteht (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.02).

Bau-km 0+490

Der bei Bau-km 0+490 durch die neue Trasse unterbrochene öffentliche Feld- und Waldweg (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.13) wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr an die Umgehungsstraße angebunden. Als Ersatz dafür dient der etwa 300 m weiter südlich parallel zur B 299neu verlaufende Weg in Verbindung mit den bei Bau-km 0+910 die Verlegungstrasse höhenfrei querenden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.15). Diese Fahrbeziehung erlaubt ohne nennenswerte Umwege ein gefahrloses Verkehren zwischen landwirtschaftlichen Betriebsstätten in Kondrau und den südlich der Trasse gelegenen Fluren.

Der Einwand, dass die Bewirtschafter der im Bereich von Bau-km 0+700 (beispielsweise Grundstück mit der Flurnummer 359) von Mittereich aus bewirtschafteten Flächen mit ihren Maschinen durch Kondrau über den Forkatshofer Weg fahren müssen und daher eine Anbindung des durchschnittenen Feld- und Waldwegs bei Bau-km 0+500 notwendig wäre, wird daher zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger prüfte, ob eine Zufahrt über den bereits vorhandenen Wirtschaftsweg mit der Flurnummer 363 möglich und nötig ist. Er kam dabei zu dem Ergebnis, dass eine Anbindung zwar möglich, aber nicht nötig sei. Es wäre zusätzlicher Grunderwerb notwendig. Sofern es dem Vorhabenträger aber gelingt, sich im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen mit dem Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 360 hinsichtlich des zusätzlichen Flächenbedarfs zu einigen, wird er im Zuge der Bauausführungsplanung den öffentlichen Feld- und Waldweg mit der Flurnummer 363 an die künftige Gemeindeverbindungsstraße anbinden.

Bau-km 0+910

Die geplante Trasse kreuzt bei Bau-km 0+910 einen weiteren öffentlichen Feld- und Waldweg, der an bestehender Stelle überführt wird (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.15).

Bau-km 1+220

Bei Bau-km 1+220 kreuzt die geplante Verlegungstrasse die Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.16). Diese erschließt neben umfangreichen landwirtschaftlich genutzten Flächen auch den etwa 100 m südlich der Trasse gelegenen Aussiedlerhof, wodurch eine höhenfreie Querung

(vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 2.02) dieser Straße mit der B299neu erforderlich wird. Dazu wird die B 299neu abgesenkt, um die Gemeindeverbindungsstraße nahezu geländegleich überführen zu können.

Bau-km 1+390

Der bei Bau-km 1+390 unterbrochene öffentliche Feld- und Waldweg wird durch den Neubau eines geeigneten Wegenetzes (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummen 1.17 und 1.18) angemessen ersetzt, sodass die Erschließung der Flure beidseits der Trasse gesichert wird.

Bau-km 2+024

Der bei Bau-km 2+024 unterbrochene öffentliche Feld- und Waldweg (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.20) wird an bestehender Stelle unter der B 299neu unterführt.

Bau-km 2+382

Bei Bau-km 2+382 unterführt eine Ortsstraße die ehemalige Bahntrasse (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.21). Da diese Straße eine westlich der Verlegungstrasse liegende Wohnsiedlung mit den östlich der Trasse liegenden Gemeindebedarfseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Altenwohnheim verbindet, ist diese zur Vermeidung größerer Umwege aus Sicherheitsgründen aufrechtzuerhalten.

Bau-km 3+300 i. V. m. Bau-km 3+107

Im südlichen Stadtbereich von Waldsassen bei Bau-km 3+300 kreuzt die B 299neu die „Mitterteicher Straße/Prinz-Ludwig-Straße“ (B 299alt). Die verkehrsmäßige Anbindung des Stadtkerns an die B 299neu wurde auf eine – höhenfreie – innerstädtische Verknüpfung beschränkt. Die B 299neu wird im Kreuzungsbereich bei Bau-km 3+300 der B 299neu mit einer knapp 80 m langen Deckelung errichtet, sodass keine Unterbrechung des durchgehenden Verkehrsstroms im Zuge der B 299neu gegeben ist. Als zentraler Anschluss Waldsassens an die B 299neu ist südlich des Kreuzungspunktes, etwa auf Höhe des ehemaligen Waldsassener Bahnhofs, eine Verbindungsspanne über das Gelände der ehemaligen Porzellanfabrik Bareuther von der B 299neu zur Mitterteicher Straße (B 299alt) vorgesehen (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.03).

Der bestehende Knotenpunkt der B 299alt (Mitterteicher Straße/Prinz-Ludwig-Straße), St 2175 (Konnersreuther Straße) und der Bahnhofstraße wird im Zuge der Baumaßnahme als Kreisverkehrsplatz (Durchmesser 40 m) auf dem Deckel der Troglage (BW 3-1) ausgeführt.

Bau-km 3+528

Bei Bau-km 3+528 kreuzt die B 299neu die in Ost-West-Richtung verlaufende „Liststraße“. Diese ist eine reine innerörtliche Erschließungsstraße. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird diese nicht an die B 299neu angebunden.

Die „Baumeister-Emil-Engel-Straße“ verläuft westlich der künftigen Bundesstraße in ein dort ausgewiesenes Gewerbegebiet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird diese ebenfalls nicht an die B 299neu angebunden.

Zur Aufrechterhaltung der bestehenden und intensiv genutzten fußläufigen innerörtlichen Beziehungen ist bei Bau-km 3+545 eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummern 1.32 und 2.07).

Bau-km 3+897

Die bei Bau-km 3+897 kreuzende „Schützenstraße/Münchenreuther Straße“ wird höhenfrei ohne verkehrliche Verknüpfung gequert. Dies erfolgt durch eine Tieflage der B 299neu im Bereich „Schützenstraße/Münchenreuther Straße“ mit einem Trogbauwerk.

Bau-km 3+500 bis 3+890

Als Ersatz für die zwischen der Liststraße und der Münchenreuther Straße auf der ehemaligen Bahnlinie verlaufenden Ortsstraße wird in Verlängerung der bestehenden „Baumeister-Emil-Engel-Straße“ in nordöstliche Richtung bis zur „Schützenstraße/Münchenreuther Straße“ eine Querverbindung errichtet. Bei dieser Ortsstraße handelt es sich daher um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG. Sie ermöglicht zudem eine effiziente, kostengünstige und umwegfreie Verkehrsführung während der Bauausführung der beiden Trogbauwerke. Eine bauzeitliche Vollsperrung der Schützenstraße/Münchenreuther Straße ist mangels zumutbarer verkehrlicher Alternativen nicht vertretbar.

Aufgrund der günstigen Netzlage führt diese Querspange (vergleiche Unterlage 4.1d, laufende Nummer 1.08b) in Verbindung mit der St 2175, dem Kreisverkehrsplatz und der Mitterteicher Straße mit Anbindung an die B 299neu darüber hinaus auch zu einer zusätzlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 299alt von den auf der Schützenstraße auftretenden örtlichen Verkehren.

Die neu zu errichtende Ortsstraße erhält zudem einen 2,30 m breiten Gehweg.

Bau-km 4+705 bis Kreuzung B 299neu/St 2178

Im Kreuzungspunkt mit der St 2178 „Waldsassen – Schirnding“ bei Bau-km 4+705 ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf beiden Straßenzügen eine teilplanfreie An-

schlussstelle geplant, wobei die B 299neu aufgrund des bereits bestehenden Dammbauwerks der ehemaligen Bahnlinie über die St 2178 überführt wird. Hierdurch kann auch der Ziel- und Quellverkehr aus dem östlichen Stadtbereich auf die Verlegungstrasse gelangen.

Einwand des Bayerischen Bauernverbandes:

Der Einwand des Bayerischen Bauernverbandes, dass die Unterführung bei Bau-km 2+000 (Bauwerk 2.03) in einer für die Landwirtschaft notwendigen Höhe und Breite ausgeführt werde, in der Fortführung jedoch mit der bestehenden Unterführung des Bahndammes wieder verengt werde, hat sich zwischenzeitlich erledigt. Der Baulastträger hat zwischenzeitlich von der Deutschen Bahn AG unter anderem das Grundstück mit der Flurnummer 223/16, Gemarkung Kondrau, erworben. Auf diesem Grundstück befindet sich die bestehende Eisenbahnüberführung über den Pointweg/Raiffeisenstraße, die somit miterworben wurde.

Nach Auskunft des Vorhabenträgers wird die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger diese Bahnbrücke abbrechen. Gründe dafür seien die Schaffung eines ausreichenden Baufeldes zur Errichtung des Bauwerks 2-1. Ferner würden zur Absenkung des Pointwegs um etwa 25 cm und einem Fahrbahnaufbau von 42 cm im Bereich der Bahnbrücke Sicherungsmaßnahmen am Bauwerk erforderlich (beispielsweise Druck- und Zugriegel). Zudem genüge, unabhängig von eventuellen Sicherungsmaßnahmen, die infolge der Wegabsenkung (H = etwa 25 cm + Aufbau) erforderlich werden, das Bauwerk in seinen geometrischen Abmessungen nicht den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs. Das Bauwerk 2-1 sei im Zuge der B 299 mit einer lichten Weite von 5.50 m und einer lichten Höhe von 4,50 m geplant. Im Scheitel der Bahnbrücke betrage die lichte Höhe aktuell nicht einmal 4,50 m. Infolge des Abbruchs haben sich die diesbezüglichen Ausführungen des Bayerischen Bauernverbandes erübrigt.

3.5 Immissionsschutz, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, §§ 41 f. BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 2 ,3 BayVwVfG.

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht

überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005 – Az.: 9 A 28.04).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden. Dies wäre nur bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ möglich, die allerdings aufgrund der ansonsten bei ihr bestehenden Nachteile nicht verfolgt wird, vergleiche C.III.3.2 des Beschlusses.

Die Verlegung der B 299neu entlastet die derzeit von der B 299 Betroffenen von Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung mindert allerdings nicht die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen.

Zu Beeinträchtigungen führen hier zudem – wenn auch zeitlich begrenzt – Lärm und Staubimmissionen während der Bauphase. Außerdem können auch bauzeitlich bedingte Erschütterungen auftreten.

3.5.1 Verkehrslärmschutz

3.5.1.1 Rechtsgrundlagen

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vergleiche §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV).

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG müssen grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen getroffen werden, um die nach dem Stand der Technik mit einem nicht unverhältnismäßigen Kostenaufwand vermeidbaren Gerauschimmissionen zu verhindern (*Bracher* in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 41 BImSchG Rn. 2).

Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dabei dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 – 9 A 74/07).

Soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG).

Entsprechend den vorgenannten Anforderungen der Rechtsprechung an den Lärmschutz ist die Planung auch daraufhin überprüft worden, ob Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen beziehungsweise anzuerkennen sind.

3.5.1.2 § 50 BImSchG

Nach § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 S. 2 BImSchG). Die Planung der Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau ist grundsätzlich raumbedeutsam im Sinne des § 50 BImSchG.

Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, wie beispielsweise Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (wie Kurgelände, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime, Schulen) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit durch planerische Maßnahmen zu schützen, beispielsweise durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Bau der Anlage in einem Einschnitt. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse

für eine lärmindernde Trassierung auszuschöpfen. Die Vorschrift verlangt vom Planungsträger jedoch nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die genannten Gebiete unter allen Umständen, sondern lediglich, dass diese so weit wie möglich vermieden werden. § 50 S. 1 BImSchG ist damit als Planungsleitsatz im Sinne eines Optimierungsgebots aufzufassen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße, insbesondere die Verwendung eines um mindestens 2 dB(A) lärmindernden Belages, mit den Anforderungen des § 50 BImSchG vereinbar. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt, scheidet andere Varianten, insbesondere die „Kappelwaldtrasse“, wegen der mit ihnen verbundenen Nachteile, wie beispielsweise deutliche größere Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, aus. Hinsichtlich der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

3.5.1.3 Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Die Berechnung der Geräuschemissionen erfolgt bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV in Verbindung mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Zwar schreibt § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV mittlerweile vor, dass der Beurteilungspegel für Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 zu berechnen ist. Allerdings sieht § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, dass sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung berechnet, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Vorliegend wurde der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bereits im Jahr 2013 und damit vor dem in § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV angegebenen Stichtag gestellt, sodass die Berechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV und den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90 nicht zu beanstanden ist.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, S. 1003).

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) vorstehender Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV).

Die Ergebnisse der Einstufungen der angrenzenden Gebiete sind in den Lageplänen der schalltechnischen Untersuchung – Unterlage 8.1.2d – gekennzeichnet und ausgewiesen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46/99).

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen (§ 1 Abs. 1 16. BImSchV). Der Bau von Straßen im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Von einem Neubau ist dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird, wobei das räumliche Erscheinungsbild im Gelände maßgeblich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. 11. 2004 – Az.: 9 A 67/03).

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Neubaustrecke

Die plangegenständliche Trasse wird überwiegend in neuer Lage geführt und stellt damit einen Neubau einer Bundesstraße dar, sodass ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bei Vorliegen einer Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV gegeben ist. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel werden neben der B 299neu auch die neue Anschlussstelle in Waldsassen sowie die neue Ortsstraße berücksichtigt.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden im Zuge der Neubaumaßnahme an zahlreichen Gebäuden im Prognosefall 2030 innerhalb des Bauabschnitts überschritten (vergleiche Unterlage 8.1d, Anhang 2). Es ist somit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gegeben.

Um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sicherzustellen, wird der Vorhabenträger verpflichtet,

- eine hochabsorbierende Auskleidung der Trogwände der Trogbauwerke sowie
- die Errichtung von Schallschutzwänden an der B 299neu

sicherzustellen. Auf diese Weise wird weitgehend Vollschutz erreicht. Hinsichtlich der Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Unterlage 8.1d, Tabelle 2 und die Anhänge Bezug genommen.

An zwei Gebäuden (Gebäude in der Bahnhofstraße 4 und Nebengebäude in der Chodauer Straße 22) kann jedoch ein Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht werden. Es wird insofern auf die nachstehenden Ausführungen unter C.III.3.5.1.5 dieses Beschlusses verwiesen. An diesen beiden Gebäuden sind damit passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Zu ändernde Straßen

Für die bestehenden baulich zu ändernden Straßen (Bau des Kreisverkehrs über die B 299neu und die Gradientenanhebung der Münchenreuther Straße – Schützenstra-

ße) wird die Baumaßnahme als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV betrachtet; bei der Beurteilung wird geprüft, ob infolge der Baumaßnahme eine wesentliche Änderung der Lärmsituation und damit ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vorliegt. Dafür wurde die Lärmsituation ohne Baumaßnahme mit der Lärmsituation mit Baumaßnahme und der dann jeweils prognostizierten Verkehrsmenge verglichen. Es werden allerdings an keinem der betrachteten Gebäude im Bereich des geplanten Straßenumbaus die Kriterien der wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV erfüllt, da weder ein weiterer Fahrstreifen hinzugefügt wird noch die erforderliche Lärmerhöhung vorliegt (vergleiche Tabelle 2 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d). Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen liegt somit nicht vor.

3.5.1.4 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die Prognosebelastungen wurden im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom 24.01.2017 für den Prognosehorizont 2030 (vergleiche Anhang 1b zur Unterlage 1d) durch die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH ermittelt und der Lärmberechnung zugrunde gelegt (vergleiche Unterlage 8.1d).

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Die Prognose laut Verkehrsgutachten (Anhang 1b zur Unterlage 1d) ergibt bezogen auf den Planfall (Regionaltrasse) für das Prognosejahr 2030 im südlichen Abschnitt (Ortsumgehung Kondrau) ungefähr 8.000 Kfz/24h, im nördlichen Bereich 6.500 Kfz/24h. Im Schwerverkehr werden bis zu 650 SV/24h auf die Trasse verlagert. Auf der heutigen Ortsdurchfahrt verbleiben noch insgesamt maximal ca. 5.800 Kfz/24h beziehungsweise 300 SV/24h.

Der Lärmschutz ist dabei nicht an möglichen Spitzenbelastungen, sondern an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung auszurichten (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 A 10/95; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001 – Az.: 4 A 46.99). Der ansonsten erforderliche Aufwand für Maßnahmen des Lärmschutzes wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV hebt auf die der Planung zugrundeliegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Bei der Verkehrslärberechnung wurde berücksichtigt, dass ein lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von DStrO = -2 dB(A) (beispielsweise Splittmastixasphalt) vorgesehen ist. Ein Anspruch auf Verwendung eines offenporigen Asphalts, sogenannter Flüsterasphalt, besteht nicht. Der Flüsterasphalt ist zur Einhaltung der

maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht erforderlich. Zudem sprechen die mit Flüsterasphalt verbundenen Nachteile, wie etwa höhere Baukosten, sowie die sehr aufwendigen Unterhaltskosten durch regelmäßiges Spülen der Poren im Asphalt sowie die nur kurzzeitige Lärmschutzwirkung von ungefähr fünf Jahren gegen dessen Verwendung. Nach Abfall der Lärmschutzwirkung muss der Flüsterasphalt komplett ausgebaut und erneuert werden, was erneut Baukosten verursacht.

Lärmmessungen sind im Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl. 1995, 1159). Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind daher zurückzuweisen.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken.

Soweit von Einwendungsführern die Berechnungen als falsch oder unglaubwürdig bezeichnet werden, ist dem entgegenzuhalten, dass die Unterlagen der Überprüfung durch die Fachbehörde standgehalten und daher von der Planfeststellungsbehörde als taugliche Grundlage für das Planfeststellungsverfahren angesehen werden. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

3.5.1.5 Verhältnismäßigkeit (Nutzen-Kosten-Analyse)

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 – 9 A 74/04) muss zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem

grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschutzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks – soweit sie einschlägig sind – heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010 – Az.: A 22/08).

Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010 – Az.: A 22/08).

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, wären – ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau – „schrittweise Abschlüsse“ vorzunehmen, um so die „mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand“ zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010 – Az.: A 22/08).

Der Vorhabenträger ist also angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessenen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschlüsse gegenüber einer optimalen Lösung, also der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können. Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter, wie beispielsweise deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung, der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – Az.: 11 A 25/95).

Vorliegend kann an zwei Gebäuden (Gebäude in der Bahnhofstraße 4 und Nebengebäude in der Chodauer Straße 22) ein Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht werden.

Bahnhofstraße 4:

Ein Gebäude liegt in unmittelbarer Nähe zur geplanten B 299neu in der Bahnhofstraße 4 in Waldsassen (Berechnungspunkt IO 21). Die Dimensionierung der Lärmschutzwände an der geplanten B 299neu erfolgte für dieses Gebäude so, dass noch mit einer städtebaulich vertretbaren Wandhöhe eine möglichst große Lärmschutzwirkung erzielt wird. Hierfür wurde eine Lärmschutzwand der Höhe $H=4,5$ m über der Fahrbahnoberkante geplant, wobei die oberen 2,5 Meter der Lärmschutzwand transparent zur Vermeidung von Verschattung ausgebildet werden soll. Eine weitere Berechnung ergab, dass zum Schutz des 2. Obergeschosses dieses Gebäudes eine Wandhöhe von 8,0 Metern über der Fahrbahnoberkante erforderlich wäre.

Vorliegend stehen sowohl Belange negativ betroffener Dritter als auch Gründe der Stadtbildpflege der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegen.

Im Falle einer 8 Meter hohen Lärmschutzwand wird der kompletten westlichen Fassade des Gebäudes die Sicht versperrt. Einzig mit einer transparenten Lärmschutzwand wäre eine Sichtbeziehung, die trotzdem durch das metallene Gerüst der Lärmschutzwand gestört ist, noch möglich. Mit einer 8 Meter hohen Lärmschutzwand und einem Abstand zur Gebäudefassade von lediglich 2,50 Metern entstünde außerdem eine Art Schlitz, in dem die Belüftung des Gebäudes stark beeinträchtigt wird. Der natürliche Luftaustausch in den unteren Geschossen würde beeinträchtigt werden.

Eine 8 Meter hohe Lärmschutzwand wäre höher als die Traufe vieler Gebäude in Waldsassen. Die Lärmschutzwand müsste eine Länge von 65 Metern erhalten, um als Vollschutz zu gelten. Die Lärmschutzwand würde deshalb, selbst bei Verwendung von transparenten Elementen, wie ein ungewollt dominierendes Element im Stadtbild erscheinen. Ferner würde sich die Wand wie ein störender Riegel auf verschiedene Blickbeziehungen auswirken.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist eine noch höhere Lärmschutzwand an dem Gebäude in der Bahnhofstraße 4 unverhältnismäßig, weshalb der aktive Lärmschutz aus diesem Grund nicht in ausreichendem Maße durchgeführt werden kann.

Chodauer Straße 22, Nebengebäude:

Für das Nebengebäude in der Chodauer Straße 22 besteht aus den folgenden Erwägungen nur ein Anspruch auf passiven Schallschutz, da aktiver Schallschutz nach § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßig wäre:

Dieses Gebäude liegt in einem Sondergebiet und wird wirtschaftlich genutzt. Die schalltechnischen Berechnungen ergaben, dass zur Einhaltung des Immissionsgrenzwerts von 64 dB(A) tagsüber an der Südfassade des Nebengebäudes eine Lärmschutzwand der Länge $L=105$ m und der Höhe $H=2,5$ m über der Fahrbahnoberkante erforderlich wäre. Die Kosten für diese Lärmschutzwand würden etwa 92.000 Euro für die Erstellung und ungefähr 52.000 Euro für die Unterhaltung betragen. Setzt man für das Nebengebäude einen Schutzfall an, stehen die Gesamtkosten der Lärmschutzwand in Höhe von etwa 144.000 Euro pro gelöstem Schutzfall angesichts der geringen Schutzwürdigkeit außer Verhältnis zum Schutzzweck, sodass nach § 41 Abs. 2 BImSchG hier keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Selbst bei einer schrittweisen Reduzierung der Höhe der Lärmschutzwand ist eine mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation nicht zu erreichen.

Die für einen aktiven Lärmschutz aufzuwendenden Kosten stehen somit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten bewegen sich zwar an der unteren Grenze, erscheinen jedoch plausibel und sind nicht zu beanstanden.

3.5.1.6 Einwendungen

Das Landratsamt Tirschenreuth – Technischer Umweltschutz – sieht die Situation bei den zu ändernden Straßen als kritisch an. Denn obwohl an einigen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV überschritten werden, bestehe für die Anwohner in diesen Bereichen kein Anspruch auf Schallschutz, da der erhebliche bauliche Eingriff keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV darstelle, womit die Lärmgrenzwerte dieser Verordnung nicht greifen. Dies beruhe auf der Systematik der 16. BImSchV, nach der sich dafür ein Beurteilungspegel von dem zu ändernden Verkehrsweg um mindestens 3 dB(A) erhöhen müsse. Dies sei bei den hier vorgenommenen Berechnungen nicht der Fall, wobei für die Differenzbildung die prognostizierten Verkehrszahlen für die „Horizonte“ (Jahre) 2025 und 2030 angesetzt worden sei, was wegen der geringen zeitlichen Distanz zwischen diesen beiden Horizonten folgerichtig auch zu den sehr geringen Pegelerhöhungen von maximal 0,5 dB(A) geführt habe. Entscheidend für die Anwohner wäre nach Auffassung des Landratsamtes eine Untersuchung, die die Pegeldifferenz auf der Basis der aktuellen Verkehrszahlen 2017 und der prognostizierten Verkehrszahlen 2030 bilde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei der Beurteilung wird geprüft, ob infolge der Baumaßnahme eine wesentliche Änderung der Lärmsituation und Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vorliegt. Im Rahmen der Prüfung auf wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV wird die Lärmsituation ohne Baumaßnahme (so genannter Prognosenullfall) mit der Lärmsituation mit Baumaßnahme (so genannter Planfall Prognose) und der dann jeweils prognostizierten Verkehrsmenge verglichen. Für den Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs wurden die prognostizierten Verkehrsmengen des Prognosejahres 2030 für beide Betrachtungsfälle (Prognosenullfall und Planfall Prognose) herangezogen. Mit dieser Vorgehensweise wird die Änderung der Lärmsituation infolge des erheblichen baulichen Eingriffs nach den Beurteilungskriterien der 16. BImSchV beurteilt. Es wurden daher bei der Betrachtung keine verschiedenen Prognosehorizonte miteinander verglichen.

3.5.1.7 Ergebnis

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die in § 2 Abs. 1 16. BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte mit Ausnahmen der unter Ziffer C.III.3.5.1.5 beschriebenen zwei Gebäude eingehalten werden. Die Ergebnisse der schalltechni-

schen Untersuchungen und die Immissionsorte sind in den festgestellten Planunterlagen zusammengestellt beziehungsweise können diesen entnommen werden (vgl. insbesondere Unterlage 8.1d).

3.5.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Nach § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 S. 2 BImSchG).

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belastungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 S. 2 BImSchG (BVerwG, Urteil vom 26.05.04 – Az.: 9 A 6/03). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung vielmehr dadurch Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt, wobei etwas anderes nur dann gilt, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern (BVerwG, Urteil vom 26.05.04 – Az.: 9 A 6/03). Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen ist nach der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 19.08.2019 nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der

39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden.

Da Schadstoffbelastungen, die die Grenzwerte der 39. BImSchV überschreiten könnten, von der Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau nicht zu erwarten sind, ist die oben genannte Voraussetzung im vorliegenden Fall erfüllt.

Der Vorhabenträger hat hierbei zunächst die zu erwartende künftige Schadstoffbelastung durch den Kfz-Verkehr nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS 02, Fassung 2005“ unter Zugrundlegung der für den Prognosehorizont 2025/2030 prognostizierten Verkehrsbelastung abschätzen lassen.

Als Folge der geänderten verkehrlichen Entwicklung wurde auf Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 vom 24.01.2017 (vergleiche Anhang 1b zur Unterlage 1d) die Luftschadstoffuntersuchung aktualisiert. Die Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffbelastungen wurde hierbei nach den zwischenzeitlich eingeführten „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ durchgeführt, die das „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS 02, Fassung 2005“ ersetzt hat. Das dem zur Abschätzung der Luftschadstoffkonzentration zugrundeliegende Emissionsmodell basiert gemäß der RLuS 2012 auf dem „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA), Version 3.1. An keinem der Immissionsorte innerhalb der untersuchten Abschnitte wurde eine Überschreitung der Grenzwerte errechnet. Dies gilt auch bei Einstufung der überdachten Troglagen als Tunnel. Hinsichtlich der näheren Einzelheiten wird auf die Unterlage 8.2b verwiesen.

Außerdem hat das Bayerische Landesamt für Umwelt eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, auf Grundlage des Handbuches für Emissionsfaktoren, Version 3.3, vorgenommen (vgl. Stellungnahme vom 19.08.2019). Unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen ist nach der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen eine Überprüfung mit dem neuen „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“, Version 4.1 (HBEFA 4.1), das seit September 2019 vorliegt, durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG durchführen lassen. Diese Überprüfung hatte zum Ziel, Aussagen über die Auswirkungen des HBEFA 4.1

auf die vorliegenden Berechnungsergebnisse zu treffen. Außerdem hat das Ingenieurbüro „umwelt“ mit Schreiben vom 16.03.2020 ergänzend Stellung genommen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt teilte mit Stellungnahme vom 16.06.2020 mit, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die neuerlichen Stellungnahmen zur Luftschadstoffbelastung der Ingenieurbüros „Lohmeyer GmbH & Co.KG“ vom 17.12.2019 sowie „umwelt“ vom 16.03.2020 bestehen.

Mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2021 vom 11. Januar 2021 wurden die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RluS 2012, Fassung 2020“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführt und mit Schreiben vom 26. Mai 2021 vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bekannt gemacht. Hierin ist die neue Version des „Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“, Version 4.1 (HBEFA 4.1), nunmehr auch verpflichtend anzuwenden.

3.5.3 Es ist entsprechend den Feststellungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden. Bodenschutz

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich unter zwei Aspekten auf: Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen nach Maßgabe des in § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG normierten Abwägungsgebots Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, Rn. 457).

Weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend anwendbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung

des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, wie beispielsweise Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, Rn. 463).

Das geplante Straßenbauvorhaben grenzt in mehreren Bereichen an Altlasten beziehungsweise Altlastenverdachtsflächen. Teilweise liegen bereits konkrete Hinweise auf Bodenbelastungen vor. In den meisten Fällen handelt es sich hierbei um betriebsspezifische Altlasten aus der Glas- und Porzellanindustrie. Die geplante Trasse grenzt teilweise auch an eine ehemalige Bauschutt- und Hausmülldeponie der Stadt Waldsassen an. Ferner verläuft ein erheblicher Teil der geplanten Straßentrasse auf der ehemaligen, stillgelegten Bahnlinie, auf welcher der Gleisschotter noch nicht vollständig rückgebaut wurde und welcher bahnspezifische Schadstoffbelastungen aufweisen kann.

Im Einzelnen stellt sich die Altlastensituation (vergleiche auch Ausführungen unter C.II.3.1.2 dieses Beschlusses sowie die Unterlage 1d und Anhang 3d zur Unterlage 1) wie folgt dar:

Die Altablagerung (Katasternummer 37700572) auf den Flurnummern 207 und 208 der Gemarkung Kondrau, Stadt Waldsassen, wurde mit Bescheid vom 29.10.19 aus dem Altlastenverdacht im Sinne des § 9 Abs. 2 S. 1 BBodSchG entlassen.

Hinsichtlich der Altlasten im Bereich BW 3-1 wurde im Bereich des ehemaligen Betriebsgeländes der Firma Bareuther (Katasternummer 37700547) eine nutzungsorientierte Bodensanierung durchgeführt. Das Gelände ist inzwischen bebaut. Grundwasseruntersuchungen belegen anthropogene Beeinträchtigungen. Die südlicher gelegene Altlastenfläche der ehemaligen Glasfabrik Bloch (Katasternummer 37700562), die saniert wurde, hat keinen Einfluss auf die Baumaßnahme.

Hinsichtlich der Altlasten zwischen BW 3-1 und BW 3-3 befindet sich auf den Grundstücken mit den Flurnummern 712/0, 713/2 und 723 der Gemarkung Waldsassen, Stadt Waldsassen eine Altablagerung (Katasternummer 37700034). Hier wurden Produktionsabfälle aus der Porzellanindustrie der ehemaligen Porzellanfabrik Bareuther gelagert. Mit Bescheid vom 30.06.2020 wurde diese Altablagerung aus dem Altlastenverdacht entlassen.

Hinsichtlich der Altlasten im Bereich BW 3-3 befindet sich nördlich des Troges das Betriebsgelände der Firma Lamberts. Westlich davon grenzt der Trog an ehemalige Teerteiche der Firma auf dem Grundstück mit der Flurnummer 719/2 der Gemarkung Waldassen an (Katasternummer 37700511). Die ehemaligen Teerteiche sind nicht saniert. Auf diesen Flächen ist mit produktionsspezifischen Bodenverunreinigungen zu rechnen, die auch den Trassenbereich erreichen können. Grundwasseruntersuchungen aus den Pegeln im Trassenbereich ergaben aber keinen erhöhten Schadstoffgehalt. Das Landratsamt Tirschenreuth hat die Fläche mit Bescheid vom 24.06.2014 aus dem Altlastenverdacht entlassen und dieses Grundstück aus dem Altlastenkataster nach Art. 3 Abs. 1 BayBodSchG unter dem Vermerk „Verdacht ausgeräumt“ gelöscht.

Im Bereich der Trasse befindlicher Gleisschotter wurde nach den Vorgaben des Abfall-Merkblatts Nr. 3.4/2 (Gleisschottermerkblatt) des Bayerischen Landesamts für Umwelt untersucht und bewertet. Es wurden daher die Auflagen unter A.IV.3.4.9 des Beschlusses aufgenommen.

Nachteilige Auswirkungen auf den Wirkungspfad Boden-Grundwasser erwartet das Wasserwirtschaftsamt Weiden laut der Stellungnahme vom 25.03.2019 aufgrund der geplanten Verlegung der B 299 im Hinblick auf die Flächen mit den Katasternummern 37700547, 37700562, 37700034, 37700511, 37700603 sowie 37700033 und die Fläche der ehemaligen Bahntrasse nicht. Die geplante Verlegung der B 299 durchschneidet die Flächen nicht, sondern verläuft an ihnen vorbei. Möglicherweise werden aber randliche Ausläufer der Flächen durch den Bau tangiert, sodass dort gegebenenfalls mit höher belasteten Abfällen zu rechnen ist und auch eine Berührung bodenschutzrechtlich relevanter Belange nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann. Als möglicherweise relevant wurden hierbei die „Teerteiche Lamberts“ eingestuft, da dort tiefere Eingriffe in den Untergrund aufgrund des dort geplanten Troges stattfinden.

Um mögliche Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Teerteiche zu prognostizieren, wurden Sondierungen durchgeführt und bestehende Bohrprofile ausgewertet, wobei entweder kein Teer angetroffen wurde oder lediglich Gemische aus Erdaushub, Bauschutt und Teer vorlagen. Diesbezüglich wird auf die planfestgestellten Unterlagen 1d, 13.3c und 13.4c verwiesen. Zum Schutz der Teerteiche wurden außerdem unter A.III.2.9 dieses Beschlusses zusätzliche Auflagen aufgenommen, um eine Verlagerung des Teers auszuschließen. Daneben wurden die vom Wasserwirtschaftsamt Weiden hinsichtlich der Altlastenthematik allgemein für erforderlich gehaltenen Auflagen unter A.IV.3.4 dieses Beschlusses festgesetzt.

Hinsichtlich des Gipsvorkommens im Bereich der geplanten Ortsstraße von Bau-km 3+500 bis Bau-km 3+890 links der B 299 (Ifd. Nr. 1.08b der Unterlage 4.1d) wurde unter A.III.2.10 festgesetzt, dass die Tragfähigkeit des Baugrundes in diesem Bereich

bis zum Baubeginn sichergestellt sein muss, sodass der Baugrund für den Zweck der geplanten Ortstraße bis zum Beginn der Bauarbeiten geeignet ist.

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Kfz-Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt daraus, dass in die Abwägung nicht zuletzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist. Aus § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG ergibt sich, dass diese Prüfung auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden umfasst.

Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzeption des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorgelagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 17 FStrG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Somit sind Untersuchungsanordnungen und Sanierungsplanfestlegungen nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vergleiche BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A1075/04, Rn. 467).

Zu den Bodenfunktionen im Sinne des § 1 BBodSchG gehört auch die Nutzung für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG). Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 S. 2 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktio-

nen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vergleiche § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau öffentlicher Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen. Damit ist aber nicht ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne dieses Gesetzes sind.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die zu einer Vorsorgepflicht nach § 7 BBodSchG führen, sind aufgrund des beantragten Vorhabens nicht zu erwarten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn diese Prognose ist unter Heranziehung von Untersuchungsergebnissen bei deutlich stärker belasteten Straßen zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in allgemeinen Untersuchungen festgestellten Werten deutlich stärker belasteten Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von bis zu 12.200 Kfz/24h im Jahr 2030 eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Darüber hinaus wurden unter A.III.8 entsprechende Auflagen zum Schutz des Bodens festgesetzt.

Im Ergebnis ist daher nach derzeitigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Zum Schutz des Bodens sind insbesondere in A.III und A.IV dieses Beschlusses Nebenbestimmungen angeordnet.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Selbst wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei abschätzbar ist, ob die in der Bundes-Bodenschutz-Verordnung festgelegten Vorsorgewerte eingehalten werden, wovon jedoch ausgegangen wird, oder zu irgendeinem Zeitpunkt nach der Verlegung der Bundesstraße B 299 bei Waldsassen/Kondrau noch überschritten werden, wird die Ausgewogenheit der Planung indes nicht in Frage gestellt.

Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2, Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der Bundes-Bodenschutz-Verordnung kommen sollte, was nach den vorstehenden Ausführungen zwar unwahrscheinlich, jedoch für die Zukunft auch nicht völlig auszuschließen ist, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies, auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks, verhältnismäßig ist (vgl. § 7 S. 3 BBodSchG). Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnten derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies ohne Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen dem Vorhabensträger mit noch verhältnismäßigem Aufwand abverlangt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen sind weitergehende Maßnahmen auch angesichts der eingangs dargestellten – nur eingeschränkten – Relevanz des Bodenschutzes in der Straßenplanfeststellung nicht angezeigt.

Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei weiteren Belangen, etwa beim Naturschutz, Gewässerschutz oder beim Eigentum relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Im Ergebnis vermögen daher die gegen die Planung in die Abwägung einzustellenden Aspekte des Bodenschutzes die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens, weshalb der Belang Bodenschutz insgesamt gesehen mit erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme gerichtetem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist. Er tritt jedoch hinter die Belange zurück, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt

Das Bayerische Landesamt für Umwelt widersprach der geplanten Auffüllung von 30.000 m³ auf den Grundstücken mit den Flurnummern 923/2 und 920/3 aus Gründen des vorsorgenden Bodenschutzes, da es sich in diesem Bereich laut Übersichtskarte im Maßstab 1:25.000 um Böden mit potentiellen Grundwassereinfluss (vor allem Gleye) handele. Diese Böden erfüllen die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 a BBodSchG genannte Bodenteilfunktion „Standortpotential für die natürliche Vegetation“ in besonderem Maße. Nach § 12 Abs. 8 BBodSchV sei das Auf- und Einbringen von Material in Böden, welche die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG definierten Bodenteilungsfunktionen in besonderem Maß erfüllen, ausgeschlossen. Der angesetzte Kompensationsfaktor von 0,3 in Tabelle 8 des LPB (Unterpunkt D, Auswirkungen auf den Naturhaushalt) solle auf 0,5 angehoben werden, da auch hier Böden von höherwertigerer Bedeutung, wie Auenböden und grundwasserbeeinflusste Böden, beansprucht werden.

Nach Rücksprache mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt konnte der Einwand ausgeräumt werden. Es liegt eine genauere Bodenuntersuchung vor, die dem potentiellen Grundwassereinfluss widerspricht. Der Einwand kam durch eine Fehlinterpretation der Daten zustande. Damit hat sich auch der Hinweis, der angesetzte Kompensationsfaktor solle von 0,3 auf 0,5 angehoben werden, erübrigt.

3.5.4 Bauausführung, baubedingte Immissionen

3.5.4.1 Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfolgt nicht nur hinsichtlich des fertiggestellten Vorhabens, sondern umfasst auch dessen Herstellung. Dies ergibt sich daraus, dass neben dem Planfeststellungsbeschluss keine ge-

sonderte Überprüfung der Zumutbarkeit und Zulässigkeit der Bauausführung zu erteilen ist. Diese unterfällt vielmehr der Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG. Der Bauphase des Vorhabens ist im Hinblick auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen besondere Bedeutung beizumessen.

Zur Minderung der baubedingten Immissionen sind dem Vorhabenträger unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses zunächst einschlägige Auflagen gemacht worden, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG). Dabei ist allgemein hinsichtlich der Bauzeiten festzuhalten, dass tagsüber zu bauen ist.

3.5.4.2 Rechtsgrundlage

Eine Baustelle ist als funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen eine Anlage im Sinne von § 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Allerdings zählen Baustellen mit den auf ihnen betriebenen Baumaschinen nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen gemäß § 4 BImSchG i.V.m. der 4. Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV). Der in dieser Verordnung enthaltene Katalog genehmigungsbedürftiger Anlagen umfasst keine Baustellen. Die dort enthaltenen Anforderungen beziehen sich zudem ausdrücklich nur auf die umweltschädlichen Folgen des Anlagenbetriebs, also auf die künftigen Auswirkungen, welche durch eine solche (fertiggestellte) Anlage hervorgerufen werden.

Ein Baustellenbetrieb fällt demnach unter die Vorschriften der §§ 22 ff. BImSchG über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, wobei es nicht darauf ankommt, was errichtet werden soll.

Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Im Folgenden werden die für das gegenständliche Vorhaben auftretenden baubedingten Immissionen beurteilt und die jeweilige Abwägung für gegebenenfalls notwendige Schutzmaßnahmen begründet.

3.5.4.3 Baubedingter Lärm

Es existiert keine ausdrückliche gesetzliche Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm, so dass Art. 74 Abs. 2 S. 2 und 3 BayVwVfG die rechtliche Grundlage für ein notwendiges Schutzkonzept darstellt.

Dabei sind gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Baulärm stellt dann eine schädliche Umwelteinwirkung im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG dar, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Als Maßstab für die Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm -Geräuschimmissionen- (AVV Baulärm)“ vom 19.08.1970, die diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisiert, herangezogen werden. Nach § 66 Abs. 2 BImSchG ist die AVV Baulärm im Rahmen ihres Anwendungsbereichs ausdrücklich weiterhin maßgebend. Aufgrund der Regelung in § 66 Abs. 2 BImSchG handelt es sich daher um eine vom Gesetzgeber vorgegebene Verbindlichkeit dieser Regelungen, auf die für die Beurteilung der Zumutbarkeit des Baulärms zurückgegriffen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11).

Dagegen gilt etwa die „Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)“ zur Beurteilung von Baustellenlärm nicht (vgl. Ziffer 1f der TA Lärm), selbst wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg betrieben wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11). Im Gegensatz zum Lärm einer nach TA Lärm zugelassenen Anlage wirkt Baustellenlärm zeitlich begrenzt, sodass es hier nicht um eine dauerhafte Gebietsverträglichkeit der Lärmeinwirkungen geht. (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11).

In der AVV Baulärm finden sich unter Nummer 3.1.1 gebietsbezogene Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum, bei deren Überschreitungen von erheblichen Belästigungen durch Baumaschinen ausgegangen werden kann. Als Nachtzeit gilt dabei die Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr (vgl. Nummer 3.1.2 der AVV Baulärm).

Gemäß Nummer 4.1 der AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche von Baustellen grundsätzlich dann angeordnet werden, wenn bei erforderlichen Überwachungsmessungen die nach Nummer 6 ermittelten Beurteilungspegel die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) überschreiten.

Als derartige Maßnahmen kommen gemäß Nummer 4.1 der AVV Baulärm insbesondere in Betracht:

- Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle,
- Maßnahmen an den Baumaschinen,
- die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen,
- die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren,
- die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az.: 7 A 11/11) wirkt sich der Zuschlag in Nr. 4.1 der AVV Baulärm wie ein Messabschlag wegen verbleibender Unsicherheiten bei der messtechnischen Überprüfung der Einhaltung der Immissionswerte aus. Ein Messabschlag, der bei prognostischen Einschätzungen nicht zum Tragen kommt, kann bei der Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle aufgrund einer Prognose demnach keine Anwendung finden (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az.: 7 A 11/11).

Von Maßnahmen zur Lärminderung kann allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (beispielsweise tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

3.5.4.3.1 Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm

Der Vorhabenträger hat zur Abschätzung und Beurteilung der zu erwartenden Lärmeinwirkungen durch den Baubetrieb schalltechnische Untersuchungen zum Baulärm erstellen lassen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 8.3d) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d) werden unter Ziffer 7 „Schallemissionen der einzelnen Bauphasen“ und unter Ziffer 8 „Schalltechnische Betrachtung der einzelnen Bauphasen“ anhand der voraussichtlich zum Einsatz kommenden Baumaschinen Schallemissionsansätze für die jeweils zu erwartenden unterschiedlichen Bauverfahren beziehungsweise Bautätigkeiten der einzelnen Bauphasen entwickelt.

Dabei werden folgende lärmintensive Arbeiten erwartet:

- Erdarbeiten (Aushub, Erstellung des Planums, Kanalarbeiten usw.)
- Verbauarbeiten (Bohr- und Rammarbeiten für Trog- und Brückenbauwerke)
- Betongearbeiten (Trog- und Brückenbauwerke)

- Bohrgründungen der Lärmschutzwände
- Erstellung des Straßenoberbaus (Planum und Asphaltierarbeiten)

Die demnach ermittelte Prognose der Baulärmimmissionen für die einzelnen Bauphasen dient zunächst einer Orientierung, in welcher Größenordnung die Immissionen liegen werden. Anhand der ermittelten Prognosen der Baulärmimmissionen werden für die einzelnen Bauphasen mögliche Lärmschutzmaßnahmen geprüft und deren Wirksamkeit beurteilt.

Neben der organisatorischen Maßnahme, die die Verlegung der Bautätigkeit in die Tageszeit zwischen 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr vorsieht (vgl. Auflage unter A.III.2.1.1.2), die zur Minderung des Baulärms in allen Bauphasen führt, werden zusätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen als erforderlich und verhältnismäßig angesehen.

Die Berechnungen zu der Beurteilung der Anforderungen der AVV Baulärm zeigen, dass während der Bauarbeiten mit teilweise erheblichen Überschreitungen der projektspezifischen Richtwerte beziehungsweise der Richtwerte der AVV Baulärm an der zu den Bauarbeiten nächstgelegenen Bebauung zu rechnen ist.

3.5.4.3.2 Lärmschutz im Bereich der vorhandenen Bebauung

Im Bereich der vorhandenen Bebauung gibt es verschiedene Bebauungspläne der Stadt Waldsassen, die nach Nr. 3.2.1 der AVV Baulärm für die Zuordnung der Gebiete nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm herangezogen wurden und somit für die Festsetzung der Immissionsrichtwerte maßgeblich waren. Die vorhandenen Bebauungspläne der Stadt Waldsassen ergeben sich aus dem nachrichtlich beigefügten Übersichtslageplan (Unterlage 2.3).

Nach Nr. 3.2.2 der AVV Baulärm ist von der tatsächlichen Nutzung des Gebiets auszugehen, wenn die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung abweicht. Es gibt vorliegend keinen Bereich, in dem ein Bebauungsplan vorliegt und die tatsächliche Nutzung vor Ort erheblich abweicht.

Ist ein Bebauungsplan nicht aufgestellt, so ist gemäß Nr. 3.2.3 der AVV Baulärm die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde zu legen. Hierfür wurde durch den Vorhabenträger am 18.05.2020 eine erneute Ortsbesichtigung durchgeführt.

Der Einsatz temporärer stationärer Lärmschutzeinrichtungen stellt grundsätzlich eine geeignete Möglichkeit der Lärminderung dar. Dabei gilt für den Schutz vor Baulärm, anders als beim Verkehrslärm nach §§ 41 ff. BImSchG, nicht der Grundsatz des Vorrangs des aktiven Schallschutzes. Die Rechtsgrundlage für Schutzmaßnahmen ist für den Baulärm nämlich dem Grunde nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG.

Da die projektspezifischen Richtwerte nicht eingehalten werden können, hat der Vorhabenträger im Bereich von Bau-km 3+170 bis 3+450 rechts der B 299, von Bau-km 3+700 bis 3+970 rechts der B 299 sowie von Bau-km 3+840 bis 4+020 links der B 299 den Einsatz von drei 4 m hohen Schallschutzwänden geprüft. Die Auswertung der Ergebnisse hat jedoch gezeigt, dass diese lediglich eine geringe Wirkung aufweisen, da die lärmintensivsten Baumaschinen, insbesondere Bohrgerät und Vibrationsramme, eine größere Höhe aufweisen. Durch den Einsatz von drei 4 m hohen Schallschutzwänden kann die Anzahl der Betroffenen um weniger als 3 % vermindert werden. Die Kosten für diese drei temporären Schallschutzwände betragen dabei ungefähr 1,25 Mio. Euro. Die für bis zu 4 m hohe Schallschutzwände aufzuwendende Kosten sind daher aufgrund der geringen Wirksamkeit als unverhältnismäßig anzusehen.

Der Einsatz von höheren (z.B. 6 m hohen Schallschutzwänden) ist in den betroffenen Bereichen nicht möglich, da der vorhandene Platz für die dann notwendigen breiteren Fundamente nicht ausreichend ist. Auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen (Unterlage 8.3d) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass an den im Bereich der Baustelle liegenden Gebäuden der maßgebliche Richtwert zum Teil erheblich überschritten wird. Der Richtwert ergibt sich aus Nr. 3.1.1. AVV Baulärm. Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann dabei dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11). Dabei ist der Begriff Vorbelastung hier nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden (vgl. etwa die einschränkende Definition in Nr. 2.4 Absatz 1 Satz 1 TA Lärm). Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn, wobei es nicht darauf ankommt, von welcher Lärmquelle die tatsächliche Lärmvorbelastung verursacht wird (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11/11). "Nachteilige Wirkungen" im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG gehen nur von solchen baustellenbedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.7.2012, Az. 7 A 11.11). Im vorliegenden Fall war es angemessen, die durch Verkehrslärm bestehenden Belastungen (Berechnung) als Vorbelastung anzuerkennen. Somit entspricht der maßgebliche Immissionsrichtwert für jedes Gebäude entweder dem maßgeblichen Wert nach Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm oder dem Wert der berechneten Vorbelastung, je nachdem welcher Wert den größeren Wert aufweist. Die Einzelheiten können der planfestgestellten Unterlage 8.3d entnommen werden.

Eine Überschreitung des maßgeblichen Immissionsrichtwerts führt grundsätzlich zu einer Entschädigungspflicht (in Geld). Durch die vorliegende Baumaßnahme werden beispielsweise jedoch auch Beurteilungspegel von mehr als 62 dB (A) am Tag über einen Zeitraum von über 56 Tagen/8 Wochen im Jahr beziehungsweise mehr als 67 dB (A) über einen Zeitraum von über 28 Tagen/4 Wochen im Jahr in einem Gebiet nach Ziffer 3.1.1. d, e oder f der AVV Baulärm sowie Beurteilungspegel von mehr als 67 dB (A) am Tag über einen Zeitraum von über 56 Tagen/8 Wochen im Jahr beziehungsweise mehr als 72 dB (A) in einem Zeitraum von 28 Tagen/4 Wochen im Jahr in den Gebieten nach Ziffer 3.1.1. b oder c der AVV Baulärm oder 75 dB (A) am Tage über einen Zeitraum von 14 Tagen/2 Wochen erreicht. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 9.2.2 der Unterlage 8.3d.1 Bezug genommen. In diesen Fällen kann jeweils davon ausgegangen werden, dass auch die oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 für Innenpegel überschritten werden können (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1.4.2016, Az. 3 VR 2/15).

Für die im Einwirkungsbereich der Baustelle gelegenen und in der Tabelle 1 unter Ziffer A.III.2.1.2.4 dieses Beschlusses näher bezeichneten Gebäude, bei denen die eben dargestellten Lärmwerte erreicht werden, werden daher für den vorliegenden Fall auch passive Lärmschutzmaßnahmen als verhältnismäßig erachtet. Dabei ist zu beachten, dass ein tatsächlicher Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen beispielsweise in Form von Schallschutzfenstern nur insoweit besteht, als die prognostizierten Außenschallpegel den für die schützenswerte Raumnutzung anzusetzenden Richtwert überschreiten und entsprechende Schutzeinrichtungen nicht bereits vorhanden sind. Nachdem der Baustellenbetrieb nur am Tag erfolgt, sind auch nur die ermittelten Beurteilungspegel vor den Fassaden für den Tageszeitraum heranzuziehen.

Zur Gewährleistung, dass zum Zeitpunkt der Baumaßnahme der ausreichende Schallschutz auch zur Verfügung steht, wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2.4 dieses Beschlusses verfügt, dass sich der Vorhabenträger rechtzeitig mit den Betroffenen in Verbindung zu setzen hat, um die notwendigen Formalitäten zur Abwicklung der Erstattungsansprüche umzusetzen (Antrag auf Umsetzung beziehungsweise Prüfung des Erstattungsanspruchs, Angebotseinholung, Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen).

Dieser Ausgleichsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 2, 3 BayVwVfG auf passive Lärmschutzmaßnahmen oder auf Geld ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen. Über die Höhe des Ausgleichsanspruchs wird nicht im Planfeststellungs-

verfahren entschieden (§ 42 Abs. 3 BImSchG analog). Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen hat sich nach der 24. BImSchV zu richten, da sich die Situation mit der beim betriebsbedingten Verkehrslärm vergleichen lässt.

3.5.4.3.3 Außenwohnbereiche und Unternehmen mit genehmigten Freisitz- oder Freischankflächen

Aktive Lärmschutzmaßnahmen werden dem Vorhabenträger für den Schutz von Außenwohnbereichen nicht auferlegt. Diese sind im Hinblick auf den zu erzielenden Schutzzweck vor Baulärm kostenunverhältnismäßig (vgl. oben unter Ziffer C.III.3.5.4.3.2). Wenn mögliche Schutzanlagen untunlich sind, leitet sich stattdessen gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2, 3 BayVwVfG unter entsprechenden Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch ab.

Ansprüche auf angemessene Entschädigung in Geld für Immissionsbelastungen in tatsächlich vorhandenen Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze etc.) die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignet und bestimmt sind, stehen den betroffenen Eigentümern zu. Dem Vorhabenträger wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2.5 zur Auflage gemacht bei Vorliegen der entsprechenden Tatbestände angemessene Entschädigungen in Geld zu leisten.

Für den Fall, dass genehmigte Freisitz- oder Freischankflächen im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme betrieben werden, können diese grundsätzlich zu den schutzbedürftigen Außenbereichen gehören (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11.11). Daher hat die Planfeststellungsbehörde für diesen Fall unter A.III.2.1.2.5 dieses Beschlusses Entschädigungsregelungen für Beeinträchtigungen durch Baulärm unter gewissen Voraussetzungen aufgenommen.

Anders verhält es sich bei den Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften, wobei es sich nicht um Flächen handelt, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig sind (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11.11). Passanten und Laufkundschaft werden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhalten (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11.11). Daher wurden für die Außenkontaktbereiche von Ladengeschäften keine Entschädigungsregeln vorgesehen.

3.5.4.3.4 Innenbereiche

Als Zumutbarkeitsgrenze für Innengeräuschpegel wurden die oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 herangezogen (vergleiche auch BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11.11). Die VDI-Richtlinie 2719 gilt zwar grundsätzlich nur für dauerhafte

Lärmeinwirkungen, kann aber auch bei länger andauernden stationären Großbaustellen herangezogen werden, wobei es die begrenzte Dauer solcher Baustellen rechtfertigt, sich an den oberen Anhaltswerten zu orientieren (BverwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11.11).

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Innenwohnbereichen gilt grundsätzlich dasselbe wie bei der Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen. Hierzu wurde dem Vorhabenträger in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2.6 zur Auflage gemacht, dass angemessene Entschädigungen in Geld zu leisten sind, wenn die entsprechenden Tatbestände vorliegen.

Darüber hinaus wurde in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2.6 festgesetzt, dass Betroffenen, die in einem der unter A.III.2.1.2.5, Tabelle 2 aufgeführten Anwesen, eine Nutzung nach den Nummern 3.1, 3.2 oder 3.3 der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 betreiben, unter bestimmten Voraussetzungen eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen ist, sofern der obere Anhaltswert der VDI-Richtlinie 2719 für den betreffenden Raum überschritten wird.

Insgesamt ist hierbei zu beachten, dass der Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung von Innenwohnbereichen und Innenbereichen, die in den Nummer 3.1, 3.2 und 3.3 der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 aufgeführt sind, tatsächlich nur dann besteht, wenn für die entsprechenden Räume nicht bereits ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen nach A.III.2.1.2.4 dieses Beschlusses gegeben ist.

3.5.4.4 Baubedingte Erschütterungen

Erschütterungsintensive Arbeiten treten beim Bau von Verkehrswegen häufig auf, wobei sich deren Übertragung auf unmittelbar benachbarte Bausubstanz dort gegebenenfalls durch deutlich spürbare Erschütterungen bemerkbar machen kann.

3.5.4.4.1 Rechtsgrundlagen

Erschütterungen – auch baustellenbedingt – sind Emissionen bzw. Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmisionen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen. Aus diesem Grunde ist – wie auch für den baustellenbedingten Lärm – bereits im Planfeststellungsbeschluss über sie zu entscheiden. Es sind dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG).

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im Bundes-Immissionsschutzgesetz noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

3.5.4.4.2 Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden

In Bezug auf die Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden enthält die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ zumindest Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch Baumaßnahmen. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen jedoch nicht per se vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung jedenfalls sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, sodass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

Die Anhaltswerte sind in Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 für Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume in Abhängigkeit von der Nutzungsart der Umgebung von Einwirkungsorten angegeben. Nach Ziffer 6.5.4.2 der DIN 4150 Teil 2 gelten diese bei baubedingten Erschütterungen jedoch nur für den Nachtzeitraum. Für tagsüber durch Baumaßnahmen verursachte Erschütterungen von höchstens 78 (Werk-)Tagen Dauer gelten dagegen die Anhaltswerte der Tabelle 2, vgl. Ziffer 6.5.4.2 der DIN 4150 Teil 2. Dort wird auf eine Unterteilung nach Baugebietsarten (weitgehend) verzichtet, für besonders schutzwürdige Gebiete und Objekte wie Krankenhäuser ist Tabelle 2 nicht anwendbar. Die Beurteilung der zeitlich begrenzten Erschütterungseinwirkungen durch Baumaßnahmen erfolgt hier in drei „Belästigungs“-Stufen und für verschieden lange Einwirkungsauern.

Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen macht die DIN 4150 Teil 2 keine konkreten Angaben. Eine Zumutbarkeit soll dann nach den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalles beurteilt werden. Im vorliegenden Fall wird es als angemessen erachtet, bei der Beurteilung lang andauernder (länger als 78 Tage) erschütterungsintensiver Bauarbeiten die Immissionswerte der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 heranzuziehen. Dies entspricht auch einer fachlichen Empfehlung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz – LAI – (Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungen, Stand: 06.03.2018), welche zwar keine Bindungswirkung entfaltet, aber zumindest die Qualität eines antizipierten Sachverständigengutachtens besitzt (vgl. BayVGH, Urteil vom 11.07.2016 – Az.: 22 A 15.40033, Rn. 79).

Die Beurteilung der baubedingten Erschütterungsimmissionen wird im Rahmen der Überwachung nach diesen Kriterien durch den Immissionsschutzbeauftragten vorgenommen, vgl. Auflage unter Ziffer A.III.2.1.1.3.

3.5.4.4.3 Erschütterungswirkungen auf Gebäude

Die Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen werden in der DIN 4150 Teil 3 behandelt. Im Rahmen der DIN 4150 Teil 3 wird zwischen kurzzeitigen Erschütterungen und Dauererschütterungen auf Bauwerke unterschieden. In der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 3 werden Anhaltswerte zur Beurteilung der Wirkung von kurzzeitigen Erschütterungen auf Gebäude aufgeführt. In der Tabelle 4 der DIN 4150 Teil 3 werden Anhaltswerte für verschiedene Gebäudearten zur Beurteilung der Wirkung von Dauererschütterungen auf Gebäude dargelegt.

3.5.4.4.4 Beurteilung der erschütterungsbedingten Immissionen während der Bauzeit

Im Rahmen der Bautätigkeiten für die Verlegung der Bundesstraße 299 bei Waldsassen/Kondrau werden voraussichtlich signifikante Erschütterungen insbesondere bei den nachfolgenden Bautätigkeiten auftreten:

- Rammarbeiten (Vibrationsramme)
- Verdichtungsarbeiten (Vibrationswalze)
- Verdichtungsarbeiten (Rüttelplatte)

In Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses ist dem Vorhabenträger aufgegeben worden, im Bereich von hinsichtlich auftretender Erschütterungen kritischer Gebäude Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Bezüglich Erschütterungseinwirkungen von Menschen in den betroffenen Gebäuden kommt die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d.1) zu dem Schluss, dass die Rammarbeiten in einem Bereich ungefähr drei Wochen andauern, jedoch davon auszugehen ist, dass die Rammarbeiten in unmittelbarer Nähe zu dem jeweiligen Haus in wenigen Tagen abgeschlossen werden, wodurch die Belästigungen als zumutbar angesehen werden. Hinsichtlich der Verdichtungsarbeiten legt die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d.1) dar, dass diese lediglich wenige Tage gegenüber einem Haus andauern und schnell abgeschlossen sind, sodass die Belästigungen als zumutbar angesehen werden. Diese Auffassung wurde aus fachlicher Sicht des Sachgebietes 50 der Regierung der Oberpfalz mit Stellungnahme vom 17.02.2021 geteilt.

Der Immissionsschutzbeauftragte hat dabei im Rahmen der Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 und 3 eingehalten wer-

den und ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen vorzusehen. Entsprechende Auflagen sind in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.3 dieses Beschlusses aufgenommen.

3.5.4.5 Baubedingte Auswirkungen auf Klima und Luft

Hinsichtlich der Thematik Luftschadstoffe wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Unter Beachtung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.4 dieses Beschlusses ist das Vorhaben mit den Belangen von Klima und Luft vereinbar. Bei der Bauausführung sind Maßnahmen zur Reduzierung der Staubentwicklung (wie beispielsweise Befechtung) vorgesehen. Im Zuge der Verkehrssicherungspflicht sind zudem die Straßen regelmäßig beziehungsweise bedarfsabhängig zu reinigen. Dies ist vom Vorhabenträger zu überwachen.

3.5.4.6 Einwendungen

Das Landratsamt Tirschenreuth – Untere Immissionsschutzbehörde – hat mit Stellungnahme vom 09.02.2021 auf die teilweise massiven Abweichungen der projektspezifischen Werte von Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm, die bis zu 15 dB(A) höher sind, hingewiesen und mitgeteilt, dass dies aus fachlicher Sicht keine maßvolle Erhöhung mehr sei.

Dem ist jedoch zu entgegnen, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten dann in Betracht kommen kann, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az.: 7 A 11.11). Laut den Ausführungen in der Unterlage 8.3d.1 (Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb) wurden die Richtwerte der AVV Baulärm wegen der Vorbelastung aus dem Straßenverkehr auf die projektspezifischen Richtwerte angehoben. Insofern steht diese Vorgehensweise in Einklang mit der vorstehend bezeichneten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Das Sachgebiet 50 der Regierung der Oberpfalz legte mit Stellungnahme vom 16.03.2021 außerdem dar, dass das Ingenieurbüro Obermeyer in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung zum Baubetrieb sowohl die Vorbelastung durch den Straßenverkehr der bestehenden B 299 als auch die festgelegten projektspezifischen Richtwerte als Zumutbarkeitsschwelle bezüglich Baulärm sogar „fassaden- und geschossscharf“ festgesetzt hat, was aus fachlicher Sicht nicht zu beanstanden sei. Zusammenfassend stellt das Sachgebiet 50 fest, dass die vom Gutachter ge-

wählte Vorgehensweise („fassaden- und geschossscharfe“ Ermittlung der vom Baubetrieb und von der bestehenden B 299 hervorgerufenen Lärmimmissionen, Vergleich dieser mit den einschlägigen Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm beziehungsweise den „fassaden- und geschossscharfen“ projektspezifischen Richtwerten als Zumutbarkeitsschwelle bezüglich Baulärm) aus fachlicher Sicht nicht zu beanstanden ist. Insofern wurde der Einwand des Landratsamts Tirschenreuth in dieser Hinsicht ausgeräumt.

Weiter führt das Landratsamt Tirschenreuth – Untere Immissionsschutzbehörde – aus, dass die angesetzten Wirkpegel in mehreren Tabellen des Baulärmgutachtens falsch berechnet und durchweg zu niedrig angesetzt worden seien.

Hierzu hat das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz ausgeführt, dass es sich um eindeutige Schreibfehler handelt. Dies konnte vom Ingenieurbüro Obermeyer, welches die Unterlage 8.3d.1 erstellt hat, bestätigt werden. Außerdem wurde dargelegt, dass die Schalleistungswirkpegel richtig sind und keine Berichtigung der Ergebnistabellen erforderlich ist. Damit kann der Einwand des Landratsamtes Tirschenreuth ausgeräumt werden.

Darüber hinaus beanstandet das Landratsamt Tirschenreuth – Untere Immissionsschutzbehörde – hinsichtlich der Schulstraße 32 und 34, dass hier lediglich auf die Richtwerte eines Mischgebiets abgestellt wurde, obwohl für die benachbarten Wohnhäuser die Schutzwürdigkeit eines allgemeinen Wohngebiets angenommen wurde. Für die Immissionsorte Schulstraße 32 und 34 existiert ein Bebauungsplan („NEUER TEICH“), der für die angesprochenen Anwesen ein Mischgebiet ausweist. Nach Nr. 3.2.1 der AVV Baulärm ist vom Bebauungsplan auszugehen, wenn im Bebauungsplan Baugebiete festgesetzt sind, die den in Nummer 3.1.1 aufgeführten Gebieten entsprechen. Zwar ist nach Nr. 3.2.2 der AVV Baulärm die tatsächliche bauliche Nutzung des Gebietes maßgeblich, wenn die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung abweicht. Allerdings liegt vorliegend keine erhebliche Abweichung der tatsächlichen baulichen Nutzung von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung vor, da die vorhandenen Wohnhäuser im Rahmen eines Mischgebiets nach § 6 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO zulässig sind. In der Folge begegnet die Heranziehung des Bebauungsplans und die Zugrundelegung der Richtwerte für ein Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (Nr. 3.1.1.c) der AVV Baulärm), keinen Bedenken.

3.5.4.7 Immissionsschutzrechtliche Abwägung

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich insgesamt festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- beziehungsweise Richtwerte verbunden sind. Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Ausführungen und der in diesem Beschluss unter Ziffer A.III.2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 und 7 angeordneten Auflagen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes aber an Gewicht, sodass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

3.6 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.6.1 Naturschutz als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbulasträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 S. 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen und Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe beispielsweise § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 10), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt. Das Bauvorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein grundsätzlicher Vorrang zu (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990 – Az.: 4 B 104/90; NVwZ 1991, 69). Sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990 – Az.: 4 C 44/87; NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und zeigt Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere

Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 10.1d beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, auch im Hinblick auf die Ziele des Bundesnaturschutzgesetzes für zulässig gehalten beziehungsweise eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.6.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.6.2.1 Schutzgebiete, geschützte Flächen

- Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH-Gebiete im Sinne des § 32 BNatSchG. Östlich des Plangebiets liegt in der Wondrebaue das gemeldete NATURA 2000-Gebiet DE 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“. Der geringste Abstand der geplanten Straße zu diesem NATURA 2000-Gebiet beträgt etwa 700 m. Aufgrund dieses ausreichenden Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet sind unmittelbare oder mittelbare Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Ebenfalls sind keine unmittelbaren oder mittelbaren Beeinträchtigungen über die Straßenentwässerung gegeben, da die Einleitungen erst nördlich der Schutzgebietsgrenze, also in Fließrichtung unterhalb des Schutzgebiets über den Glasmühlbach und den Forellenbach in die Wondreb geführt werden. Durch die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme A 2 in der Wondrebaue unmittelbar westlich der Schutzgebietsgrenze sind ebenfalls keine Auswirkungen auf das Schutzgebiet zu befürchten. Die Untere sowie die Höhere Naturschutzbehörde wurden zu dem Vorhaben angehört, wobei keine Bedenken in dieser Hinsicht gegen die Planungen erhoben wurden. Weitere gemeldete NATURA 2000-Gebiete sind im näheren Umkreis des Plangebietes nicht vorhanden.
- Schutzgebiete nach § 23 BNatSchG (Naturschutzgebiete), § 24 BNatSchG (Nationalparke oder Nationale Naturmonumente), § 25 BNatSchG (Biosphärenreservate), § 26 BNatSchG (Landschaftsschutzgebiete) und § 27 (Naturparke) sind im Plangebiet ebenso nicht vorhanden wie geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG. Das Naturdenkmal nach § 28 BNatSchG „Moorniederung beim Zieglerbräu“ liegt nordwestlich außerhalb des Plangebietes im Seitentälchen des Forellenbachs.
- Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1d) angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (§ 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG) lässt die Planfeststellungsbehörde

wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses Ausnahmen zu, vergleiche § 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG. Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG).

Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die Ausnahme ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst. Die Untere Naturschutzbehörde hat den Ausnahmen mit E-Mail vom 23.04.2018 zugestimmt.

3.6.2.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

3.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, nur nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 S. 2 bis 5 BNatSchG.

Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen (– eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen –), liegt ein Verstoß gegen:

- das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dann nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann, § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG,
- das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG,
- das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG.

Gemäß § 44 Abs. 5 S. 4 BNatSchG gelten für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor, § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

3.6.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotsstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, Anlage 1d zu Unterlage 10.1d), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, stützt sich auf die mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 – Az.: G7-4021.1-2-3 – eingeführten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ in der Fassung mit Stand August 2018.

Die Datengrundlagen für die saP sind in den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 1d zu Unterlage 10.1d), auf die Bezug genommen wird, dargestellt. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer C.III.3.6.2.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Untersuchung für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben.

Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007 – 9 VR 13/06).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG haben können. Auf die Planfeststellungsunterlagen wird in diesem Zusammenhang (Anlage 1d zu Unterlage 10.1d) verwiesen.

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabenbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, ist schließlich zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

3.6.2.2.3 Schutz- Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Vorhabenträger zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt:

- S 1: Schutz von Lebensstätten: Die Fällung oder der Rückschnitt von Hecken, Feldgehölzen, Gebüsch und Einzelbäumen erfolgt nur außerhalb der in § 39 Abs. 5 BNatSchG definierten Schutzzeit vom 1. März bis 30. September sowie nach Angaben der Umweltbaubegleitung vor Ort. Die Fällung potenzieller Fledermausbäume erfolgt im September/Oktober. In Bereichen mit Vorkommen bedeutensamer Bestände von Vogelarten, welche auf Wiesen und Äckern oder in Staudenfluren brüten, erfolgt die Baufeldfreimachung im Zeitraum Mitte August bis Ende

März und damit außerhalb der Brutzeit oder nach Maßgabe der Umweltbaubegleitung.

Durch die Beschränkung der Fäll- und Rodungszeiten und der Baufeldfreimachung im Offenland wird die Zerstörung besetzter Nester, eine Vernichtung von Eiern und Jungvögeln sowie eine Störung während der Brut- und Aufzuchszeiten von Gebüsch- und Waldvögeln sowie von bodenbrütenden Vogelarten verhindert sowie die Störung von baumbewohnenden Fledermäusen in Wochenstuben-, Sommer- und Winterquartieren vermieden.

- S 2: Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Biotopflächen

Angrenzende Biotopflächen werden durch die Reduzierung der Arbeitsstreifen in diesen Bereichen und durch Errichtung von an die jeweilige Geländesituation angepassten Schutzeinrichtungen (beispielsweise Bauzäune) in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung vor Ort geschützt.

Durch die Beschränkung des Baufelds werden zusätzliche Verluste sowie Störungen geschützter Tierarten im Wirkraum des Vorhabens vermieden und Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung gemindert.

- Lärmschutzeinrichtungen, überdeckte Troglagen

Zur Vermeidung von Lärmimmissionen auf Siedlungsflächen sind umfangreiche Lärmschutzwände geplant. Zudem werden zwei Bereiche in einer überdeckten Tief-lage geführt.

Die Lärmschutzwände erzwingen ein deutliches Anheben der Flughöhe beim Überflug der Trasse durch flugfähige Arten und können dadurch das Kollisionsrisiko senken. Auch reduziert sich der Lärm für lärmsensible Arten. Durch die überdeckten Troglagen wird ein relativ sicherer Überflug der Trasse ermöglicht.

- Durchlass Glasmühlbach

Der bestehende Durchlass des Glasmühlbachs wird verlängert. Durch die Dimensionierung des Brückenbauwerks und die naturnahe Gestaltung des Bachlaufs wird die Funktion als Leitlinie unter anderem für einzelne strukturegebundene fliegende Fledermausarten, für den Fischotter und für wandernde Amphibien sowie für gewässergebundene Vogelarten aufrechterhalten und die gefahrlose Unterquerung für einen Teil dieser Arten ermöglicht.

- Über- und Unterführungen von untergeordneten Straßen und Wegen

Es werden zur Querung der neuen Bundesstraße mit dem bestehenden Verkehrs-wegenetz Straßen und Wege über- und unterführt.

Durch die Dimensionierung der Unterführungen ist ein Unterfliegen der neuen Bundesstraße für zahlreiche Fledermausarten möglich. Die Überführungen können Fledermäusen als Leitstrukturen zum Überflug der neuen Trasse dienen.

- Weitere saP-relevante Maßnahmen

Als weitere Schutzmaßnahme ist die Minimierung der Beeinträchtigungen der Fließgewässer während der Bauzeit (S 3) vorgesehen. Die Gestaltung der künftigen Straßennebenflächen und Böschungen erfolgt unter Berücksichtigung von pflanzen- und tierökologischen Erfordernissen und der Belange des speziellen Artenschutzes, unter anderem der Erhaltung und Wiederherstellung von Leitstrukturen für Fledermäuse (G 1: Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straße mit Anschlussstellen im gesamten Streckenabschnitt und G 2: Landschaftsgerechte Einbindung der Auffüllungsflächen). Zudem ist die Einrichtung einer Umweltbaubegleitung vorgesehen (Allgemeine Schutzmaßnahmen).

Die konkreten Maßnahmen sind in der Planunterlage 10.1d nebst Anlage 1d näher beschrieben, auf die verwiesen wird.

3.6.2.2.4 CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures – CEF) werden darüber hinaus die Ausgleichsmaßnahmen A 1/CEF und A 7/CEF vorgesehen:

Ausgleichsfläche A1/CEF – Entwicklung von Extensivgrünland und Ackerbrache als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze östlich von Waldsassen:

Die Maßnahme besteht im Westbereich in der Entwicklung von arten- und blütenreichem Extensivgrünland mäßig nährstoffreicher Standorte durch Einsaat mit gebietseigenem Saatgut in den Bestand nach vorangehender Bodenbearbeitung, beispielsweise mit Kreiselegge oder durch flachgründiges Pflügen. Es ist eine zweischürge Nutzung frühestens ab Anfang Juli mit Abfuhr des Mähguts und Verzicht auf Düngung vorgesehen. Im Ostbereich besteht die Maßnahme in der Entwicklung einer einjährigen Ackerbrache zur Sicherung dauerhaft offener bis schwach/lückig bewachsener Flächen durch Selbstbegrünung, wobei keine Düngung und kein Einsatz von Pestiziden stattfindet. Die Bodenbearbeitung erfolgt bevorzugt flachgründig entweder im Spätsommer/Herbst oder im Frühjahr bis Ende März. Es wird dauerhaft dafür gesorgt, dass an den Grundstücksgrenzen der Ausgleichsfläche keine Gehölze aufkommen.

A 7/CEF – Entwicklung von Ackerbrache als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze südlich von Kondrau:

Die Maßnahme besteht im Westbereich in der Entwicklung einer mehrjährigen Ackerbrache durch Selbstbegrünung, wobei im zweiten und dritten Jahr eine einmalige Mahd im Herbst und im vierten Jahr ein flachgründiger Umbruch vorgesehen ist. Im Ostbereich erfolgt die Entwicklung einer einjährigen Ackerbrache zur Sicherung dauerhaft offener bis schwach/lückig bewachsener Flächen durch Selbstbegrünung, wobei keine Düngung und kein Einsatz von Pestiziden vorgesehen ist. Die Bodenbearbeitung wird im Spätsommer/Herbst oder im Frühjahr bis Ende März vorgenommen. Es wird dauerhaft dafür gesorgt, dass an den Grundstücksgrenzen der Ausgleichsfläche keine Gehölze aufkommen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die Unterlage 10.1d nebst Anlage 1d Bezug genommen.

3.6.2.2.5 Verstoß gegen Verbote

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG untersagt, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb einer Straße fallen nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 – Az.: 9 A 14/07 Rn. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden sollen oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestandes einzubeziehen, wobei hiernach das Tötungsverbot nicht erfüllt ist, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 – Az.: 9 A 14/07 Rn. 91).

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2, Hs. 2 BNatSchG vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die

Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss (vergleiche BT-Drs. 16/5100, S. 11).

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG untersagt Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 5 Nr. 3 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten angesehen werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabenbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Bei der Beurteilung der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1, Abs. 5 BNatSchG ergibt sich aufgrund der fachgutachterlichen Bestandsaufnahme bei den vorkommenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) folgendes Ergebnis:

Pflanzenarten des Anhangs IV b der FFH-Richtlinie:

Von den Pflanzenarten des Anhangs IV b der FFH-Richtlinie konnten alle Arten als im Untersuchungsraum nicht verbreitet beziehungsweise nicht vorkommend ausgeschlossen werden, sodass diesbezüglich Verbotstatbestände ausgeschlossen sind.

Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL:

Im Untersuchungsraum kommen folgende Arten vor beziehungsweise werden folgende Arten erwartet:

- Säugetiere: Fledermäuse, Biber, Luchs, Fischotter
- Libellen: Grüne Keiljungfer
- Schmetterlinge: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Es ist festzuhalten, dass für alle vorkommenden Tiere weder gegen das Schädigungsverbot, noch gegen das Störungsverbot, noch gegen das Tötungsverbot verstoßen

wird. Auf die detaillierte Behandlung der Tierarten in den festgestellten Planunterlagen (Anhang 1d zur Unterlage 10.1d) wird verwiesen.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 VS-RL:

Im Untersuchungsraum kommen zahlreiche Vogelarten vor, sind konkret nachgewiesen oder zu erwarten. Für folgende Vogelarten, die im Untersuchungsraum nachgewiesen wurden, wird eine Detailanalyse der Betroffenheit erforderlich: Bluthänfling, Dorngrasmücke, Feldlerche, Gartenrotschwanz, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Neuntöter, Wachtel und Wiesenschafstelze.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden bei keiner im Gebiet vorkommenden oder zu erwartenden europäischen Vogelart durch die geplante Verlegung der Bundesstraße 299 erfüllt. Die Erteilung einer Ausnahme von den Verboten nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich, wenn die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A 1/CEF und A 7/CEF für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze umgesetzt werden. Auf die detaillierte Behandlung der Vogelarten in den festgestellten Planunterlagen (Anhang 1d zur Unterlage 10.1d) wird verwiesen.

3.6.2.2.6 Ergebnis

Die Prüfung ergab, dass bei keiner im Gebiet vorkommenden oder zu erwartenden Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1, Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden können. Eine Entscheidung über die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

Für viele der untersuchten relevanten Arten sind die projektspezifischen Wirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand beziehungsweise die lokale Population nicht zu erwarten sind. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, insbesondere die Einschränkung der Rodungszeiten, sowie die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A 1/CEF und A 7/CEF wird auch bei den stärker betroffenen Arten (Feldlerche, Wiesenschafstelze) die Erfüllung von Verbotstatbeständen vermieden.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und sich mit dem Ergebnis einverstanden erklärt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in Anlage 1d zu Unterlage 10.1d wird verwiesen.

3.6.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.6.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind oder
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten, vergleiche § 15 Abs. 6 BNatSchG. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990 – 4 C 44/87). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 – 9 A 40/07).

3.6.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992 – Az.: 4 A 4/92) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen, also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten. Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Das Vermeidungsverbot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insofern wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft, die in der Planunterlage 10.1d beschrieben und gegebenenfalls in der Unterlage 10.3d dargestellt sind, verwiesen.

Im Wesentlichen werden folgende Maßnahmen zur Konfliktminimierung durchgeführt:

- Lärmschutzmaßnahmen

Um die Einhaltung der Vorgaben der 16. BImSchV sicherzustellen, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant.

- Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz

Das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz mit Orts-, Wirtschafts-, Rad- und Wanderwegen, das durch die Bundesstraße zerschnitten wird, wird angepasst.

- Entwässerung und Wasserbau

Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung wird unter dem Aspekt der größtmöglichen Schonung des Grundwassers und der Oberflächengewässer gestaltet: In den Dammbereichen erfolgt eine breitflächige Versickerung des Oberflächenwassers über die Bankette und Böschungen. In Einschnittsbereichen erfolgt eine Sammlung des Oberflächenwassers und eine Ableitung in Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Ölabscheidern. Die Rückhaltebecken werden als ausreichend groß dimensionierte naturnah gestaltete Erdbecken angelegt.

Durchlässe/Wasserbau

Bei Bau-km 2+166 wird der bestehende Durchlass des Glasmühlbachs unter der ehemaligen Bahnlinie (LH etwa 3,13 m, LW etwa 2,80 m) um etwa 7 m verlängert. Die Fließstrecke des Glasmühlbachs wird an das Bauwerk BW 2-2 angepasst und naturnah ausgebaut. Der Boden des Durchlasses wird mit standorttypischem Substrat aufgefüllt, die Ausschwemmung des Substrats wird mit Hilfe geeigneter Maßnahmen vermieden (Steigerung der Akzeptanz des Durchlasses insbesondere für Amphibien und Kleinsäuger).

Bei Bau-km 4+664 wird der bestehende Kastendurchlass (B 1,60, H 1,30) des Forellenbachs unter der ehemaligen Bahnlinie durch einen Rohrdurchlass DN 800 ersetzt und auf der westlichen Seite verlängert. Die Fließstrecke des Forellenbachs wird an das Bauwerk angepasst und naturnah ausgebaut. Die bestehende Verrohrung des Baches im Bereich des Sportplatzes und des namenlosen Bachs bei Bau-km 3+604 werden durch Rohrdurchlässe erneuert.

- Deponien und Entnahmestellen

Aufgrund der geplanten Höhenlage der B 299 neu und den damit verbundenen langen Streckenabschnitten in Einschnittslage ist ein deutlicher Erdmassenüberschuss zu erwarten. Es sind daher Auffüllungen vorgesehen.

- Schutzmaßnahmen

Zur Minimierung der durch den Bau und Betrieb bedingten Beeinträchtigungen und der Auswirkungen auf streng geschützte Arten werden verschiedene Maßnahmen (S 1 bis S 4) durchgeführt. Es sind allgemeine Schutzmaßnahmen (sachgerechte Lagerung von Oberboden, Vermeidung von Bodenverdichtungen und Gewässerbelastungen, ökologische Baubegleitung), Maßnahmen zum Schutz von Lebensstätten (S 1), Maßnahmen zum Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Biotopflächen (S 2), Maßnahmen zum Schutz der Fließgewässer (S 3) und Maßnahmen zur Tierökologischen Gestaltung der Durchlassbauwerke (S 4) vorgesehen.

- Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraums

Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und von Sichtbeziehungen, zur Berücksichtigung von pflanzen- und tierökologischen Kriterien sowie der Belange des speziellen Artenschutzes werden die Maßnahmen G 1 bis G 4 durchgeführt. Es erfolgt eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Straßenkörpers (G 1), eine landschaftsgerechte Einbindung der Auffüllungsflächen (G 2), eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Lärmschutzanlagen (G 3) und eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Regenwasserbehandlungsanlagen (G 4).

3.6.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Die vorliegende Planung verursacht durch Bau und Betrieb erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes und der Erholungseignung der Landschaft.

Es verbleiben folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Konfliktbereich 1: Landwirtschaftlich genutzte Flur südwestlich und südlich von Kondrau, Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+030

Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes:

- Versiegelung und Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Gehölzbeständen an der B 299alt sowie entlang der übrigen Straßen und Wege
- Kleinflächige Überbauung von Hochstaudenfluren feuchter/nasser Standorte (geschützt nach § 30 BNatSchG) am – vorbelasteten – Graben südlich von Kondrau
- Kleinflächige Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Hecken und trockener Initialvegetation an der ehemaligen Bahnlinie südlich des öffentlichen Feld- und Waldweges bei BW 2-1 (zum Teil geschützt nach § 30 BNatSchG)
- Beeinträchtigung der Lebensräume von Vogelarten des Offenlandes, unter anderem der Feldlerche und der Wiesenschafstelze

Abiotische Schutzgüter:

- Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Böden

Landschaftsbild und Erholung:

- Beeinträchtigungen (optische Zerschneidungswirkung, technische Überprägung) des Landschaftsbilds durch den Neubau der Überführungen der Gemeindeverbindungsstraße nach Könighütte und eines öffentlichen Feld- und Waldwegs
- Beeinträchtigungen der Feierabenderholungsräume südlich von Kondrau durch verkehrsbedingte Emissionen

Konfliktbereich 2: Trasse der ehemaligen Bahnlinie bis zum Kreisverkehr, Bau-km 2+030 bis Bau-km 3+300

Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes

- Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung des linearen Lebensraumkomplexes auf dem ehemaligen Bahngelände: naturnahe Hecken, mesophile Gebüsche, Initialgehölze, magerer Altgrasbestand, Initialvegetation trockener Standorte, teilweise geschützte Biotope nach

§ 30 BNatSchG sowie Lebensraum für Waldeidechse, in Gehölzen brütende Vogelarten, unter anderem Gartenrotschwanz, Klappergrasmücke, Bluthänfling und Heuschrecken- sowie Tagfalterarten der Roten Listen wie Kurzflügelige Beißschrecke und Rotbraunes Wiesenvögelchen

- Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung im Lebensraumkomplex am Glasmühlbach westlich der Bahnlinie: Ufergehölze naturnaher Fließgewässer, Hochstaudenfluren feuchter-nasser Standorte, Landröhricht, alle geschützt nach § 30 BNatSchG, außerdem Feuchtwald
- Verlust von Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie (Vernetzungsstruktur für trockenheitsliebende und gehölzgebundene Arten) mit naturnahen Hecken, mesophilen Gebüsch, Initialgehölzen, magerem Altgrasbestand und Initialvegetation trockener Standorte, Leitlinie insbesondere für Fledermäuse (beispielsweise Zwergfledermaus, Mopsfledermaus und Kleine Bartfledermaus)
- Geringe zusätzliche Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang des Glasmühlbaches (hygrophile Tierarten, Fischotter)

Abiotische Schutzgüter

- Versiegelung und Überbauung von veränderten Böden im Bereich der ehemaligen Bahnlinie
- Geringe Zunahme der Gefährdung von Auenböden im Tal des Glasmühlbaches mit erhöhter Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen)
- Geringe Zunahme der Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser im Tal des Glasmühlbaches mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Eintrag von Schwemm- und Feinmaterial, Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen)

Landschaftsbild und Erholung:

- Beeinträchtigung (technische Überprägung) des Landschaftsbildes und des Stadtbildes von Waldsassen durch den Verlust der prägenden Gehölzstrukturen entlang der ehemaligen Bahnlinie und durch die bis zu 4,5 m hohen Lärmschutzanlagen
- Beeinträchtigungen der Feierabenderholungsräume im stadtnahen Bereich durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm, Abgase, optische Unruhe)

Konfliktbereich 3: Trasse der ehemaligen Bahnlinie vom geplanten Kreisverkehr bis zum Bauende, Bau-km 3+300 bis Bau-km 4+900

Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes:

- Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung des linearen Lebensraumkomplexes auf dem ehemaligen Bahngelände: naturnahe Hecken, mesophile Gebüsche, Initialgehölze, magerer Altgrasbestand, Initialvegetation trockener Standorte, teilweise geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG sowie Lebensraum für Waldeidechse, in Gehölzen brütende Vogelarten, unter anderem Gartenrotschwanz, Klappergrasmücke, Bluthänfling und Heuschrecken- sowie Tagfalterarten der Roten Listen wie Kurzflügelige Beißschrecke und Rotbraunes Wiesenvögelchen
- Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung im Lebensraumkomplex Forellenbachtal: Feucht- und Nassgrünland, Feuchtgebüsche, Großröhricht, Großseggenrieder der Verlandungszone, Hochstaudenfluren feuchter-nasser Standorte, Hochstaudensaum am Fließgewässer, Landröhricht, alle nach § 30 BNatSchG geschützt, außerdem magerer Altgrasbestand/Grünlandbrache und Lebensraum feuchteliebender Heuschreckenarten (Sumpfschrecke, Sumpfrashüpfer und Kurzflügelige Schwertschrecke)
- Verlust von Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie (Vernetzungsstruktur für trockenheitsliebende und gehölzgebundene Arten) mit naturnahen Hecken, mesophilen Gebüschen, Initialgehölzen, magerem Altgrasbestand und Initialvegetation trockener Standorte, Leitlinie insbesondere für Fledermäuse (beispielsweise Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus und Zwergfledermaus)

Abiotische Schutzgüter:

- Versiegelung und Überbauung von veränderten Böden im Bereich der ehemaligen Bahnlinie
- Geringe Zunahme der Gefährdung von Auenböden im Tal des Forellenbachs mit erhöhter Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen)
- Geringe Zunahme der Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser im Tal des Forellenbachs mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Eintrag von Schwemm- und Feinmaterial, Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen)

Landschaftsbild und Erholung:

- Beeinträchtigung (technische Überprägung) des Landschaftsbildes und des Stadtbildes von Waldsassen durch den Verlust der prägenden Gehölzstrukturen entlang der ehemaligen Bahnlinie und durch die bis zu 6,0 m hohen Lärmschutzanlagen
- Beeinträchtigungen der Feierabenderholungsräume im stadtnahen Bereich (unter anderem Sportgelände Waldsassen-Nord, Kleingartenanlage nördlich der Liststraße, Friedhofsgelände nordöstlich der Münchenreuther Straße) durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm, Abgase, optische Unruhe)
- Beeinträchtigung des naturnahen Landschaftsbildes durch technische Überprägung in der Talaue des Forellenbaches durch die verlegte Staatsstraße mit Anschluss an die St 2178

Wegen der näheren Einzelheiten zu den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf die detaillierten Darstellungen in der Unterlagen 10.1d verwiesen. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 10.2).

3.6.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahme). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992 – Az.: 4 A 4/92) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzfachliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild land-

schaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen und Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode, und -schwerpunkte wurden in den Unterlagen 1d, 10.1d, 10.2 und 10.3 dargestellt.

Der Ausgleichsbedarf wurde gemäß den sogenannten „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 ermittelt. Dies begegnet keinen Bedenken. Zwar ist die diese Grundsätze ablösende Bayerische Kompensationsverordnung, im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl.) vom 07.08.2013 bekannt gemacht, zum 01.09.2014 in Kraft getreten, die verfahrensrechtlichen Planunterlagen wurden jedoch bereits am 26.06.2013 eingereicht, so dass die Bayerische Kompensationsverordnung gemäß § 23 Abs. 1 Bay-KompV hier nicht zur Anwendung kommt. Es gelten die Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 6,899 ha. Es wird insofern auf die detaillierte Darstellung in den Planunterlagen 10.1d und 10.3 verwiesen. Der Ausgleichsflächenbedarf ist dabei nachvollziehbar nach den geltenden Rechtsvorschriften und Leitfäden geplant und erfolgte in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden. Einwendungen in Bezug auf den Umfang der Kompensationsflächen sind daher zurückzuweisen.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum.

Das naturschutzfachliche Kompensationskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen sowie den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms. Danach sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung ein

Maßnahmenkonzept vor, das im Wesentlichen auf die Erhaltung und Wiederherstellung von Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes ausgerichtet ist. Zusätzlich ergeben sich aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage 1d zu Unterlage 10.1d) Maßnahmen für einzelne betroffene Tierarten, die eine Optimierung der Habitatflächen im Gebiet als Zielsetzung haben.

Folgende Maßnahmen sind unter Verweis auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlage 10.1d, 10.3) dabei zur Kompensation der ermittelten Eingriffe vorgesehen:

- A 1/CEF: Entwicklung von Extensivgrünland und Ackerbrache als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme

Die Maßnahme besteht im Westbereich (Grünland) in der Entwicklung von arten- und blütenreichem Extensivgrünland mäßig nährstoffreicher Standorte durch Ein-saat mit gebietseigenem Saatgut in den Bestand nach vorangehender Bodenbearbeitung, z.B. mit Kreiselegge oder flachgründiges Pflügen. Im Ostbereich (Acker) besteht die Maßnahme in der Entwicklung einer einjährigen Ackerbrache zur Sicherung dauerhaft offener bis schwach/lückig bewachsener Flächen durch selbstbegrü-nung, wobei keine Dünung und kein Einsatz von Pestiziden erfolgt. Für Ansaaten wird gebietseigenes Saatgut verwendet.

Die Maßnahme dient als Ausgleich für Beeinträchtigungen von Offenlandlebensräu-men im gesamten Plangebiet und für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutz-güter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) sowie als vorgezogene Aus-gleichsmaßnahme zur Sicherung der Habitatfunktionen für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze.

- A 2: Anlage von Trittstein-Lebensräumen in der intensiv landwirtschaftlich genutz-ten Flur am Rand des Wondrebtals und in der Wondrebaue

Die Maßnahme besteht in der Pflanzung von Gehölzriegeln (Sträucher und Klein-bäume, gebietseigene Arten) im Hangbereich, Entwicklung einer artenreichen Saumstruktur (Altgrassaum, Hochstaudenflur) zum Nachbargrundstück hin und in einer Abgrenzung zum westlichen Nachbargrundstück durch Einbringen von „Le-sesteinhaufen“. Ferner sind der Bodenabtrag und die Modellierung von periodisch überschwemmten flachen (befahrenen) Mulden und die Ansaat einer Saatgutmi-schung für Nasswiesen im Talbereich vorgesehen. Auch werden autotypische Ge-hölze (einzelne Kopfweiden, kleinere Gebüsche) entlang der Mulden gepflanzt, wo-bei die Anlage von Sukzessionsstandorten nach Initialansaat zur Entwicklung von Hochstaudenfluren und Röhrichten entlang der Wondreb erfolgt. Zudem besteht die Maßnahme in der Sicherung einer extensiven Nutzung des bestehenden Grünlan-des mit Festlegung der Mähzeitpunkte. Für Gehölzanpflanzungen und Ansaaten

werden gebietseigene Gehölze beziehungsweise gebietseigenes Saatgut verwendet.

Die Maßnahme dient als Ausgleich für Beeinträchtigungen von Auen-Lebensräumen am Glasmühlbach und am Forellenbach sowie als Ausgleich für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) und des Landschafts- und Stadtbildes.

- A 4: Anlage von Trittstein-Lebensräumen nordwestlich der B 299 am Bauende

Die Maßnahme besteht in der Anlage von Ranken, Sukzessionsstandorte mit geringer Oberbodenandeckung zur Entwicklung von Saumbeständen nach Initialansaat sowie von Hecken und Einzelbäumen. Die Maßnahme besteht ferner in der Anlage von trockenen Rohbodenflächen ohne Oberbodenandeckung mit Initialansaat zur Entwicklung von Magerrasen auf den übrigen Flächen. Für Gehölzanpflanzungen und Ansaaten werden gebietseigene Gehölze beziehungsweise gebietseigenes Saatgut verwendet.

Die Maßnahme dient als Ausgleich für Beeinträchtigungen von trockenen Lebensräumen mit Gehölzen sowie von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie sowie für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) und des Landschafts-/Stadtbildes.

- A 7/CEF: Entwicklung von Ackerbrache als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze

Die Maßnahme besteht im Südwestbereich in der Entwicklung einer mehrjährigen Ackerbrache durch Selbstbegrünung. Im Ostbereich ist die Entwicklung einer einjährigen Ackerbrache zur Sicherung dauerhaft offener bis schwach/lückig bewachsener Flächen durch Selbstbegrünung vorgesehen.

Die Maßnahme dient als Ausgleich für Beeinträchtigungen von Offenlebensräumen im gesamten Plangebiet und für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) sowie als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der Habitatfunktionen für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze.

- E 3: Anlage extensiv genutzter Offenlandlebensräume und gliedernder Gehölzstrukturen südlich von Kemnath/Schönreuth

Es werden ein Extensivacker und Extensivgrünland entwickelt. Zudem werden zwei nach Nordwesten ausgerichtete Ranken entsprechend der bereits bestehenden Struktur an der Nordwestgrenze des benachbarten Grundstücks mit der Flurnummer 89 angelegt, Altgrassäume entwickelt und einzelne Gehölze gepflanzt. Ferner

ist die Pflanzung einer arten- und strukturreichen Hecke vorgesehen. Die Abgrenzung zum westlichen Nachbargrundstück erfolgt durch Einbringen von „Lesesteinhaufen“. Für Gehölzpflanzungen und Ansaaten werden gebietseigene Gehölze beziehungsweise gebietseigenes Saatgut verwendet.

Die Maßnahme dient als Ersatz für Beeinträchtigungen von trockenen Lebensräumen mit Gehölzen sowie von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie und als Ersatz für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) und des Landschafts- sowie Stadtbildes.

- E 6: Anlage einer Extensivwiese mit Streuobstbestand westlich von Waldeck

Es wird im östlichen Bereich eine Streuobstwiese als Fortführung der bestehenden Obstwiese entwickelt, wobei die Pflanzung von Obstbäumen als Hochstamm, bevorzugt alte und robuste Sorten, vorgesehen ist. Ferner ist eine Unternutzung als extensive Mähwiese nach Saatbettvorbereitung und Ansaat mit autochthonem Diasporenmaterial geplant. Es ist eine regelmäßige, bevorzugt zweischürige Mulchmahd vorgesehen. Im westlichen Bereich besteht die Maßnahme in der Entwicklung von Extensivgrünland frischer Standorte aus bestehendem Intensivgrünland, Saatbettvorbereitung und Ansaat. Die Abgrenzung zum Nachbargrundstück erfolgt durch Einbringen von „Lesesteinhaufen“. Für Ansaaten wird gebietseigenes Saatgut verwendet.

Die Maßnahme dient dem Ersatz für Beeinträchtigungen von trockenen Lebensräumen mit Gehölzen sowie von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie und dem Ersatz für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) sowie des Landschafts- und Stadtbildes.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 10.1d Bezug genommen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen beziehungsweise ersetzt werden. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich, Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG.

Daneben dienen die Gestaltungsmaßnahmen der Einbindung des Straßenkörpers nebst Anlagen in die Landschaft. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in der Unterlage 10.1d verwiesen.

Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Ausgleichsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt, dazu dient insbesondere die flächensparende Planung.

Nach § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde den erforderlichen Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zulassungsbescheid festzusetzen. Bei staatlichen Vorhabenträgern als Eingriffsverursacher gilt nach § 10 Abs. 3 BayKompV die in den vorhergehenden Absätzen beschriebene zeitliche Begrenzung nicht. Die Bayerische Kompensationsverordnung kommt zwar vorliegend nicht zur Anwendung, da die Planunterlagen zeitlich vor dem Inkrafttreten der Bayerischen Kompensationsverordnung am 01.09.2014 eingereicht wurden. Aus der Regelung des § 10 Abs. 3 BayKomV lässt sich jedoch allgemein ableiten, dass jedenfalls bei staatlichen Eingriffen die dauerhaft erforderlichen Pflegemaßnahmen so lange durchgeführt werden müssen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.III.5 des Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, sodass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

3.6.3.5 Einwendungen

Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband wendete ein, dass aus dem durch die Tektur A überarbeiteten Plan hervorgehe, dass zum Teil erneut wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden.

Die Ausgleichsfläche A 1 auf der Flurnummer 250 der Gemarkung Kondrau entfällt. Die Ausgleichsfläche A 2 auf der Flurnummer 218 der Gemarkung Kondrau wird auf 15.400 m² reduziert. Von den ursprünglich geplanten 30.600 m² werden rund 15.200 m² der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt. Die neue Ausgleichsfläche A 2 ist verlässt und für landwirtschaftliche Zwecke nur bedingt brauchbar. Die Ausgleichsfläche A 3 auf der Flurnummer 543/1 der Gemarkung Waldsassen entfällt.

Die neue Ausgleichsfläche A 1/CEF wird auf den Flurstücken 1136 und 1137 der Gemarkung Waldsassen realisiert. Hier wird Grünland extensiviert und eine Ackerbrache mit jährlichem Umbruch entwickelt. Die Ersatzmaßnahmen E 3 und E 6 liegen im Schwerpunktgebiet des Naturschutzes am Waldecker Schloßberg. Die ursprünglich ebenfalls hier geplante Ersatzmaßnahme E 5 entfällt, stattdessen wird auf einer neuen

Ausgleichsfläche A 7/CEF auf der Flurnummer 352 der Gemarkung Kondrau eine Ackerbrache entwickelt.

Alle Ausgleichs- und Ersatzflächen befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Diese Flächen werden nicht dauerhaft für eine landwirtschaftliche Nutzung unbrauchbar gemacht.

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg forderte auf zu prüfen, ob entstandene Restflächen als Ausgleichs- beziehungsweise Gestaltungsflächen oder als Standorte von Regenrückhaltebecken genutzt werden können. Auf diese Weise könne der Gesamtverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen für die Baumaßnahme maßgeblich reduziert werden.

Der Forderung wird nicht entsprochen. Ausgleichsflächen sollen entfernt von der Straße liegen, da sich andernfalls der Kompensationsbedarf erhöht. Die Verwendung von Restflächen zu dem genannten Zweck wäre damit kontraproduktiv. Die Lage der Regenrückhaltebecken kann nicht beliebig festgelegt werden, sondern ist von technischen Erfordernissen abhängig, weshalb vorliegend auf den Restflächen auch keine Regenrückhaltebecken realisiert werden können. Hinsichtlich der Standorte der Regenrückhaltebecken wird außerdem auf die Variantenuntersuchung unter C.III.3.7.2.2 Bezug genommen.

Auch die Forderung, die Einfassungen der RRB 1 und 2 seien auf das notwendigste Maß zu beschränken und insbesondere die westlichen Eingrünungen seien jeweils zu reduzieren, wird zurückgewiesen. Die landschaftspflegerische Gestaltung und Einbindung der Regenrückhaltebecken ist Teil der Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraums. Damit werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes minimiert. Die Maßnahmen beschränken sich ohnehin auf das tatsächlich notwendige Maß.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg im Rahmen der Tektur A angemerkt hat, dass die Ersatzfläche E 3 entgegen der Darstellung in den Planunterlagen als Acker und nicht als Intensivgrünland genutzt wird, wobei im Jahr 2015 Winterweizen angebaut wurde, hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass es sich auch bei dem aktuellen Bestand im Jahr 2021 um Acker handelt. Es wird insbesondere auf die entsprechend geänderte Planunterlage 10.3.8d Bezug genommen, sodass der Einwand damit ausgeräumt ist.

Sachgebiet 60 der Regierung der Oberpfalz

Das Sachgebiet 60 der Regierung der Oberpfalz hat hinsichtlich der Ausgleichsfläche A 7/CEF, die im Rahmen der Tektur D hinzugekommen ist, vorgebracht, dass diese Ausgleichsfläche einen Hektar umfasst, wobei in den Planunterlagen zusätzlich

3985 m² unmittelbar westlich angrenzend an die Fläche A 7/CEF ausgezeichnet sind, die ebenfalls mit einer mehrjährigen Ackerbrache belegt werden sollen. Diese würden über das Ausgleichserfordernis hinausgehen. Dieser Puffer soll für eventuell zusätzlich entstehenden Ausgleichsflächenbedarf während des Baus der Straße vorgehalten werden. Ist dies nicht der Fall, soll die Fläche für andere Vorhaben als Ausgleichsfläche eingebracht werden. Aus agrarstruktureller Sicht kann dem zugestimmt werden, wenn zugesichert wird, dass dieser Flächenanteil von ungefähr 4000 m² tatsächlich in ein Ökokonto beziehungsweise in ein durch den Vorhabenträger zu führendes Register für verfügbare Ausgleichsflächen überführt wird.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass über eine geeignete Dokumentation der ungefähr 4000 m² umfassenden Fläche innerhalb des Grundstücks mit der Flurnummer 352 der Gemarkung Kondrau eine spätere Verwendung im Rahmen des gegenständlichen oder eines weiteren Bauvorhabens gewährleistet ist. Insofern hat sich der Einwand des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz erübrigt.

3.7 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis

3.7.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG werden grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, beispielsweise für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Auflagen in Ziffer A.IV dieses Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

3.7.1.1 Gewässerausbau, §§ 68, 67 Abs. 2 WHG

Nach § 68 Abs. 1 WHG bedarf ein Vorhaben des Gewässerausbaus der (wasserrechtlichen) Planfeststellung. Gewässerausbau ist nach § 67 Abs. 2 S. 1 WHG die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer.

Im Zuge der Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau sind bei einem namenlosen Bach bei Bau-km 3+604 und beim Forellenbach bei Bau-km 4+664 Durchlässe vorgesehen (vergleiche lfd. Nr. 2.10 und 2.11 der Unterlage 4.1d). Es sind zwei Verrohrungen erforderlich.

Darüber hinaus soll bei Bau-km 2+166 der bestehende Durchlass des Glasmühlbaches unter der Bahnlinie an die neuen Anforderungen der geplanten Straße angepasst werden. Der bestehende Durchlass des Glasmühlbaches wird unter der ehemaligen Bahnlinie um ungefähr sechs Meter verbreitert (vergleiche lfd. Nr. 2.04 der Unterlage 4.1d).

Die vorgesehenen Verrohrungen sowie die geplante Verbreiterung des Durchlasses stellen eine wesentliche Umgestaltung von Gewässern oder seiner Ufer und damit einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 S. 1 WHG dar, der gemäß § 68 Abs. 1 WHG einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang darstellt. Der nach § 68 Abs. 1 WHG planfeststellungspflichtige Gewässerausbau infolge der oben dargestellten Maßnahmen ist genehmigungsfähig, da die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen der §§ 67 Abs. 1, 68 Abs. 3 WHG erfüllt werden. Durch die in diesem Beschluss unter A.IV.3 festgesetzten Auflagen wird sichergestellt, dass die wasserwirtschaftlichen Anforderungen eingehalten werden.

3.7.1.2 Anlagengenehmigung, § 36 WHG, Art. 20 BayWG

Nach § 36 WHG in Verbindung mit Art. 20 Abs. 1 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 Meter von der Uferlinie eines Gewässers der ersten oder zweiten Ordnung entfernt liegen und die nicht der Benutzung, der Unterhaltung oder dem Ausbau dienen, genehmigungspflichtig. Gemäß Art. 20 Abs. 2 BayWG können die Regierungen durch Rechtsverordnung die Genehmigungspflicht auch für Anlagen an Gewässern dritter Ordnung begründen.

Die Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau kreuzt mit dem Glasmühlbach bei Bau-km 2+166, einem namenlosen Bach bei Bau-km 3+604 und dem Forellenbach bei Bau-km 4+664 Gewässer der dritten Ordnung. Die Regierung der Oberpfalz hat durch Rechtsverordnung vom 11. April 1990 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern III. Ordnung im Regierungsbezirk Oberpfalz nach Art. 2 Abs. 1 BayWG in Verbindung mit der Verordnung über die Gewässer zweiter Ordnung (GewZweiV) die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im 60-Meter-Bereich an bestimmten Gewässern dritter Ordnung eingeführt. Da die betroffenen Gewässer in der oben genannten Rechtsverordnung nicht genannt sind, ist eine Anlagengenehmigung nach § 36 WHG in Verbindung mit Art. 20 Abs. 1 BayWG bereits aus diesem Grund nicht erforderlich.

3.7.1.3 Überschwemmungsgebiete/Wasserschutzgebiete

Für das betroffene Gebiet sind keine Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG amtlich festgesetzt.

Weiter werden durch das planfestgestellte Vorhaben keine Wasserschutzgebiete im Sinne des § 51 WHG beeinträchtigt. Zwar befindet sich in der Nähe des festgestellten

Straßenbauvorhabens das Heilquellenschutzgebiet Kondrau, die Trasse wird jedoch außerhalb des Schutzgebietes verlaufen.

3.7.1.4 Ergebnis

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. hat die Planunterlagen im Rahmen der Anhörungsverfahren geprüft.

3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Gemäß § 19 Abs. 1 WHG wird die Erlaubnis von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst und deshalb unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Auflagen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus auf Grund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Gewässereigenschaften sind dabei nach § 3 Nr. 7 WHG die auf die Wasserbeschaffenheit, die Wassermenge, die Gewässerökologie und die Hydromorphologie bezogenen Eigenschaften von Gewässern und Gewässerteilen.

Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen im Sinne von § 9 WHG Folgendes:

3.7.2.1 Einleitung gesammeltes Niederschlagswasser

Rechtliche Grundlagen

Das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung dar (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Das Niederschlagswasser der Straßen kann zudem durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft und breitflächig über die Straßenböschungen versickert, ist sogenanntes wild

abfließendes Wasser, das kein Abwasser ist. Soweit das Wasser nicht über die Straßenböschungen versickert und dieses Oberflächenwasser über bestehende oder neu anzulegende beziehungsweise an die neuen Verhältnisse anzupassende Mulden und Gräben in den Untergrund eingeleitet wird, erfolgt eine Sammlung von Niederschlägen aus dem Bereich befestigter Flächen. Dieses Niederschlagswasser ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Dieses soll möglichst ortsnah versickert werden (§ 55 Abs. 2 WHG). Das Versickern, also die zielgerichtete Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser, bedarf grundsätzlich der Erlaubnis (vgl. § 46 Abs. 2 WHG, § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG), da eine entsprechende Verordnung bisher nicht ergangen ist. Auch § 2 Nr. 3 NWFreiV als fortgeltendes Landesrecht schließt eine erlaubnisfreie Versickerung aus. Auch ist die Versickerung nicht durch den Gemeingebrauch erfasst (§ 25 WHG, Art. 18 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 BayWG). Die Vorschriften der Eigenüberwachungsverordnung (EÜV) sind einzuhalten, soweit eine Abwasseranlage besteht, aus der erlaubnispflichtig in das Grundwasser eingeleitet wird (§ 1 Nr. 4 EÜV). Sämtliche dargestellten Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Sinne des § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Soweit Abwasser direkt in Gewässer eingeleitet wird, sind neben den Anforderungen des § 12 WHG insbesondere noch die weiteren materiellen Anforderungen des § 57 WHG einzuhalten.

Niederschlagsentwässerung B 299, Verlegung bei Waldsassen/Kondrau

Die Entwässerungssituation im Zuge der B 299, Verlegung bei Waldsassen/Kondrau stellt sich im Einzelnen – zusammenfassend – wie folgt dar:

Im Bereich zwischen Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+200 wird das anfallende Oberflächenwasser über Entwässerungsmulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen den bestehenden Entwässerungseinrichtungen der B 299alt (Richtung Mitterteich) zugeführt. Diese leiten das Wasser der Lausnitz als Vorflut zu. Der Vorhabenträger geht in diesem Zusammenhang davon aus, dass auf Grund der bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnis eine solche hier nicht erteilt werden muss. Deshalb wurde dieser Bereich in den Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen (Unterlage 9) seitens des Vorhabenträgers nicht berücksichtigt und eine wasserrechtliche Erlaubnis auch nicht beantragt. Daher ist dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und es wird für diese Einleitung keine wasserrechtliche Erlaubnis durch die Planfeststellungsbehörde erteilt.

Zwischen Bau-km 0+200 bis Bau-km 2+130 wird das anfallende Oberflächenwasser über Mulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen dem Regenrückhaltebecken 1 (RRB 1) bei Bau-km 2+100 zugeführt. Von dort erfolgt der Ablauf bei Bau-km 2+165 in den Glasmühlbach. Von Bau-km 2+130 bis Bau-km 2+240 wird es im Wesentlichen über die Bankette und hohen Böschungen versickert. Die am Böschungsfuß neuen

beziehungsweise bestehenden Mulden dienen zusätzlich der Versickerung. Von Bau-km 2+240 bis Bau-km 3+000 wird das anfallende Oberflächenwasser über Mulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen dem RRB 2 bei Bau-km 2+280 links zugeführt. Der gedrosselte Ablauf erfolgt bei Bau-km 2+165 links in den Glasmühlbach. Von Bau-km 3+000 bis Bau-km 4+700 wird es dem RRB 3 bei Bau-km 4+600 links über Mulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen zugeführt. Der gedrosselte Ablauf erfolgt bei Bau-km 4+663 links in den Forellenbach. Von Bau-km 4+700 bis Bau-km 4+900 wird das anfallende Oberflächenwasser dem RRB 4 bei Bau-km 4+650 rechts zugeführt. Der gedrosselte Ablauf erfolgt bei Bau-km 4+650 rechts in den Forellenbach. Das in den beiden anschließenden Trog- und Einhausungsbereichen sowie im dazwischenliegenden Trassenbereich anfallende Niederschlagswasser wird über Einzeleinläufe gesammelt und über Längsleitungen zum Tiefpunkt des jeweiligen Trogbauwerks geführt. Dort wird es über eine neu zu errichtende Freispiegelleitung dem RRB 3 und gedrosselt weiter zum Forellenbach geführt.

Bezüglich der näheren Einzelheiten des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts im vorliegenden Verfahren B 299, Verlegung bei Waldsassen/Kondrau wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen verwiesen (Unterlage 1d, Kapitel 4.5; Unterlage 9).

Die oben genannten Einleitungen in den Glasmühlbach und in den Forellenbach sind gemäß § 8 Abs. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG zulassungspflichtig. Die Entwässerung im Bereich Bau-km 2+130 bis Bau-km 2+240 erfolgt nicht nur durch eine Versickerung über die Straßenböschungen. Die am Böschungsfuß bestehenden oder neu anzulegenden beziehungsweise an die neuen Verhältnisse anzupassenden Mulden dienen gerade auch der Versickerung, mithin ist dies nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG zulassungspflichtig.

Die Zulassungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG sowie § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Es liegt im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße 299 gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor.

Bei Beachtung der unter Teil A., Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Tirschenreuth, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG in Verbindung

mit Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Das Entwässerungskonzept wurde in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Weiden i.d.Opf. nicht beanstandet.

Die Erlaubnis wird in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) auf 20 Jahre befristet (§ 12 Abs. 2 WHG, Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Mit dieser Befristung kann den wirtschaftlichen Interessen und dem Vertrauensschutz des Straßenbaulastträgers ausreichend Rechnung getragen werden, ebenso aber auch den einem stetigen Wandel unterliegenden Anforderungen des Gewässer- und Umweltschutzes.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurden dem Vorhabenträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche die Haftung erweiternden Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

3.7.2.2 Regenrückhaltebecken

Zur Berechnung der erforderlichen Größen der Regenrückhaltebecken wurde das vom Bayerischen Landesamt für Wasserwirtschaft zur Verfügung gestellte DV-Programm (A117) zur Bemessung von Regenrückhalteräumen nach dem einfachen Verfahren des Arbeitsblattes ATV-DVWK-A117 verwendet.

Die Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlungsanlage vor Einleitung von Straßenwasser in ein oberirdisches Gewässer wurde mit dem DV-Programm (M153) des Bayerischen Landesamts für Wasserwirtschaft ermittelt. Ergebnis war, dass an allen Einleitungsstellen eine qualitative Regenwasserbehandlung vorzunehmen ist. Die vorgesehenen Regenrückhaltebecken mit Absatzbecken sind jedoch ausreichend, das verunreinigte Oberflächenwasser vor der Einleitung in den jeweiligen Vorfluter dergestalt zu reinigen, dass dem Schutzbedürfnis der Gewässer ausreichend Rechnung getragen wird.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 1d, 9.1, 9.2b, 9.3b und 9.4d) Bezug genommen.

3.7.2.2.1 Regenrückhaltebecken 1 (RRB 1)

Aufgrund einer im Anhörungsverfahren vorgetragenen Forderung auf Verlegung des Regenrückhaltebeckens 1 hat der Vorhabenträger den geplanten Standort nochmals eingehend überprüft. Hierzu hat der Vorhabenträger ergänzend zur geplanten Lösung vier alternative Standorte (vergleiche nachfolgende Abbildung) untersucht. Festzuhalten bleibt, dass ein Verzicht auf das Regenrückhaltebecken 1 im Hinblick auf eine sach- und fachgerechte Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers ausgeschlossen ist.

Hinsichtlich des Standorts des RRB 1 ist Folgendes auszuführen:

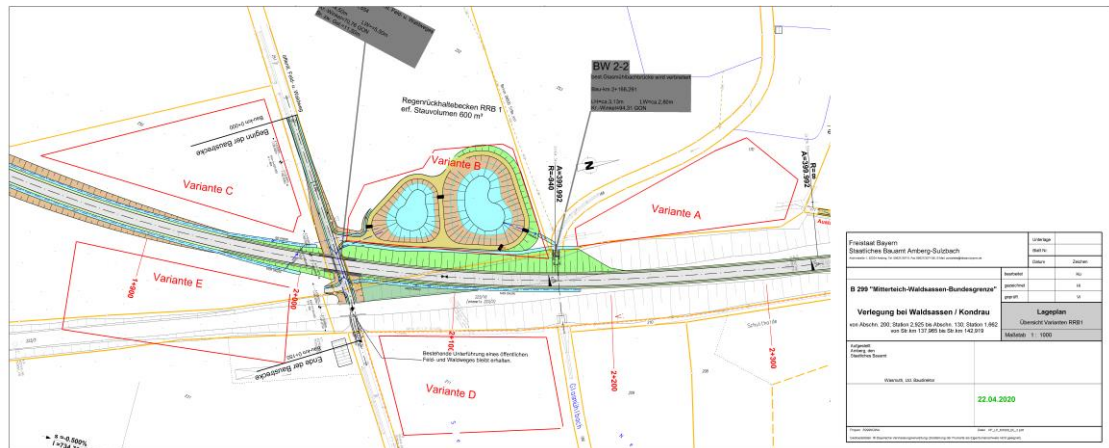


Abb.: Lageplan, Übersicht Varianten RRB 1

Variante A:

Die Variante A (Grundstück mit der Flurnummer 170 der Gemarkung Kondrau) liegt westlich neben der geplanten B 299 und nördlich des Glasmühlbachs, der als Vorfluter dienen soll. Der Betrieb des Regenrückhaltebeckens in der Variante A ist aufgrund der Lage nördlich des Glasmühlbachs nur möglich, indem das anfallende Oberflächenwasser auf der Straße durch den Bau eines Dükers beziehungsweise durch die Anordnung eines Hochbordes auf der B 299 neu auf die nördliche Seite des Glasmühlbaches geleitet wird. Aufgrund der Lage wird ein Großteil des dort liegenden amtlich kartierten Biotops (Nummer: 6039–1158) beansprucht.

Variante B:

Die Variante B (Grundstücke mit der Flurnummer 252 und 253 der Gemarkung Kondrau) liegt westlich neben der geplanten B 299 und südlich des Glasmühlbachs, welcher als Vorfluter dienen soll. Der Zulauf zum Regenrückhaltebecken 1 erfolgt durch eine Rohrleitung und eine Mulde, deren Höhenlage sich durch das anstehende Gelände ergibt. Am Auslauf dieser, im freien Gelände verlaufenden Mulde kommt das RRB 1 zum Liegen. Die Form des Grundstücks erlaubt ein Bauwerk, das nur einen geringen Umfang an Rohrleitungen für die Zu- und Ableitung benötigt.

Variante C:

Die Variante C (Grundstück mit der Flurnummer 250 der Gemarkung Kondrau) liegt westlich neben der geplanten B 299 und südlich des Glasmühlbachs, welcher wiederum als Vorfluter dienen soll.

Die Leitung zum Vorfluter ist hier vergleichsweise lang und muss zusätzlich einen öffentlichen Feld- und Waldweg unterqueren.

Variante D:

Die Variante D (Grundstück mit der Flurnummer 211 der Gemarkung Kondrau) liegt östlich der geplanten B 299 und südlich des Glasmühlbachs, der als Vorfluter dienen soll. Die Form des Grundstücks erlaubt ein Bauwerk, das nur einen geringen Umfang an Rohrleitungen für die Zu- und Ableitung benötigt.

Variante E:

Die Variante E (Grundstücke mit den Flurnummern 223/3, 231 und 250 der Gemarkung Kondrau) liegt östlich neben der geplanten B 299 und südlich des Glasmühlbachs, welcher als Vorfluter dienen soll.

Die Lage der Variante E erstreckt sich über mehrere Grundstücke, um die Nähe zur geplanten B 299 neu zu gewährleisten. Ferner würde diese Variante auf dem Bereich der ehemaligen Bahntrasse zum Liegen kommen. Die Leitung zum Vorfluter ist allerdings vergleichsweise lang und muss zusätzlich einen öffentlichen Feld- und Waldweg unterqueren.

Problematisch zeigt sich die Lage dieser Variante auf dem Bereich der ehemaligen Bahnlinie, da auf Bahntrassen verschiedene Belastungen mit Schadstoffen auftreten können. Dazu fand bereits eine Untersuchung des geotechnischen Büros Geyer statt, die zum Ergebnis hatte, dass dort verschiedene Schadstoffe nachgewiesen wurden (vgl. Geotechnisches Büro Geyer, Bewertung der Gleisschotterkontaminationen – Umweltanalytische Stellungnahme vom 11.09.2012). Eine Erstellung des Beckens in diesem Bereich wäre daher nur mit erheblichem Mehraufwand, auch in finanzieller Hinsicht, möglich. Außerdem bestünde selbst bei Abdichtung des Beckens die Besorgnis, dass bei Undichtigkeit in der Abdichtung Wasser aus dem Becken in die Bodenzone infiltriert und damit Schadstoffe ausgelaugt werden. Deshalb scheidet die Variante E bereits aus diesem Grund aus. Diese wird in der Folge nicht in die weitere Abwägung der Standorte einbezogen.

Variantenvergleich mit Wertung:

Die Wertung im Rahmen des nachfolgenden Variantenvergleichs beruht auf folgender Bewertungsmatrix:

Sehr gut = 5 Punkte; gut = 4 Punkte, neutral = 3 Punkte; schlecht = 2 Punkte; sehr schlecht = 1 Punkt.

Baukosten:

Die Baukosten setzen sich im Wesentlichen aus den Kosten für die Herstellung der Becken, den Kosten für Ab- und Zuleitungen, die Erschließung und den Ausgleich von Eingriffen zusammen.

Der größte Anteil entfällt dabei bei allen Varianten auf die Kosten für die Herstellung der Becken. Die höchsten Kosten hierfür würden bei der Variante A entstehen, was aus der Lage in einem sehr sumpfigen Gebiet resultiert. Diese Lage führt zu erhöhten Kosten beim Erdbau.

Ein großer Anteil der Baukosten entsteht weiterhin durch die Ab- und Zuleitungen von beziehungsweise zum Regenrückhaltebecken. Bedingt durch deren Lage entstehen vor allem bei der Variante A hohe Kosten, da ein Düker notwendig ist. Die Variante C benötigt – aufgrund deren entfernten Lage zum Vorfluter Glasmühlbach – eine lange Rohrleitung.

Ein sehr hoher naturschutzfachlicher Ausgleich ist lediglich bei der Variante A notwendig.

	Variante B	Variante A	Variante C	Variante D
Wertung	sehr gut	sehr schlecht	neutral	Sehr gut
Punkte	5	1	3	5

Tabelle: Wertung „Baukosten“ Variantenvergleich Standort RRB 1

Hinsichtlich der Baukosten stellt sich die Variante A als ungünstigste Lösung dar. Die geplante Lösung sowie die Variante D stellen sich, gefolgt von der Variante C, als günstigste Lösung dar.

Flächenbedarf:

Für alle Varianten ist das Volumen zur Behandlung der Niederschlagsmesser in etwa gleich und äußert sich ungefähr im gleichen Flächenbedarf.

Dennoch schneidet die Variante C im Hinblick auf den Flächenbedarf nicht genauso gut wie die Varianten B und D ab, weil sich in Folge des Grundstückszuschnitts (Flurnummer 250 der Gemarkung Kondrau): Gesamtfläche 47.882 m², Erwerbsfläche Straßenbau einschließlich Regenrückhaltebecken: 10.550 m²; Gesamtfläche 37.382 m²) eine Restfläche von 7.094 m² ergeben würde. Aus agrarstruktureller Sicht ist die Variante C allerdings deshalb vorzugswürdig, da eine bereits durch den Straßenbau entstehende Restfläche durch das Regenrückhaltebecken (teilweise) genutzt werden könnte. Die Varianten B und D, die in etwa den gleichen Flächenbedarf benötigen, sind besser zu bewerten. Die Variante A ist aufgrund der erforderlichen Ausgleichsflächen an anderer Stelle und der längsten Zuwegung beim Flächenbedarf am ungünstigsten zu bewerten. Auf dem Grundstück der Variante A findet keine landwirtschaftliche Nutzung statt, wobei auf den Flächen der Varianten B, C und D aus landwirtschaftlicher

Sicht jedenfalls davon auszugehen ist, dass keine unwirtschaftlichen Restflächen verbleiben. Festzuhalten bleibt, dass alle Lösungen Grundstücksflächen Dritter in mehr oder weniger großem Umfang beanspruchen.

	Variante B	Variante A	Variante C	Variante D
Wertung	sehr gut	schlecht	gut	sehr gut
Punkte	5	2	4	5

Tabelle: Wertung „Flächenbedarf“ Variantenvergleich Standort RRB 1

Wasserwirtschaftliche Einschätzung:

Bei allen Varianten handelt es sich um regelkonforme und richtliniengerechte Lösungen, je nachdem wie Zu- und Ablauf angeordnet werden. Die Bauweise aller Becken ist identisch und alle entwässern in den Glasmühlbach. Daher werden alle Varianten mit neutral bewertet.

	Variante B	Variante A	Variante C	Variante D
Wertung	neutral	neutral	neutral	neutral
Punkte	3	3	3	3

Tabelle: Wertung „Wasserwirtschaftliche Einschätzung“ Variantenvergleich Standort RRB 1

Unterhaltung und Betrieb:

Offene Becken haben den Vorteil, dass eine optische Inspektion sehr einfach möglich ist, allerdings ist der Aufwand der Reinigung etwas größer als bei kompakten Betonbauwerken. Prinzipiell sind offene Becken in der Bewertungsmatrix etwas besser zu bewerten als geschlossene Anlagen. Im gegenständlichen Projekt sind ausschließlich offene Becken geplant. Für alle Varianten sind Rohrleitungen nötig. Dabei benötigen die Varianten C und D etwas längere Rohrleitungen als die Variante B. Bei der Variante A ist der Zulauf des anfallenden Oberflächenwassers auf der Straße nur durch den Bau eines Dükers, welcher störanfällig und wartungsintensiv ist, beziehungsweise durch die Anordnung eines Hochbordes auf der B 299neu zur Querung des Glasmühlbaches möglich. Deshalb ist die Variante A hinsichtlich dieses Kriteriums aus technischer Sicht am ungünstigsten zu bewerten.

	Variante B	Variante A	Variante C	Variante D
Wertung	sehr gut	sehr schlecht	gut	gut
Punkte	5	1	4	4

Tabelle: Wertung „Unterhaltung und Betrieb“ Variantenvergleich Standort RRB 1

Landschaftsbild/Eingriffe in die Natur:

Die Varianten B, C und D fügen sich durch entsprechende Begrünungsmaßnahmen sehr gut in das Landschaftsbild ein. Bei diesen Varianten bestehen außerdem keine naturschutzfachlichen Bedenken.

Am ungünstigsten im Hinblick auf die Eingriffe in die Natur ist die Variante A zu bewerten, da durch diese in ein amtlich kartiertes Biotop durch die Überbauung der dort herrschenden üppigen Vegetation mit Wasserfläche eingegriffen werden würde. Betroffen wären ferner dort nachgewiesene, geschützte Libellenarten wie die Braune Mosaikjungfer, geschützte Amphibien-Arten wie der Teichmolch oder auch die Große Goldschrecke. Ferner wurden dort nach § 30 BNatSchG geschützte Biotoptypen, wie Großseggenried, Feuchtgebüsch und naturnahe Hecken kartiert. Diese Beeinträchtigungen würden naturschutzrechtliche Eingriffe im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG darstellen. Der Verursacher eines derartigen Eingriffs ist nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Gemäß § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

	Variante B	Variante A	Variante C	Variante D
Wertung	sehr gut	schlecht	sehr gut	sehr gut
Punkte	5	2	5	5

Tabelle: Wertung „Landschaftsbild/Eingriffe in die Natur“ Variantenvergleich Standort RRB 1

Gesamtwertung nach Punkten:

	Variante B	Variante A	Variante C	Variante D
Baukosten	5	1	3	5
Flächenbedarf	5	2	4	5
Wasserwirtschaftliche Einschätzung	3	3	3	3
Unterhaltung/Betrieb	5	1	4	4
Landschaftsbild/Ein- griffe in die Natur	5	2	5	5
Gesamtpunkte	23	9	19	22

Rangfolge	1	4	3	2
-----------	---	---	---	---

Tabelle: Gesamtwertung Variantenvergleich Standort RRB 1

In der Gesamtbetrachtung schneidet die Planlösung etwas günstiger als die Varianten C und D ab. Die ungünstigste Lösung stellt die Variante A dar. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich gegenüber der geplanten Lösung keine andere Lösung als vorzugswürdiger darstellt. Eine bei beschränkten Platzverhältnissen zu bevorzugende geschlossene Bauweise der Beckenanlagen ist aufgrund der vorhandenen örtlichen Verhältnisse nicht vorzugswürdig.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich keine andere Variante gegenüber der geplanten Lösung als vorzugswürdig darstellt und die Realisierung des Regenrückhaltebeckens 1 in der Variante B nicht zu beanstanden ist.

Der Einwand des Bayerischen Bauernverbandes, eine Verlegung des geplanten Regenrückhaltebeckens 1 bei Bau-km 2+100 auf die andere Seite des Glasmühlbachs würde weitere landwirtschaftliche Nutzfläche sparen, da die Becken dann auf bestehendem Ödland errichtet würden, wird insbesondere wegen des erforderlichen störanfälligen und wartungsintensiven Dükers (vergleiche die oben aufgeführten Bedenken zur Variante A) zurückgewiesen.

3.7.2.2.2 Regenrückhaltebecken 2 (RRB 2)

Im Hinblick auf den Standort des RRB 2 hat der Vorhabenträger ergänzend zur geplanten Lösung fünf alternative Standorte (vgl. nachfolgende Abbildung) untersucht. Festzuhalten bleibt, dass ein Verzicht auf das Regenrückhaltebecken 2 im Hinblick auf eine sach- und fachgerechte Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers ausgeschlossen ist.

Hinsichtlich des Standorts des RRB 2 gibt es folgende mögliche Alternativen:

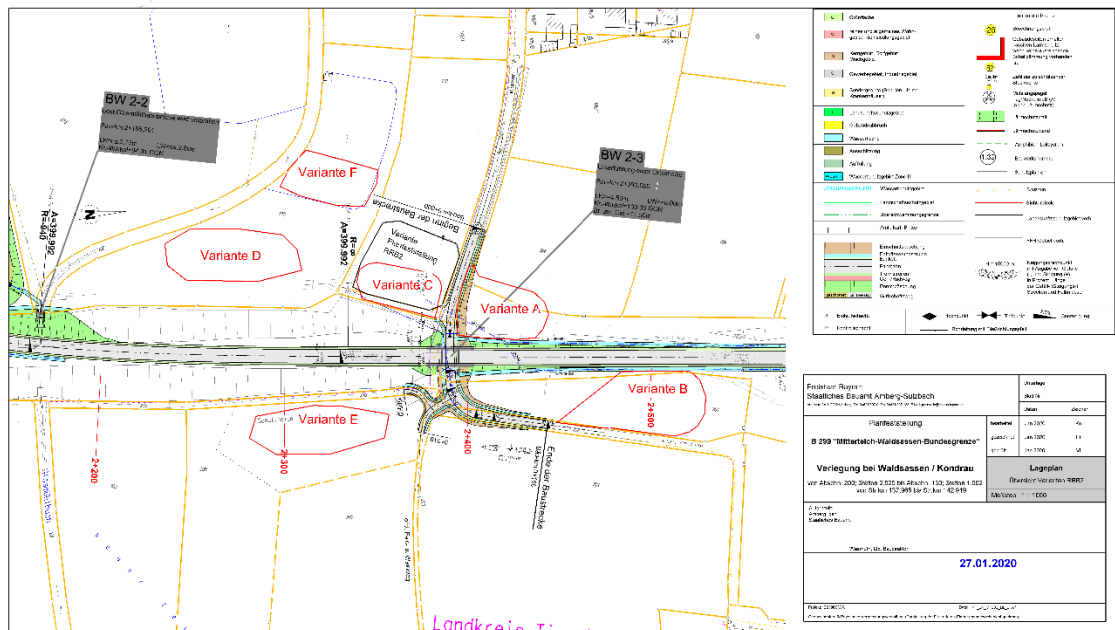


Abb.: Lageplan, Übersicht Varianten RRB 2

Variante A:

Die Variante A (Grundstücke mit den Flurnummern 223/3 und 184 der Gemarkung Kondrau) liegt westlich neben der geplanten B 299 und nördlich der Ortsstraße „Raiffeisenstraße“. Der Vorfluter Glasmühlbach liegt südlich der Variante A. Aufgrund der ungünstigen Geländeverhältnisse in diesem Bereich hätte das Becken eine Tiefe von 6,5 Meter.

Variante B:

Die Variante B (Grundstück mit der Flurnummer 201 der Gemarkung Kondrau) liegt östlich neben der geplanten B 299. Der Vorfluter Glasmühlbach liegt südlich der Variante B.

Hierbei hätte das Becken aufgrund der ungünstigen Geländeverhältnisse in diesem Bereich eine Tiefe von sechs Metern. Zudem wäre für die Errichtung eine etwa 320 Meter lange Rohrleitung erforderlich.

Variante C:

Die Variante C (Grundstück mit der Flurnummer 172 der Gemarkung Kondrau) liegt westlich neben der geplanten B 299 und südlich der Ortstraße „Raiffeisenstraße“. Der Vorfluter Glasmühlbach liegt südlich der Variante C.

Variante D:

Die Variante D (Grundstück mit der Flurnummer 170 der Gemarkung Kondrau) liegt westlich neben der geplanten B 299 und südlich der Ortsstraße „Raiffeisenstraße“. Der Vorfluter Glasmühlbach liegt direkt angrenzend, südwestlich der Variante D. Aufgrund

der Lage würde ein Großteil des dort liegenden amtlich kartierten Biotops (Nummer 6039-1158) beansprucht.

Variante E:

Der Standort der Variante E (Grundstück mit der Flurnummer 208 der Gemarkung Kondrau) liegt östlich neben der geplanten B 299. Der Vorfluter Glasmühlbach liegt südlich der Variante E. Dieser Standort wird als Altlastenfläche mit der Katasternummer 37700572 geführt. Es handelt sich hier um den ehemaligen Müllplatz von Kondrau.

Naturschutzrechtliche Bedenken würden hier zwar nicht bestehen. Allerdings erfolgte bereits eine Inaugenscheinnahme durch das Wasserwirtschaftsamt Weiden und das Landratsamt Tirschenreuth, die Vorkommen von Asbest, Glas- und Porzellanabfälle und wohl auch Bauschutt an der Oberfläche ergab. Zudem sei ein Vorkommen von Hausmüll, Metall, Bodenaushub und Kunststoffen im Deponat aufgrund des Kenntnisstands aus anderen bereits erkundeten Altdeponien unter anderem im Landkreis Tirschenreuth aller Voraussicht nach zu erwarten. Auch die Ablagerung von Abfällen, die beispielsweise in den Waldsassener Porzellanfabriken angefallen sind, insbesondere teerpechhaltige Abfälle mit deutlich höherer Belastung, können in diesem Fall nicht ausgeschlossen werden. Die Realisierung des Beckens in diesem Bereich wäre daher nur mit erheblichem Mehraufwand, auch in finanzieller Hinsicht möglich. Eine Einbindung des Beckens in eine (Alt-)Deponie scheidet nach Erfahrung des Wasserwirtschaftsamts Weiden aus. Deshalb wird diese Variante nicht in die folgende Abwägung eingestellt und scheidet bereits an dieser Stelle aus.

Variante F:

Die Variante F (Grundstück mit der Flurnummer 170 der Gemarkung Kondrau) liegt westlich neben der geplanten B 299 und südlich der Ortstraße „Raiffeisenstraße“. Der Vorfluter Glasmühlbach liegt direkt angrenzend, südlich der Variante F.

Bei dieser Variante wäre zur Querung eines Entwässerungsgrabens (zwischen den Grundstücken mit den Flurnummern 170 und 172 der Gemarkung Kondrau) das anfallende Oberflächenwasser auf der B 299 neu mit Hilfe eines offenen Gerinnes über diesen zum potentiellen Beckenstandort F zu leiten. Ein Auslauf der Rohrleitung in einem offenen Graben auf dem Grundstück mit der Flurnummer 172 wäre unumgänglich.

Variantenvergleich mit Wertung:

Die Wertung im Rahmen des nachfolgenden Variantenvergleichs beruht auf folgender Bewertungsmatrix:

Sehr gut = 5 Punkte; gut = 4 Punkte, neutral = 3 Punkte; schlecht = 2 Punkte; sehr schlecht = 1 Punkt.

Baukosten:

Die Baukosten setzen sich im Wesentlichen aus den Kosten für die Herstellung der Becken (Erdbau, Einfriedung), den Kosten für Ab- und Zuleitungen, die Erschließung und den Ausgleich von Eingriffen zusammen.

Der größte Anteil der Baukosten entfällt bei allen Varianten auf die Kosten für die Herstellung der Becken (Erdbau, Einfriedung). Die höchsten Kosten für Erdbau und Einfriedungen würden bei den Varianten A und B entstehen. Dies resultiert aus der notwendigen Tiefe der Becken. Deshalb sind die Kosten im Erdbau und die Kosten für erforderliche Einfriedungs- und Absturzmaßnahmen bei diesen Varianten erhöht.

Ein großer Anteil der Baukosten entsteht weiterhin durch die Ab- und Zuleitungen von beziehungsweise zum Regenrückhaltebecken und durch die Erschließung. Bedingt durch deren Lage wird vor allem für die Varianten B und F eine lange Rohrleitung und zum Teil ein offener Graben benötigt. Bei der Variante A und C ergeben sich die kürzesten gleich langen Ab-/Zuleitungen, wobei bei Variante A die Ablaufleitung und bei Variante C die Zulaufleitung jeweils den längeren Leitungsabschnitt darstellen. Die Zulaufleitung der Variante D ist gegenüber der, der Varianten A und C etwas länger.

Ein sehr hoher naturschutzfachlicher Ausgleich ist lediglich bei der Variante D notwendig.

Insgesamt gesehen stellen die Varianten B und F hinsichtlich der Baukosten die ungünstigste Lösung dar. Die geplante Lösung C, gefolgt von den Varianten A und D stellt dagegen die günstigste Lösung dar.

	Variante C	Variante A	Variante B	Variante D	Variante F
Wertung	sehr gut	gut	sehr schlecht	neutral	schlecht
Punkte	5	4	1	3	2

Tabelle: Wertung „Baukosten“ Variantenvergleich Standort RRB 2

Flächenbedarf:

Für alle Varianten ist das Volumen zur Behandlung der Niederschlagswässer in etwa gleich und äußert sich ungefähr im gleichen Flächenbedarf.

Dennoch schneidet die Variante C in Bezug auf den Flächenbedarf am günstigsten ab, gefolgt von Variante A (erhöhter Böschungflächenbedarf), B (aufgrund der topographischen Verhältnisse noch mehr Böschungflächen als bei Variante A) und Variante F (ein zusätzlicher Erschließungsweg und ein zusätzlicher Damm im bestehenden Weiher). Alle drei Varianten würden die Flächeninanspruchnahme im Vergleich zur Variante C erhöhen. Variante D hat den höchsten Flächenbedarf, zumal umfangreiche

Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden müssten. Festzuhalten bleibt, dass alle Lösungen Grundstücksflächen Dritter in mehr oder weniger großem Umfang beanspruchen.

	Variante C	Variante A	Variante B	Variante D	Variante F
Wertung	sehr gut	gut	neutral	sehr schlecht	schlecht
Punkte	5	4	3	1	2

Tabelle: Wertung „Flächenbedarf“ Variantenvergleich Standort RRB 2

Wasserwirtschaftliche Einschätzung:

Es handelt sich bei allen untersuchten Varianten um regelkonforme und richtliniengerechte Lösungen, je nachdem wie Zu- und Ablauf angeordnet werden. Alle Becken kommen als offene Erdbecken zur Ausführung und entwässern in den Glasmühlbach. Mithin werden alle Varianten mit neutral bewertet.

	Variante C	Variante A	Variante B	Variante D	Variante F
Wertung	neutral	neutral	neutral	neutral	neutral
Punkte	3	3	3	3	3

Tabelle: Wertung „Wasserwirtschaftliche Einschätzung“ Variantenvergleich Standort RRB 2

Unterhaltung und Betrieb:

Offene Becken haben den Vorteil, dass eine optische Inspektion sehr einfach möglich ist, allerdings ist der Aufwand der Reinigung etwas größer als bei kompakten Betonbauwerken. Prinzipiell sind offene Becken in der Bewertungsmatrix etwas besser zu bewerten als geschlossene Anlagen. Im gegenständlichen Projekt sind ausschließlich offene Becken geplant, jedoch mit unterschiedlichem Querschnitt.

Die Varianten A und B werden sehr tief ausgebildet, was sich nachteilig auf die Unterhaltung und den Betrieb auswirkt, da Einfriedungen erforderlich sind und hohe Böschungen. Die restlichen Becken sind in etwa gleich tief.

Ferner wirkt sich die Länge der Zu- und Ableitung auf den Unterhalt und den Betrieb aus. Für alle Varianten sind Rohrleitungen nötig. Die längsten Mulden und Rohrleitungen würden dabei die Varianten B und F benötigen. Da bei der Variante F das Wasser zum Teil in einem offenen Gerinne geführt wird, ist die Variante B hinsichtlich des Kriteriums Zu- und Ableitungen am ungünstigsten zu bewerten.

Bei der Erschließung der Becken hinsichtlich der Erhaltung der unterschiedlich langen wassergebundenen Wege stellt sich die Rangfolge A, C, B, D und F ein. Dabei sind A und C gleich zu bewerten. Als Begründung kann angeführt werden, dass die Varianten

A und C direkt neben der Raiffeisenstraße liegen und daher wenig Anbindung herzustellen ist. Variante B liegt auch an der Straße, hier Raiffeisenstraße, aber die Anfahrt ist etwas länger und ungünstiger zum Wenden für Reinigungsfahrzeuge. Für die Varianten D und F müssten eigene Zufahrtswege errichtet werden, daher schneiden diese beiden Varianten am ungünstigsten ab.

	Variante C	Variante A	Variante B	Variante D	Variante F
Wertung	sehr gut	gut	sehr schlecht	neutral	schlecht
Punkte	5	4	1	3	2

Tabelle: Wertung „Unterhaltung und Betrieb“ Variantenvergleich Standort RRB 2

Landschaftsbild/Eingriffe in die Natur:

Die Varianten A, B und C fügen sich durch entsprechende Begrünungsmaßnahmen sehr gut in das Landschaftsbild ein. Naturschutzfachliche Bedenken bestehen bei den Varianten A und B nicht. Bei der Variante C werden ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen überbaut. Durch die Variante F wird ein offener Graben nötig, der ein Grundstück stark beeinträchtigt, weil dieser zu einer erschwerten Bewirtschaftung durch die Anlage des Grabens führt. Außerdem wird eine bestehende Wasserfläche überbaut. Am ungünstigsten ist die Variante D zu bewerten, da durch diese in ein amtlich kartiertes Biotop, das entsprechend überbaut wird, eingegriffen wird. Es wurden dort nach § 30 BNatSchG geschützte Biotoptypen, wie Großseggenried, Feuchtgebüsch und naturnahe Hecken, kartiert. Betroffen wären ferner dort nachgewiesene, geschützte Libellen-Arten wie die Braune Mosaikjungfer, die Große Goldschrecke oder die Kleine Goldschrecke. Diese Beeinträchtigungen würden naturschutzrechtliche Eingriffe nach § 14 BNatSchG darstellen. Der Verursacher eines derartigen Eingriffs ist nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Gemäß § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

	Variante C	Variante A	Variante B	Variante D	Variante F
Wertung	sehr gut	sehr gut	sehr gut	sehr schlecht	neutral
Punkte	5	5	5	1	3

Tabelle: Wertung „Landschaftsbild/Eingriffe in die Natur“ Variantenvergleich Standort RRB 2

Gesamtwertung nach Punkten:

	Variante C	Variante A	Variante B	Variante D	Variante F
Baukosten	5	4	1	3	2
Flächenbedarf	5	4	3	1	2
Wasserwirtschaftliche Einschätzung	3	3	3	3	3
Unterhaltung/Betrieb	5	4	1	3	2
Landschaftsbild/Eingriffe in die Natur	5	5	5	1	3
Gesamtpunkte	23	21	13	11	12
Rangfolge	1	2	3	5	4

Tabelle: Gesamtwertung Variantenvergleich Standort RRB 2

In der Gesamtbetrachtung schneidet die Variante C etwas günstiger als die Variante A ab. Die ungünstigste Lösung stellt die Variante D dar, was insbesondere aus dem Eingriff in ein amtlich kartiertes Biotop resultiert. Aufgrund der Regelung in §15 Abs. 1 S. 1, 2 BNatSchG ist die Variante D bereits auszuschneiden.

Durch hohe Baukosten (lange Rohrleitung, hohe Erschließungskosten) und dem erhöhten Aufwand beim Betrieb liegen die Varianten F und B in der Rangfolge hinter den Varianten C und A.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich keine andere Variante gegenüber der geplanten Lösung als vorzugswürdig darstellt und die Realisierung des Regenrückhaltebeckens 2 in der Variante C nicht zu beanstanden ist.

3.7.2.3 Errichtung von Bauwerken und damit zusammenhängende Maßnahmen

Die vorliegende Planung sieht von Bau-km 3+185 bis Bau-km 3+429 eine überdeckte Tieflage mit Trogbauwerk (Bauwerk 3-1) vor. Von Bau-km 3+682 bis Bau-km 4+052 ist ebenfalls eine überdeckte Tieflage mit Trogbauwerk (Bauwerk 3-3) vorgesehen. Aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers wird eine wasserdichte Wanne ausgeführt. Außerhalb der Grundwasserwanne werden auf der Südseite in Verlängerung der Trogwände 25 Meter lange Winkelstützwände in Ortbetonbauweise erforderlich. Das Grundwasser strömt dabei die Wanne seitlich an. Die jeweilige Wanne wird im Schutz einer wasserdichten Bohrpfahlwand errichtet, die den Grundwasserstrom unterbricht. Um den Grundwasserstrom pro Trogbauwerk weiterhin dauerhaft zu gewährleisten, ist sowohl oberstromig als auch unterstromig der Einbau von Längsdrainagen entlang der

Bohrpfahlreihen vorgesehen. Die oberstromigen Längsdrainagen werden mit den unterstromigen Längsdrainagen mittels Überleitungsdükern verbunden. Die Düker werden grundsätzlich so bemessen, dass die Durchflussmenge dem zu bemessenden Grundwasseranfall entspricht. In der Bauphase sind Baudrainagen nahe der Bohrpfahllaußenwände zur Regulierung der Grundwasserstände vorgesehen.

Die bestehende Kanalisation wird von der Baumaßnahme tangiert und muss zum Teil neu verlegt werden (Ifd. Nr. 4.18 der Unterlage 4.1d). Dabei ist vorgesehen, den neuen städtischen Kanal von Bau-km 3+135 bis Bau-km 3+528 in offener Bauweise mit Durchmesser DN 1200 links der Trasse und ab Bau-km 3+528 bis zur Schützenstraße im Microtunnelingverfahren mit einem Durchmesser von 1200 mm und 1400 mm links der Trasse herzustellen. Die Unterkreuzung der B 299 bei BW 3-3 und Weiterführung in der Münchenreuther Straße bis zum Anschlusschacht Einmündung in der Egerer Straße soll ebenfalls im Microtunnelingverfahren erfolgen mit einem Durchmesser von 1600 mm. Sowohl die offene Bauweise als auch das Microtunnelingverfahren greifen in das Grundwasser ein.

Im Endzustand der Trogbauwerke ergibt sich nach der Unterlage 13.1c bei beiden Trogbauwerken eine notwendige Grundwasserabsenkung von 2,9 Metern, die abzuleitende Grundwassermenge beträgt dabei 22,53 l/s beim Trogbauwerk BW 3-1 und 10,64 l/s beim Trogbauwerk 3-3. Die abzuleitende Wassermenge wird über die abstromig gelegene Baudrainage dem Grundwasserleiter wieder zugeführt.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlagen 1d, 9, 13.1c sowie 13.2c verwiesen.

Die vorstehend aufgeführten Einrichtungen verbleiben dauerhaft im Boden und greifen in das Grundwasser ein. Es liegt somit eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vor. Darüber hinaus wird das Grundwasser über die bei beiden Trogbauwerken vorgesehenen Düker umgeleitet, um einen Grundwasseraufstau bedingt durch die Trogbauwerke und bedingt durch die Kanäle zu verhindern, sodass jeweils der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG einschlägig ist.

Durch ein hydrogeologisch fachkundiges Büro sind sowohl für die Bauphase als auch für den Endzustand rechtzeitig hydrotechnische Planungen als Gesamtkonzept zu erarbeiten, das die beiden Trogbauwerke als auch den Kanal (Ifd. Nr. 4.18 der Unterlage 4.1d) erfasst, die im Zuge der Baumaßnahme errichtet werden sollen. Der räumliche Umgriff des Gesamtkonzeptes wird vom Beweissicherungskorridor der Unterlagen 4.1d und 4.2 begrenzt und hat dabei die Grundwasserregulierung zu thematisieren.

Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Sinne des § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Bei Beachtung der in

Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen und der vorstehenden Erwägungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße 299 gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Somit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis nach §§ 10, 15 Abs. 1 WHG vor.

Das Landratsamt Tirschenreuth als zuständige Untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt.

3.7.2.4 Bauwasserhaltung

Die Bauwasserhaltung der beiden überdeckten Tieflagen mit Trogbauwerk wird wie folgt geregelt:

Die Errichtung von Bohrpfahlwänden schneidet den oberflächennahen Grundwasserstrom im Bereich des Bauvorhabens ab. Vor Beginn der Bohrpfahlerrichtung wird eine Baudränage nahe der Bohrpfahlaußenwände zur Regulierung der Grundwasserstände errichtet, um Grundwasserstandsänderungen zu vermeiden. Zur Errichtung dieser Baudränage sind Baugruben erforderlich, mit deren Aushub eine temporäre Grundwasserabsenkung einhergeht. Die hierfür abzupumpenden Grundwassermengen werden beim Trogbauwerk BW 3-1 auf 4,38 l/s und beim Trogbauwerk BW 3-3 auf 0,64 l/s begrenzt. Nach Inbetriebnahme der Baudränage dürfen folgende maximalen Grundwassermengen abgepumpt werden:

- Trogbauwerk BW 3-1 maximal 22,53 l/s;
- Trogbauwerk BW 3-3: maximal 10,64 l/s.

Die abgepumpten Grundwassermengen sind abstromig dem Grundwasserleiter zuzuführen. Die Baudrängagen sind, sobald die endgültigen Überleitungsdücker funktionieren, außer Betrieb zu nehmen.

Die Bauwasserhaltung des Kanals (lfd. Nr. 4.18 der Unterlage 4.1d) wird wie folgt geregelt:

Baugruben sind sowohl für die Errichtung des neuen städtischen Kanals in offener Bauweise als auch für die Start- und Zielgruben des Microtunnelingverfahrens erforderlich. Mit dem Aushub der Baugruben geht eine temporäre Grundwasserabsenkung einher.

Der Kanal befindet sich im Bereich der Trogbauwerke, hierfür werden die abzupumpenden Grundwassermengen wie folgt begrenzt:

- Im Bereich des Trogbauwerks BW 3-1: maximal 4,38 l/s,
- Im Bereich des Trogbauwerks BW 3-3: maximal 0,64 l/s.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlagen 1, 9, 13.1c sowie 13.2c verwiesen.

Mit den zeitweiligen Grundwasserabsenkungen, den vorgesehenen Grundwasserentnahmen und dem Zutagefördern von Grundwasser während der Bauphase wird der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG verwirklicht, der nach § 8 Abs. 1 WHG gestattungspflichtig ist. Eine derartige Benutzung eines Gewässers bedarf der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung nach § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Da die Voraussetzungen des §15 Abs. 1 WHG nicht vorliegen, war eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 Abs. 1 BayWG zu erteilen.

Durch ein hydrogeologisch fachkundiges Büro sind sowohl für die Bauphase als auch für den Endzustand rechtzeitig hydrotechnische Planungen als Gesamtkonzept zu erarbeiten, das die beiden Trogbauwerke als auch den Kanal (Ifd. Nr. 4.18 der Unterlage 4.1d) erfasst, die im Zuge der Baumaßnahme errichtet werden sollen. Der räumliche Umgriff des Gesamtkonzeptes wird vom Beweissicherungskorridor der Unterlagen 4.1d und 4.2 begrenzt und hat dabei die Grundwasserregulierung zu thematisieren.

Bei Beachtung der in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Tirschenreuth, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt.

3.7.3 Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG

3.7.3.1 Rechtliche Grundlagen

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/60/EG – Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in deutsches Recht umsetzen. Die Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung – OGewV) enthält die Vorgaben aus der Wasserrahmenrichtlinie und der EU-Richtlinie 2008/105/EG (UQN-Richtlinie) für die Bestimmung des ökologischen und chemischen Zustands von

oberirdischen Gewässern. Weiter ist die Grundwasserverordnung (GrwV) zu beachten. Diese setzt ebenfalls die Wasserrahmenrichtlinie sowie die EU-Richtlinie 2006/118/EG um.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften,

- dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und
- ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenziales und ihres chemischen Zustandes vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 01.07.2015 – Az.: 9 A 13.18, Rn. 154). Eine Verschlechterung des Zustandes eines Gewässerkörpers liegt nicht nur dann vor (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, Az.: C-461/13), wenn sich die chemische beziehungsweise ökologische Zustandsklasse verschlechtert, sondern auch dann, wenn sich der Zustand mindestens einer der vier biologischen Qualitätskomponenten (Makrozoobenthos, Makrophyten & Phytobenthos, Phytoplankton, Fische) um eine Klasse verschlechtert. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der schlechtesten Klasse eingeordnet, stellt jede weitere Beeinträchtigung eine Verschlechterung des Zustands dar. Eine „Erheblichkeitschwelle“ erkennt der Europäische Gerichtshof dabei nicht an.

Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass

- eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1);
- alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2);
- ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

§§ 27 und 47 WHG erfordern dabei eine wasserkörperbezogene Prüfung, anders als die Umweltverträglichkeitsprüfung, die schutzgutbezogen durchgeführt wird.

Die Prüfung, ob die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG eingehalten werden, erfordert daher folgende Überprüfungen:

- Sind vorhabenbedingt Verschlechterungen des chemischen Zustands und des ökologischen Zustands (beziehungsweise Potenzials) der Oberflächengewässer zu erwarten? (Verschlechterungsverbot)
- Sind Verschlechterungen des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers durch das Vorhaben zu erwarten? (Verschlechterungsverbot)
- Steht das Vorhaben im Widerspruch zu den Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper? Bleibt ein guter chemischer Zustand und ein guter ökologischer Zustand (beziehungsweise Potenzial) der Oberflächengewässer erreichbar? (Verbesserungsgebot)

Die Genehmigung eines konkreten Vorhabens ist zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers beziehungsweise seines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der EU-Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet (BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 22).

Eine ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots setzt regelmäßig sowohl eine Ermittlung des Ist-Zustands als auch eine Auswirkungsprognose für die einzelnen zu bewertenden Gewässer, also eine wasserkörperbezogene Prüfung, voraus (BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 22; BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – Az.: 9 A 13.18, Rn. 160). Die der Prüfung zugrundeliegenden Messergebnisse müssen dabei hinreichend aktuell sein und dürfen keine Lücken aufweisen, da sie ansonsten einer Zulassung des Vorhabens regelmäßig nicht zugrundegelegt werden können. In diesen Fällen sind weitere Untersuchungen erforderlich (BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – Az.: 9 A 13.18, Rn. 160). Aktuelle Daten liegen vor, wenn die Überwachungsfrequenzen und Überwachungsintervalle der Oberflächengewässerverordnung eingehalten werden. Dies bedeutet, dass die Datenerhebung für die biologischen Qualitätskomponenten alle ein bis drei Jahre und für die chemischen Qualitätskomponenten sowie für prioritäre Stoffe mindestens einmal in sechs Jahren durchzuführen ist (vgl. Anlage 10 zu § 10 Abs. 1 und Abs. 2 OGEV). Geringfügige Überschreitungen des Überwachungsintervalls, etwa wenn die Daten bei Erstellung des Fachbeitrags noch aktuell genug sind und erst zum Zeitpunkt des Ergehens des Planfeststellungsbeschlusses das Intervall unwesentlich überschritten ist, können dabei ohne

Nachermittlung hinnehmbar sein (BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 26 f.). Hinsichtlich des chemischen Zustands der Oberflächengewässer und des Grundwassers sind regelmäßig quantitative Angaben zur Grundbelastung mit Chlorid erforderlich, hinsichtlich der Oberflächengewässer auch zu den Stoffen Benzo(a)pyren und Cyanid (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 37 f., 41). Bezugspunkt der Prüfung nach §§ 27, 47 WHG ist jeweils der gesamte Wasserkörper und nicht nur ein räumlich abgegrenzter Teil. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Grundwasserkörper auswirken (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – Az.: 9 A 8.17, Rn. 39).

3.7.3.2 Prüfung des Vorhabens B 299 – Verlegung bei Waldsassen/Kondrau

Bei der geplanten Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau ist der Oberflächenwasserkörper FWK 5_F013 „Wondreb von Einmündung Seibertsbach bis Staatsgrenze“ und der Oberflächenwasserkörper FWK 5_F014 „Linksseitige Nebengewässer der Wondreb: Seibertsbach, Lausnitz, Glasmühlbach“ betroffen. Des Weiteren wird in den Grundwasserkörper GWK 5_G001 „Kristallin – Marktredwitz“ eingegriffen. Die genannten Wasserkörper liegen in der Flussgebietseinheit der Elbe und wurden im Zuge der Bestandsaufnahme zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) dem Planungsraum „EGE – Eger“ zugeordnet.

Hinsichtlich der einzelnen Wasserkörper hat die Prüfung – zusammenfassend – das folgende Ergebnis ermittelt. Auf die detaillierten Darstellungen in den planfestgestellten Unterlagen (Unterlage 9.4d) wird Bezug genommen.

3.7.3.2.1 Oberflächenwasserkörper FWK 5_F013 „Wondreb von Einmündung Seibertsbach bis Staatsgrenze“

Ist-Zustand

Als Bewertungsgrundlage wurden die Daten der Referenzmessstelle Nr. 103246 herangezogen und der Beschreibung des Ist-Zustandes zugrunde gelegt. Die Bestandsaufnahme des LfU aus dem Jahr 2013 ergab für den betrachteten Flusswasserkörper einen „unbefriedigenden“ ökologischen Gesamtzustand und einen „nicht guten“ chemischen Zustand. Das Erreichen des Bewirtschaftungszieles „guter chemischer Zustand“ bis zum Jahr 2021 wird als „unwahrscheinlich“ eingestuft. Die Zielerreichung des guten ökologischen Zustandes wird bis zum Ende des laufenden Bewirtschaftungszeitraumes 2021 auf Grund von Stoffeinträgen und hydromorphologischen Veränderungen ebenfalls verfehlt werden.

Auswirkungen des Vorhabens

In den gemeldeten Wasserkörper der Wondreb erfolgt durch das geplante Straßenbauvorhaben kein direkter Eingriff. Bei der Bewertung der vorhabenbedingten Wirkungen wurde deshalb zunächst untersucht, ob und in welcher Intensität es zu indirekten

bau-, anlage- oder betriebsbedingten Wirkungen kommen kann. Vom Vorhaben direkt betroffen sind der gemeldete Flusswasserkörper des Glasmühlbaches (FWK 5_F014) und der nicht gemeldete Forellenbach. Beide Fließgewässer münden in direkter Nähe des Eingriffbereiches in die Wondreb.

Anlagebedingt sind für den Wasserkörper der Wondreb keine Wirkungen zu erwarten, da kein direkter baulicher Eingriff geplant ist. Als potenzielle Wirkfaktoren wurden der vorübergehende bauzeitliche und der betriebsbedingte Eintrag von Sedimenten, Schadstoffen und Chloriden und die damit verbundenen nachteiligen Veränderungen der biologischen Qualitätskomponenten Makrozoobenthos und Fischfauna und die chemischen und allgemeinen chemischphysikalischen Qualitätskomponenten bewertet.

Fazit

Für alle Wirkungsebenen wurde festgestellt, dass es mit hinreichender Wahrscheinlichkeit weder durch bau-, anlage- oder betriebsbedingte Wirkfaktoren zu dauerhaften nachteiligen Veränderungen der Qualitätskomponenten und somit auch zu keiner Verschlechterung des ökologischen Zustandes des betroffenen Flusswasserkörpers der Wondreb kommen wird. Hinsichtlich des betriebsbedingten Chlorideintrages ergab die Berechnung des Staatlichen Bauamts Amberg-Sulzbach, dass im Jahresmittel der Orientierungswert gemäß Anlage 7 Nr. 2.1.2 OGewV für den Gewässertyp 9 nicht überschritten wird. Hinsichtlich der Chloridwerte, die sich an der Messstelle „Brücke oh. Bad Waldsassen“ (Nr. 103246) ergeben, ist anzumerken, dass zum Zeitpunkt der Berechnung lediglich Werte aus dem Jahr 2010 ermittelt werden konnten. Eine Nachfrage beim zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. brachte jedoch das Ergebnis, dass für diese Messstelle auch Daten von 2013, 2015 und 2018 verfügbar sind. Für die Chloridkonzentration an der genannten Messstelle ergibt sich ein Jahresmittelwert im Jahr 2010 von 44 mg/l, im Jahr 2013 von 27 mg/l, im Jahr 2015 von 30 mg/l und im Jahr 2018 von 31 mg/l. Die Chloridkonzentration war in den letzten Jahren niedriger als 2010, sodass keine Verschlechterung im Vergleich zu den bereits berechneten Werten zu befürchten ist. Insofern ist auch mit den aktuellen Werten davon auszugehen, dass der Orientierungswert gemäß Anlage 7 Nr. 2.1.2 OGewV für den Gewässertyp 9 nicht überschritten wird. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes ist somit nicht zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen kann eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Das Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG wird damit eingehalten. Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten ökologischen und chemischen Zustandes nicht entgegen (Verbesserungsgebot gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

3.7.3.2.2 Oberflächenwasserkörper FWK 5 F014 „Linksseitige Nebengewässer der Wondreb: Seibertsbach, Lausnitz, Glasmühlbach“

Ist-Zustand

Für den vom Vorhaben direkt betroffenen Flusswasserkörper des Glasmühlbaches wurden die vorhabenbedingten Wirkungen geprüft. Als Referenzmessstelle wurde die Messstelle „Strbr. Oberteich“ (Nr. 23397) herangezogen und der Beschreibung des Ist-Zustandes zugrunde gelegt. Die Bestandsaufnahme des LfU aus dem Jahr 2013 ergab für den betrachteten Flusswasserkörper einen „unbefriedigenden“ ökologischen Gesamtzustand und einen „guten“ chemischen Zustand (ohne ubiquitäre Stoffe in Form von Quecksilberverbindungen). Das Erreichen des Bewirtschaftungszieles „guter chemischer Zustand“ bis zum Jahr 2021 wird deshalb als „unwahrscheinlich“ eingestuft. Ob das Ziel des guten ökologischen Zustandes bis zum Ende des laufenden Bewirtschaftungszeitraumes 2021 erreicht wird, ist unklar.

Auswirkungen des Vorhabens

In den gemeldeten Flusswasserkörper des Glasmühlbaches erfolgt nur bei Bau-km 2+166 ein anlagebedingter Eingriff. Dort soll der bestehende Durchlass unter der Bahnlinie an die neuen Anforderungen der geplanten Straße angepasst werden. Anlagebedingt wurden vor allem potenzielle nachteilige Wirkungen durch das Brückenbauwerk auf die biologischen Qualitätskomponenten Makrozoobenthos und Fischfauna und die hydromorphologischen Qualitätskomponenten untersucht. Als baubedingte Wirkfaktoren wurden temporäre Schadstoff- und Sedimenteinträge sowie vorübergehende Gewässertrübungen hinsichtlich ihrer Wirkung auf die biologischen Qualitätskomponenten Fischfauna und Makrozoobenthos sowie mögliche Veränderungen der chemischen und allgemeinen chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten bewertet. Bei den betriebsbedingten Wirkungen wurde der Bewertungsschwerpunkt auf den Chlorideintrag in den Glasmühlbach während der Wintermonate gelegt.

Fazit

Für alle Wirkungsebenen konnte für den Glasmühlbach mit hinreichender Wahrscheinlichkeit festgestellt werden, dass es zu keinen temporären oder dauerhaften vorhabenbedingten nachteiligen Wirkungen auf die betrachteten Qualitätskomponenten kommen wird. Hinsichtlich des betriebsbedingten Chlorideintrages ergab die Berechnung des Staatlichen Bauamts Amberg-Sulzbach, dass im Jahresmittel der Orientierungswert gemäß Anlage 7 Nr. 2.1.2 OGewV für den Gewässertyp 5 nicht überschritten wird. Das Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG wird damit eingehalten. Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten ökologischen und chemischen Zustandes nicht entgegen (Verbesserungsgebot gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

3.7.3.2.3 Grundwasserkörper GWK 5 G001 „Kristallin – Marktredwitz“

Ist-Zustand

Als Grundlage für die Bewertung des Vorhabens wurden die Daten der Grundwassermessstelle Nr. 4110603900011 (Messstelle Brunnen Chemie zwischen Mitterteich und Waldsassen) herangezogen und der Beschreibung des Ist-Zustandes zugrunde gelegt. Die Bestandsaufnahme des LfU aus dem Jahr 2013 ergab für den betrachteten Grundwasserkörper keine signifikanten Belastungen durch punktuelle Quellen zum Beispiel durch Altlasten. Des Weiteren bestehen keine Belastungen durch übermäßigen Nährstoffeintrag (Nitrat und Pflanzenschutzmittel) aus diffusen Quellen der Landwirtschaft. Die Schwellenwerte für Schwermetalle werden eingehalten. Der chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers ist laut der aktualisierten Bestandsaufnahme des 2. Monitoringzeitraumes (2016-2021) als „gut“ eingestuft. Die Risikoanalyse ergab für die Grundwassermenge ein positives Ergebnis (Zielerreichung Menge zu erwarten). Die Zielerreichung des guten chemischen Zustandes bis zum Ende des 2. Bewirtschaftungszeitraums im Jahr 2021 wird ebenfalls erwartet.

Auswirkungen des Vorhabens

Bei der Beurteilung der vorhabenbedingten Wirkungen wurde die Zustandsbewertung des Grundwasserkörpers ebenso zugrunde gelegt wie die bestehenden Vorbelastungen. Diese wurden gegenübergestellt mit den geplanten Eingriffen während der Bauphase und nach Fertigstellung des Vorhabens. Als Bewertungsgrundlage wurden sowohl die technische Planung einschließlich der vorgesehenen Straßenentwässerung als auch die Ergebnisse der Fachgutachten zur Hydrogeologie (vergleiche Unterlage 13.1c) und zum ehemaligen Altlastengelände „Teerweiher“ (vergleiche Unterlage 13.3c) herangezogen. Vorhabenbedingte Wirkungen, die potenziell nachteilig auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers wirken können, wurden sowohl für die Bauphase als auch nach Fertigstellung der Straße (anlage- und betriebsbedingt) untersucht. Dabei wurden die bauzeitlichen temporären Eingriffe hinsichtlich eines möglichen Schadstoffeintrags in das Grundwasser im Bereich Bau-km 0+500 bis 2+000, in dem die Straße in Einschnittslage unterhalb der Geländeoberkante verlaufen soll, und im Bereich der beiden geplanten Trogbauwerke (Bau-km 3+185 bis Bau-km 3+429 und Bau-km 3+682,60 bis Bau-km 4+052,60) untersucht. Des Weiteren erfolgte eine Bewertung der Baumaßnahmen hinsichtlich einer möglichen Wirkung auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers durch Veränderung des Grundwasserstandes und der Grundwasserströme. Bei den anlagebedingten Wirkungen wurde der Bewertungsschwerpunkt auf den dauerhaften Einbau der genannten Straßenabschnitte in den Grundwasserkörper gelegt. Es wurde auf Grundlage des vorhandenen hydrogeologischen Gutachtens (vergleiche Unterlage 13.1c) geprüft, ob es zu Ände-

rungen des Grundwasserstandes und der Grundwasserströme und somit zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes kommen kann. Als betriebsbedingte Wirkungen wurden Einträge von Chloriden/Tausalzen für den Straßenabschnitt Bau-km 2+130 bis Bau-km 2+420 untersucht und bewertet. Dauerhafte nachteilige Veränderungen durch den betriebsbedingten Chlorideintrag und dadurch eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers können mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Fazit

Unter Berücksichtigung aller geplanten technischen Maßnahmen und im Hinblick auf den im Vergleich zur Gesamtgröße des Grundwasserkörpers nur punktuellen temporären Eingriffs, kann eine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustandes (Verschlechterungsverbot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) durch bau-, anlagen- oder betriebsbedingte Wirkfaktoren mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Zudem wird durch das geplante Vorhaben dem Gebot zur Trendumkehr entsprochen (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten chemischen und guten mengenmäßigen Zustands (Verbesserungsgebot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG) nicht entgegen.

3.7.3.2.4 Benzo(a)pyren

Benzo(a)pyren ist ein Stoff, der zu den polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) zählt und bei der unvollständigen Verbrennung organischer Stoffe entsteht. Im Straßenverkehr ist es unter anderem in Autoabgasen enthalten. Aromatische Verbindungen wie das Benzo(a)pyren sind unpolare lipophile (fettlösliche) Verbindungen, die sich nicht in Wasser lösen. Das bedeutet, dass sich der Stoff im Fettgewebe anreichern kann und durch Stoffwechselprozesse im Organismus krebserregende Eigenschaften entwickelt. Aufgrund seiner chemischen Eigenschaften ist Benzo(a)pyren sehr persistent, das heißt es ist sehr beständig, wird nicht abgebaut und ist nahezu ubiquitär in der Umwelt vorhanden.

Der Stoff Benzo(a)pyren wurde in Anhang 3 der Unterlage 9.4d geprüft. Auf diese Unterlage wird Bezug genommen. Mangels vorhandener Messwerte zu Benzo(a)pyren wurden im Fachbeitrag Annahmen getroffen und eine Abschätzung vorgenommen. Unter Ansatz dieser Annahmen hat die Prüfung ergeben, dass keine Überschreitungen zu erwarten sind und die Vorgaben der Umweltqualitätsnorm eingehalten werden. Zusätzlich wurde in einem zweiten Schritt die Konzentrationserhöhung berechnet. Die zukünftige Erhöhung der Benzo(a)pyren-Konzentration liegt laut dem Fachbeitrag jedoch außerhalb des messbaren Bereichs.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes gemäß § 6 OGewV wird für die betroffenen Flusswasserkörper FWK 5_F013 „Wondreb von Einmündung Seibertsbach

bis Staatsgrenze“ und FWK 5_F014 „Linksseitige Nebengewässer der Wondreb: Seibertsbach, Lausnitz, Glasmühlbach“ daher nicht eintreten.

3.7.3.2.5 Cyanid

Der Stoff Cyanid wurde im Anhang 3 der Unterlage 9.4d geprüft. Auf diese Unterlage wird Bezug genommen. Vom Antragsteller wurde der Eintrag in den Flusswasserkörper im Sinne einer Abschätzung prognostiziert, da genaue Messwerte, insbesondere auch die Vorbelastung, nicht bekannt sind. Diese Abschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Zustandsverschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen ist.

3.7.3.2.6 Ergebnis

Es ist somit festzuhalten, dass die zwingenden Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG eingehalten werden und der Zulassung des Vorhabens nicht entgegenstehen. Dies gilt auch hinsichtlich der Stoffe Benzo(a)pyren und Cyanid, welche im Anhang 3 der Unterlage 9.4d geprüft wurden. Mangels vorhandener Messwerte zu Benzo(a)pyren wurden Annahmen getroffen und unter diesen Annahmen hat die Prüfung ergeben, dass keine Überschreitungen zu erwarten sind.

Das Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf., dessen amtlichen Auskünften entsprechend der ständigen Rechtsprechung eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. VGH München, Beschluss vom 02.05.01 – Az.: 8 ZB 10.2312), hat das dargestellte Ergebnis der Prüfung von § 27 und 47 WHG nicht beanstandet.

3.7.4 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den unter Ziffer A.IV.3 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Auflagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für den Bau der Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau sprechenden Belange zu überwiegen.

3.8 Landwirtschaft

3.8.1 Flächenverbrauch

Die Durchführung der Baumaßnahme erfordert die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen in einem Umfang von etwa 14,44 ha. Auf diesen Flächen wird vorwiegend Ackerbau betrieben. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirt-

schaft vereinbar ist. Der Verbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen wurde so gering wie möglich gehalten. Es wurden nur die für das Straßenbauvorhaben technisch erforderlichen Flächen sowie die von Gesetzes wegen erforderlichen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzflächen beansprucht. Auf die Belange der Landwirtschaft wurde soweit wie möglich Rücksicht genommen. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

3.8.2 Mittelbare Auswirkungen

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (wie Anschneidungen, Durchschneidungen, Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit wie möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

3.8.3 Einwendungen

3.8.3.1 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg

Der Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg, dass bei Grundstücksinanspruchnahmen Entschädigungen zu leisten sind, wird durch die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses Genüge getan. Die Höhe der Entschädigung ist dagegen keine Frage, die im Rahmen der Planfeststellung zu klären ist.

Der Forderung, dass Landwirten, die durch die Baumaßnahme landwirtschaftliche Flächen verlieren, auf Wunsch geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen sei, kann nicht entsprochen werden. Art. 14 BayEG enthält insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil vom 5.11.1997, Az.: 11 A 54.96).

Auch das Entstehen unwirtschaftlicher Restflächen ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs und demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten, vergleiche Art. 6 Abs. 3 BayEG. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen (BVerwG, Urteil vom 14.03.1992, Az.: 4 C 9/89).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten empfiehlt ferner, anfallende Oberboden an Landwirte in der näheren Umgebung abzugeben, um diese zur Auffüllung von landwirtschaftlichen Flächen zu verwerten, falls diese nicht vollständig als oberste Bodenschicht verwendet werden können. Die Verwendung des überschüssigen Humus ist allerdings nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Mit der

jeweiligen Grundstücksfläche erwirbt der Baulastträger auch den hierauf befindlichen Humus.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3.8.3.2 Sachgebiet 60 der Regierung der Oberpfalz

Das Sachgebiet 60 der Regierung der Oberpfalz unterstreicht in seiner Stellungnahme zu Existenzgefährdung und unwirtschaftlichen Restflächen die Forderung einiger Einwander, dass durch die Zerschneidung von Feldstücken Bewirtschaftungsmehrkosten entstünden. Diese Mehrkosten seien unter anderem darauf zurückzuführen, dass nach dem Bau der Ortsumgehung Feldstücke nicht mehr geradlinig begrenzt seien. Der Eingriff in die Flächen durch den Straßenbau sei gerade in einer Feldflur wie im Umfeld von Waldsassen und Kondrau, in der die Feldstücke sehr groß und sehr gut geschnitten seien (meist rechteckig, geradlinig begrenzt), besonders schwerwiegend.

Diesbezüglich wird auf die Auflage unter Ziffer A.III.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Höhe der Entschädigung ist dagegen keine Frage, die im Rahmen der Planfeststellung zu klären ist.

Darüber hinaus stellt das Sachgebiet 60 der Regierung der Oberpfalz heraus, dass – vor dem Hintergrund des Flächensparens – Restflächen möglichst für baubegleitende Bauwerke, wie beispielsweise Regenrückhaltebecken, oder den naturschutzfachlichen Ausgleich genutzt werden sollten, wodurch der Eingriff in landwirtschaftliche Flächen an anderer Stelle vermindert werden könne.

Hinsichtlich der Nutzung von Restflächen für Regenrückhaltebecken wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.7.2.2 dieses Beschlusses zur Variantenuntersuchung betreffend den Standort der Regenrückhaltebecken 1 und 2 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung, dass Restflächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich verwendet werden sollten, ist anzumerken, dass sich die Verwendung trassennah gelegener Restflächen vorliegend nicht anbietet, gesamtübergreifend bleibt die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen aufgrund des Maßnahmenkonzepts allerdings auf das notwendige Maß beschränkt.

3.8.4 Abwägung

Die Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange sind insgesamt auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so gewichtig, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das plangegenständliche Vorhaben gegenüber den Belangen der Landwirtschaft vorgeht.

3.9 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG). Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 S. 2 BayWaldG).

Im Plangebiet befindet sich kein Wald im Sinne des Art. 2 BayWaldG. Die vorhandenen kleinen, mit Waldbäumen bestockten Flächen befinden sich im bebauten Gebiet. Gemäß Art. 2 Abs. 4 S. 2 BayWaldG handelt es sich damit nicht um Wald im Sinne des Bayerischen Waldgesetzes. Es bedarf daher keiner Rodungserlaubnis.

Laut Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg sei jedoch auf dem geplanten Trassenverlauf kleinflächig Wald im Sinne des Bayerischen Waldgesetzes betroffen. Vornehmlich würden sich die wenigen Abschnitte mit Waldeigenschaft im Bereich von Bau-km 4+400 bis Bau-km 4+700 konzentrieren. Allerdings erläutert auch dieses, dass keine besonderen Waldfunktionen im Sinne des Art. 6 BayWaldG kartiert seien. Vielmehr besteht seitens des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg, aus forstlicher Sicht Einverständnis mit der Planung.

3.10 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden.

Die plangegenständliche Maßnahme betrifft im Randbereich ein bekanntes Bodendenkmal. Es handelt sich um den Randbereich des mittelalterlichen Ortskerns. Aufgrund von urgeschichtlichen Lesefunden in der Nähe können sich weitere spätpaläolithische und/oder mesolithische Stationen auch im Baufeld befinden. Zudem befindet sich die Ausgleichsmaßnahme 2 in der Nähe von urgeschichtlichen Fundplätzen.

Die Änderung in der Tektur C betrifft nach der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege einen weiteren bodendenkmalpflegerischen Belang auf der Höhe der Münchenreutherstraße 1, 3 und 5. Diese Flächen gehören zum historischen Stadtkern von Waldsassen und befinden sich gleichzeitig im Bodendenkmal Inv.Nr. D-3-5939- 0010. Im Untergrund können sich mittelalterliche bis frühneuzeitliche Vorgängergebäude erhalten haben.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen auch den Belangen des

Bodendenkmalschutzes vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Auf die Auflagen unter Ziffer A.III.3. dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sollten sich im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für die Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Auflagen unter A.III.3 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.III.3 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen beziehungsweise im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns der Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in

der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Bodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnis).

3.11 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder – als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Die Massenbilanz der vorliegenden Planung weist aus, dass zur Herstellung des Straßenkörpers ungefähr 30.000 m³ Dammschüttmaterial benötigt werden, wobei aus den Einschnittsbereichen sowie aus dem Baugrubenaushub für die beiden Trogbauwerke ungefähr 200.000 m³ Erdmaterial gewonnen werden. Im Zuge der Bauarbeiten fallen in der Folge ungefähr 170.000 m³ Überschussmassen an, welche an verschiedenen Stellen abgelagert werden sollen (vgl. Unterlage 1d und Unterlage 4.1d, lfd. Nr. 7.04, 7.07 sowie 7.08b).

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden, da sie als notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG anzusehen sind. Daran, dass hier auch über die (Ab-) Lagerung von Erdmassen zu entscheiden ist, ändert auch der Umstand nichts, dass diese Ablagerung möglicherweise einen Vorgang der Abfallbeseitigung darstellt.

Die Ablagerung von Erdreich, welches als Überschussmassen im Rahmen der Baumaßnahme anfällt, kann unter Umständen als Abfall im Sinne des § 3 Abs. 1 S. 1 KrWG anzusehen sein. Werden die abzutragenden Erdmengen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen (beispielsweise für Lärmschutzwälle, Straßendämme oder die Hinterfüllung von Brückenwiderlagern) handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 KrWG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund, sind Abfälle zur Beseitigung nach § 3 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 KrWG gegeben. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle – vorbehaltlich der vorrangigen Verwertung – grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden, § 28 Abs. 1 S. 1 KrWG.

Die bestehenden rechtlichen Regelungen und allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts gewährleisten den ordnungsgemäßen Umgang mit im Rahmen der Bauausführung anfallenden Abfällen. Die Beachtung dieser Regelungen obliegt dem Vorhabenträger wegen § 4 S. 1 FStrG ohnehin. Des Weiteren wird auf die Auflagen unter den Ziffern A.III.8 und A.IV.3.4 verwiesen. Insbesondere wurden bezüglich der Beseitigung von Gleisschotter unter A.IV.3.4.9 entsprechende Auflagen festgesetzt.

Hinsichtlich der vorgesehenen Ablagerungen von Überschussmassen im Rahmen der vorliegenden Planung ist Folgendes anzuführen:

Bei der Ablagerung von Erdmassen in der ehemaligen Tongrube, Grundstücke mit den Flurnummern 669, 666, 659 und 667 der Gemarkung Waldsassen (vgl. Unterlage 4.1d, lfd. Nr. 7.06), würde nach den vorgenannten Grundsätzen die Beseitigung von Abfällen im Vordergrund stehen. Abfälle dürfen zum Zweck der Beseitigung nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden, § 28 Abs. 1 S. 1 KrWG. Diese Ablagerung würde daher die Errichtung einer Deponie im Sinne von § 3 Abs. 27 KrWG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 35 Abs. 2 KrWG). Ob ein solches abfallrechtliches Planfeststellungsverfahren im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung konzentriert werden kann, kann vorliegend dahinstehen, da die hierfür notwendigen Antragsunterlagen nicht vorliegen. Hinzu kommt, dass diese Flächen im Eigentum der Stadt Waldsassen stehen. Nach dem Grunderwerbsverzeichnis ist ein entsprechender Erwerb des Grundstücks durch den Vorhabenträger jedoch nicht vorgesehen. In der Folge ist die Ablagerung von Erdmassen in der ehemaligen Tongrube (Unterlage 4.1d, lfd.Nr. 7.06) von der Genehmigungswirkung dieser Planfeststellung nicht erfasst. Es wird insofern auf die planfestgestellten Unterlagen 1d und 4.1d verwiesen.

Im Hinblick auf die Errichtung eines Erdwalls aus Überschussmassen (Unterlage 4.1d, lfd. Nr. 7.08b) ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger bereits in den vorgelegten Unterlagen darauf hingewiesen hat, dass dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. In der Folge kann vorliegend dahinstehen, ob es sich hierbei um Abfälle im Sinne von § 3 Abs. 1 KrWG handelt. Jedenfalls ist die Ablagerung von Überschussmassen zur Errichtung des Erdwalls (Unterlage 4.1d, lfd. Nr. 7.08b) nicht von der Genehmigungswirkung dieser Planfeststellung erfasst.

Die Ablagerung von Überschussmassen in dem Anschlussast am Bauanfang (vergleiche Unterlage 4.1d lfd. Nr. 7.04) fällt hingegen nicht unter das Kreislaufwirtschaftsgesetz, da insofern der Tatbestand des § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG Anwendung findet. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG gelten die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes nicht

für nicht kontaminiertes Bodenmaterial und andere natürlich vorkommende Materialien, die bei Bauarbeiten ausgehoben wurden, sofern sichergestellt ist, dass die Materialien in ihrem natürlichen Zustand an dem Ort, an dem sie ausgehoben wurden, für Bauzwecke verwendet werden. Dabei ist der Begriff des „Ortes“ weit auszulegen und umfasst nicht nur das jeweilige Flurstück, auf dem die Baumaßnahme durchgeführt wird (UMS vom 10.08.2020 – Az.: 2C-U8705.2-2019/1-30). Hinsichtlich der Auffüllung des Anschlussastes am Bauanfang (vergleiche Unterlage 4.1d lfd. Nr. 7.04) handelt es sich um eine Geländeangleichung zur Vermeidung der Durchsicht auf die bestehende B 299 in der Fahrtrichtung von Mitterteich nach Waldsassen, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Das benötigte Auffüllmaterial stammt dabei nach Auskunft des Vorhabenträgers aus dem unmittelbaren Umfeld der Geländeanpassung (ungefähr Bau-km 0+150 bis 1+000). Die Auffüllung mit Überschussmassen erfolgt ungefähr bei Bau-km 0+350. In der Folge kann von einer Verwendung des Bodenmaterials für Bauzwecke an dem Ort, an dem es ausgehoben wurde, § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG, ausgegangen werden. Insofern wird die Regelung des § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG als einschlägig angesehen und das Kreislaufwirtschaftsgesetz ist für diese Ablagerung von Überschussmassen (Unterlage 4.1d, lfd. Nr. 7.04) nicht anwendbar. Der Einbau erfolgt gemäß LAGA M20 1997.

Die Auffüllung im Anschlussast am Bauende (Unterlage 4.1d, lfd. Nr. 7.07) unterfällt ebenfalls nicht dem Kreislaufwirtschaftsgesetz, da der Tatbestand des § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG als einschlägig angesehen wird. Hierbei handelt es sich um eine Auffüllung von vorwiegend Abtragsmaterial aus dem Bereich des anliegenden Anschlussastes, der die B 299 neu mit der Staatstraße 2178 verknüpft. Es ist dabei aus technischer Sicht von einer Geländemodellierung im Rahmen der Verfolgung von Bauzwecken auszugehen. Insofern handelt es sich um die Verwendung von Bodenmaterial für Bauzwecke an dem Ort, an dem es ausgehoben wurde, § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG. Im Bereich der Auffüllung ist jedoch nach Auskunft des Vorhabenträgers mit erhöhter geogener Belastung zu rechnen. Die Ursachen geogener Grundbelastungen liegen vor allem im Mineralbestand des Ausgangsgesteins und in pedogenetischen Stoffumverteilungsprozessen (Anreicherung und Verarmung). Im Bereich der Auffüllung befindet sich laut Auskunft des Vorhabenträgers Phyllit. Hierbei handelt es sich um natürlich vorkommendes Material, sodass das Kreislaufwirtschaftsgesetz nach § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG für diese Ablagerung (Unterlage 4.1d, lfd. Nr. 7.07) nicht anwendbar ist. Der Einbau erfolgt gemäß LAGA M20 1997.

Die Planunterlagen, aus denen sich auch die Ablagerungen von Überschussmassen beziehungsweise die Auffüllungen ergeben haben (vergleiche Unterlagen 1d und 4.1), wurden den Fachbehörden zur Stellungnahme übersandt. Der geplanten Auffüllung

von 30.000 m³ auf den Flurnummern 923/2 und 920/3 wurde aus Sicht des vorsogenden Bodenschutzes zwar mit Stellungnahme vom 04.11.2013 durch das Bayerische Landesamt für Umwelt nicht zugestimmt, allerdings konnte dieser Einwand ausgeräumt werden, vergleiche Ausführungen unter C.III.3.5.3 dieses Beschlusses. Weitere Einwände der Fachbehörden gegen die geplanten Auffüllungen wurden nicht vorgebracht.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben nicht entgegen. Sie sind zwar gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen, dennoch können sie die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen.

3.12 Naherholung

Im Anhörungsverfahren wurde von privaten Einwendern kritisiert, dass der Zugang zu Naherholungsgebieten künftig durch die Verlegung der B 299 im plangegegenständlichen Bereich verwehrt oder in ihrer Attraktivität stark beeinträchtigt würden.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Naherholungsgebiete werden durch die Verlegung der B 299 und die damit verbundenen Verkehrsimmissionen zwar zusätzlich belastet, bleiben aber grundsätzlich erhalten. Eine gewisse Einschränkung des bisherigen Zugangs zu Naturschönheiten sowie eine gewisse Umstellung der bisher gewohnten Spaziergänge sind nicht derart schwerwiegend, dass es dem Bauvorhaben entgegenstünde. Alle Wegebeziehungen bleiben weiterhin aufrechterhalten beziehungsweise werden angemessen ersetzt, sodass Erholungssuchende weiterhin spazieren gehen können.

Im Übrigen gehören die bestehenden Standortfaktoren nicht zum geschützten Bestand. Die Einwander haben keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der für eine Betätigung im Freien förderlichen Rahmenbedingungen wie etwa des öffentlichen Wegesystems oder der Freihaltung der Landschaft.

Gegenüber der optischen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die durch die landschaftspflegerische Gestaltung minimiert beziehungsweise neugestaltet und wiederhergestellt wird, sind die verkehrlichen Interessen am Bau der B 299 neu und die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waldsassen und Kondrau vorrangig. Beeinträchtigungen der Erholungseignung werden soweit möglich durch umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen minimiert. Die Gründe für die gewählte Trasse wurden bereits unter Ziffer C.III.3.2 dieses Beschlusses behandelt, worauf an dieser Stelle verwiesen wird.

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger für Erholungsflächen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für diese Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete vorschreibt. § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich Flächen zur Erholung oder der Sportausübung aufsucht, ist nicht dermaßen bestimmt genug, um unter den Begriff der „Nachbarschaft“ zu fallen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Nutzung des Naherholungsgebietes wegen Immissionen unmöglich gemacht wird.

3.13 Kommunale Belange

1. Die Stadt führt aus, dass wegen der Ausgestaltung als Ortsdurchfahrung die Belange der Bevölkerung, insbesondere beim Lärmschutz, in noch stärkerem Maße zu beachten seien.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne, vergleiche hierzu im Einzelnen C.III.3.2.5 des Beschlusses. Die Belange der Bevölkerung wurden vollumfänglich beachtet. Speziell bezüglich des Lärmschutzes wird auf C.III.3.5.1 sowie C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen. Lediglich ergänzend ist zu erwähnen, dass es sich hierbei um Belange handelt, deren Geltendmachung nicht der Stadt Waldsassen obliegt.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

2. Das gleiche gelte für die städtebaulichen Belange bei der Ausgestaltung des Lärmschutzes.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass die Details der Lärmschutzanlagen mit der Stadt Waldsassen abgestimmt werden. Lediglich sich aus speziellen Wünschen der Stadt gegebenenfalls ergebende relevante Kostensteigerungen werden abgelehnt.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

3. Die Stadt Waldsassen moniert die Gestaltung des Ausbaus/der Verlegung (die Abfahrten von der B 299 in Richtung Eger/Cheb seien ausschließlich als höhengleiche Linksabbiegungen vorgesehen, was angesichts der angedachten zulässigen Höchstgeschwindigkeit ein erhöhtes Sicherheitsrisiko, insbesondere bei der Ausfahrt Waldsassen/Zentrum darstelle).

Eine ausschließlich höhenfreie Gestaltung der Knotenpunkte bedarf es weder aus wirtschaftlichen noch aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten. Auch die Verkehrssicherheit erfordert eine derartige Ausgestaltung nicht. Die plangegegenständlichen Knotenpunkte besitzen eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Sicherheit. Zudem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit an den entsprechenden Stellen auf 80 km/h beschränkt. Ergänzend wird auf die Ziffer 14 verwiesen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

4. Die Stadt moniert auch die Kostenverträglichkeit bei den Leitungsverlegungen (bei einer weiträumigen Umgehung würde sich diese Frage nicht stellen).

Die Frage der Kostenverträglichkeit bei den Leitungsverlegungen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

5. Die Stadt führt aus, dass neu anzulegende öffentliche Feld- und Waldwege (beispielsweise Bauwerksverzeichnis Nr. 1.17) wegen der immer breiter werdenden Maschinen, die diese Feld- und Waldwege benutzen, grundsätzlich eine Breite von 3,50 m aufweisen sollen.

Die Abmessungen und Befestigungen der öffentlichen Feld- und Waldwege erfolgen gemäß den Vorgaben der „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“. Die Kronbreite beträgt ohnehin mindestens 4,0 m. Zudem ist zu erwähnen, dass diese Wege in der derzeit vorhandenen Breite der anzuschließenden Wege hergestellt werden. Dem Wunsch der Stadt Waldsassen nach einer befestigten Fahrbahn von 3,50 m zuzüglich 2 x 0,50 m Bankett, in Summe also 4,50 m, kann nicht entsprochen werden. Um diesem Anliegen nachzukommen, müssten mehr privates Grundeigentum in Anspruch genommen werden, was mangels Notwendigkeit unverhältnismäßig wäre.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

6. Die Stadt fordert, dass für die Deckschicht der Ortsdurchfahrt der B 299 der so genannte Flüsterasphalt zu verwenden ist.

Es ist ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ (beispielsweise Splittmastixasphalt) vorgesehen. Ein Anspruch auf Verwendung eines offenporigen Asphalts, so genannter Flüsterasphalt, besteht nicht. Der Flüsterasphalt ist zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht erforderlich. Zudem sprechen die mit Flüsterasphalt verbundenen Nachteile, wie etwa die aufwendigen Unterhaltskosten sowie die nur kurzzeitige Lärmschutzwirkung und die technischen Probleme in Bezug auf die Entwässerung, gegen dessen Verwendung, vergleiche bereits C.III.3.5.1 dieses Beschlusses.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

7. Die Stadt Waldsassen wendet ein, dass die vorgesehene Geschwindigkeit von 80 km/h in der Ortsdurchfahrt zu hoch sei und fordert eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h.

Wegen der Trassierung in Lage und Aufriss in den Troglagen, den Knotenpunkten und der insoweit nur erzielbaren eingeschränkten Sichtverhältnisse, mithin aus verkehrstechnischen Gründen, soll nach Angabe des Vorhabenträgers zwischen Bau-km 3+000 bis 4+100 die Höchstgeschwindigkeit auf maximal 80 km/h begrenzt werden, womit die Verkehrssicherheit gegeben sei. Zudem sei aus Harmonisierungsgründen an Knotenpunkten mittlerweile eher eine Beschränkung auf 70 km/h üblich (gemäß RAL, Entwurfsgeschwindigkeit im Knotenpunktbereich). Ferner ist zu beachten, dass die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nur gestattet, soweit diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az.: 4 B 94/99). Im Planfeststellungsbeschluss sind daher keine verkehrsrechtlichen Regelungen zu treffen, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind. Weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzungen, als die eben genannten, sind daher im Rahmen dieses Beschlusses nicht zu treffen. Dies ist vielmehr Aufgabe des Landratsamts Tirschenreuth als Untere Verkehrsbehörde und somit nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

8. Die Stadt meint ferner, dass die bisherige Ortsdurchfahrt Kondrau zur Ortsstraße abgestuft werden solle (Unterlage 4.4 Umstufungskonzept). Dementsprechend sei die Straße vor einer Übernahme durch die Stadt auf die Breite einer Ortsstraße zu verschmälern.

Die Stadt Waldsassen hat keinen derart gelagerten Anspruch. Ausgangspunkt ist § 2 Abs. 4 FStrG, der besagt, dass eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG weggefallen sind, unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen ist, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung). Gem. § 6 FStrG hat der bisherige Träger der Straßenbaulast dem neuen Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass er die Straße in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten hat. Die Verpflichtung des bisherigen Straßenbaulastträgers beschränkt sich dabei auf die Unterhaltung in dem ordnungsgemäßen Zustand für die Straße entsprechend den Erfordernissen vor dem Baulastwechsel, vergleiche § 6 Abs. 1a FStrG. For-

derungen des neuen Trägers der Straßenbaulast, die Straße in einen Zustand zu versetzen, welcher der Verkehrsbedeutung nach dem Baulastwechsel entspricht, laufen demnach ins Leere.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

9. Die Stadt weist vorsorglich darauf hin, dass die hier berührte Wasserleitung (Bauwerksverzeichnis 4.11) von der B 299alt nicht gekreuzt/berührt worden sei und die Kosten damit nach dem Verursacherprinzip die Bundesstraßenverwaltung zu tragen habe.

Im Rahmen der Planfeststellung wird lediglich darüber entschieden, ob und wie Leitungen geändert oder beseitigt werden (müssen). Die darauffolgende Frage, wer die Kosten für diese Maßnahmen zu tragen hat, ist demgegenüber nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

10. Die Stadt Waldsassen fordert ferner, dass die bestehende Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldwegs im Bereich des Pointwegs entfernt wird.

Der Baulastträger hat zwischenzeitlich von der Deutschen Bahn AG unter anderem das Grundstück mit der Flurnummer 223/16, Gemarkung Kondrau, erworben. Auf diesem Grundstück befindet sich die bestehende Eisenbahnüberführung über den Pointweg / Raiffeisenstraße, die somit miterworben wurde.

Nach Auskunft des Vorhabenträgers wird die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger diese Bahnbrücke abbrechen. Gründe dafür seien die Schaffung eines ausreichenden Baufeldes zur Errichtung des Bauwerks 2-1. Ferner würden zur Absenkung des Pointwegs um etwa 25 cm zusätzlich zum Fahrbahnaufbau von 42 cm im Bereich der Bahnbrücke Sicherungsmaßnahmen am Bauwerk erforderlich (beispielsweise Druck- und Zugriegel). Zudem genüge, unabhängig von eventuellen Sicherungsmaßnahmen, die infolge der Wegabsenkung ($H = \text{etwa } 25 \text{ cm} + \text{Aufbau}$) erforderlich werden, das Bauwerk in seinen geometrischen Abmessungen nicht den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs. Das Bauwerk 2-1 sei im Zuge der B 299 mit einer lichten Weite von 5,50 m und einer lichten Höhe von 4,50 m geplant. Im Scheitel der Bahnbrücke betrage die lichte Höhe aktuell nicht einmal 4,50 m.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

11. Die Stadt Waldsassen führt aus, dass vom Durchlass an der Raiffeisenstraße der bestehende Weg aufzugreifen und zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg auszubauen sei.

Da alle betroffenen Grundstücke in diesem Bereich weiterhin erschlossen sind und die Realisierung dieser Forderung einen weiteren privaten Grunderwerb erforderlich machen würde, wird sie mangels Notwendigkeit zurückgewiesen.

Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

12. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses 2.14 wendet die Stadt ein, dass die vorgesehene Lärmschutzwand früher beginnen solle, da sich im Feuerwehrgerätehaus eine Wohnung befinde, die auch bewohnt sei. Auch sei ein zusätzlicher Lärmschutz in Form von Erdwällen stadtauswärts in Richtung Raiffeisenstraße/Altenheim und zur Mitterteicher Straße vorzusehen.

Da in dem betreffenden Bereich die Immissionsgrenzwerte für das vorliegende Mischgebiet sowohl tagsüber als auch nachts eingehalten werden, sind Lärmschutzmaßnahmen an dem Feuerwehrgerätehaus – auch mit Blick auf die sich darin befindende Wohnung – nicht erforderlich.

Die Deponierung von Überschussmassen in Form von Lärmschutzwällen stadtauswärts in Richtung Raiffeisenstraße/Altenheim und zur Mitterteicher Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

13. Für die Feuerwehr sei für den Einsatzfall eine Feuerwehrausfahrt auf die Bundesstraße vorzusehen.

Der Vorhabenträger stimmte der Forderung zu, soweit es sich um eine dauernd geschlossene, nur im Brandfall von der allein autorisierten Feuerwehr zu öffnende Zufahrtsmöglichkeit handele. Er sicherte zu, dass dies im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Waldsassen abgestimmt und vereinbart werde. Soweit der Vorhabenträger hierzu anführt, dass die Kosten für den Erwerb der erforderlichen Grundstücke sowie für den Bau von der Stadt Waldsassen zu tragen sind, ist anzumerken, dass die Frage nach der Kostentragung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

14. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses 1.03 wendet die Stadt Waldsassen ein, dass der neu zu schaffende Verbindungsarm für Reisende, die in die Stadtmitte von Waldsassen wollen, nur eine (höhengleiche) Linksabbiegespur vorsehe, was eine große Gefahrenquelle darstelle und daher abgelehnt werde. Sie fordert, dass die Planung dahingehend abgeändert werde, dass bereits im Vorfeld eine kreuzungsfreie Rechtsabbiegemöglichkeit (gegebenenfalls mit Einmündung in die Bahnhofstraße) geschaffen werde, um so einen zu erwartenden Unfallschwerpunkt auszuschließen.

Die ergänzende Anlage einer Rechtsabbiegemöglichkeit ist weder aus Gründen der Leistungsfähigkeit noch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Der plangegenständliche Knotenpunkt verfügt über eine ausreichende Leistungsfähigkeit und weist eine den einschlägigen Entwurfsstandards entsprechende bauliche Ausprägung auf, so dass auch die Aspekte der Verkehrssicherheit erfüllt werden. Zudem würde es dadurch zu einer Unterbrechung der Lärmschutzanlagen zwischen der B 299neu und der Bahnhofstraße kommen und insoweit eine deutliche Verschlechterung der Lärmsituation nach sich ziehen. Nachteilig würde sich zudem auch die Einbindung der Rechtsabbiegemöglichkeit in die Bahnhofstraße auswirken. Die örtliche Situation ermöglicht aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte und Enge keine fachtechnisch akzeptable Lösung. Daher müsste die Bahnhofstraße in Richtung Kreisverkehr zur Einbahnstraße umfunktioniert werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

15. Die Stadt fordert weiter die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Ende des Verbindungsarms, da die Gebäude in der Mitterteicher Straße 2 und 4 abgerissen werden (sowie mittlerweile abgerissen wurden) und der notwendige Platz damit gegeben wäre. Zudem könne der für die Gebäude vorgesehene Lärmschutz entfallen.

Der gewünschte Kreisverkehr ist weder aus Gründen der Leistungsfähigkeit noch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Der plangegenständliche Knotenpunkt verfügt über eine ausreichende Leistungsfähigkeit und weist eine den einschlägigen Entwurfsstandards entsprechende bauliche Ausprägung auf, sodass auch die Aspekte der Verkehrssicherheit erfüllt werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

16. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses mit der Nr. 4.07 wendet die Stadt ein, dass der im Bareuthergelände beziehungsweise teilweise im neu zu schaffenden Verbindungsarm (in Richtung Eger/Cheb links neben der NORMA) verlaufende und in die Bahnhofstraße einmündende alte Kanal, bei dem es sich wohl um keinen städtischen Kanal handele, auszutauschen sei.

Sofern diese Leitung tangiert wird, muss sie an die veränderte Situation angepasst oder entsprechend gesichert werden.

Über die gegebenenfalls anfallenden Kosten wird im Rahmen der Planfeststellung nicht entschieden.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

17. Im Zusammenhang mit der Nr. 1.31 des Bauwerksverzeichnisses meint die Stadt, dass die Zufahrt zum Anwesen in der Bahnhofstraße 1 nicht gesichert erscheine und sicherzustellen sei.

Die Erschließung zu diesem Anwesen ist weiterhin wie bisher über den Gehweg hinweg gesichert. Lediglich ergänzend ist anzumerken, dass es sich hierbei nicht um einen Belang der Stadt Waldsassen handelt.

Die Forderung hat sich erübrigt.

18. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses Nr. 4.18 wendet die Stadt ein, dass sich in dem Bereich des ehemaligen Bahnübergangs Mitterteicher Straße/Prinz-Ludwig-Straße ein Mischwasserkanal befindet, der aufgrund der Troglage verlegt werden müsse. In den Unterlagen heiße es, dass über die Kosten der Änderung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen in der Planfeststellung nicht entschieden werde, sich die Folge- und Folgekostenpflicht aber nach dem zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Stadt Waldsassen bestehenden Gestattungsvertrag richte. Die Stadt meint, dass die Bundesrepublik Deutschland gleichwohl die Kosten zu tragen habe, wenn es wegen der vorgesehenen Troglage zu einer Kanalverlegung kommen solle. Wenn schon im Planfeststellungsbeschluss nicht über die Kosten der Änderung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen entschieden werde, dann fordere sie wenigstens, dass der Passus, dass sich die Folge- und Folgekostenpflicht nach dem bestehenden Gestattungsvertrag regelt, entfalle.

Die Stadt weist ergänzend darauf hin, dass in diesem Bereich auch die Wasserleitung verlegt werden müsse. Soweit ersichtlich, werde hier im Bauwerksverzeichnis nicht darauf eingegangen.

Der Mischwasserkanal muss aufgrund der Troglage (BW 3-1) der künftigen B 299 neu verlegt werden. Die neue Kanalisationsleitung wird entsprechend der hydraulischen Erfordernisse abschnittsweise als DN 1200/1400 beziehungsweise DN 1600 ausgeführt.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass der Passus zu der Folge- und Folgekostenpflicht aus dem Bauwerksverzeichnis gestrichen werde. Zudem wurde vereinbart, dass der Straßenbaulastträger und die Stadt Waldsassen als Leitungsträger vor Baubeginn festlegen, welche Maßnahmen für die neue Kanalisationsleitung zu treffen sind. Die Frage der Kosten ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Unterhaltung der Anlage selbst obliegt der Stadt Waldsassen.

Die genannte Wasserleitung muss gegebenenfalls an die veränderte Situation angepasst oder gesichert werden. Über die möglicherweise anfallenden Kosten wird auch diesbezüglich nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden.

Die Forderungen haben sich erübrigt.

19. Die Stadt ist mit der nicht mehr erfolgenden Anbindung der Liststraße (vergleiche Bauwerksverzeichnis 1.49) nicht einverstanden. Sie fordert, dass die B 299neu von der Prinz-Ludwig-Straße bis zur Schützenstraße in Troglage bleiben soll. Die Liststraße könne dann über die Bundesstraße in die Baumeister-Emil-Engel-Straße überführt werden. Zudem seien die Grundwasserströme wieder regelgerecht herzustellen.

Diese vorgeschlagene Lösung ist aufgrund eines Mehrkostenaufwands von mehreren Millionen Euro unverhältnismäßig, zumal eine verkehrliche Notwendigkeit der Überführung der Liststraße nicht gesehen wird. Die Liststraße ist auch weiterhin, mit geringem Umweg, erreichbar.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

20. Sie fordert ferner, dass für die Anwohner in der Jakob-Steinfels-Straße (Schützenstraße links) ein Lärmschutz vorzusehen ist und gegebenenfalls hierfür die frei werdenden Erdmassen für einen Erdwall verwendet werden können.

Die von der 16. BImSchV vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte für ein Wohngebiet in Höhe von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts werden nicht überschritten oder gar erreicht. Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Die Deponierung von Überschussmassen in Form von Lärmschutzwänden im Bereich der Jakob-Steinfels-Straße (Schützenstraße links) ist darüber hinaus nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

21. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses Nr. 4.07 wendet die Stadt ein, dass der Verweis auf einen etwaigen Gestattungsvertrag zu streichen sei. Es könne nicht sein, dass, wenn irgendeine Kanalleitung in einen Kanal fließe, der in einer Bundesstraße verlaufe, ein Gestattungsvertrag gelte, der für eine Kanalverlegung in einer Bundesstraße geschlossen worden sei.

Der Vorhabenträger sicherte zu, den Passus aus dem Bauwerksverzeichnis zu streichen.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

22. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses Nr. 1.08 führt die Stadt an, dass die neu zu errichtende Ortsstraße mit mindestens einem einseitigen Gehsteig und einer Straßenbeleuchtung zu versehen sei, da sie mindestens während der mehrjährigen Bauzeit sehr von Fußgängern (Schulweg!) begangen werde.

Der bisher auch für Fußgänger nutzbare Weg über die bestehende alte Bahntrasse wird infolge der Maßnahme überbaut. Insofern ist es aus Sicherheitsgründen unabdingbar die neu zu errichtende Ortsstraße mit einem Gehweg zu versehen, da jedenfalls für den Zeitraum des Baus mit stärkeren Umleitungsverkehren zu rechnen ist.

Der Vorhabenträger sicherte den asphaltierten Ausbau eines einseitigen Gehsteigs in ausreichender Breite inklusive Beleuchtung in Abstimmung mit der Stadt Waldsassen zu.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

23. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses Nr. 4.05 gelte das unter Ziffer 21 Gesagte entsprechend.

Der Vorhabenträger sicherte zu, den Passus aus dem Bauwerksverzeichnis zu streichen.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

24. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses Nr. 4.21 gelte das unter Ziffer 18 Gesagte entsprechend.

Die Leitungen müssen möglicherweise an die an die veränderte Situation angepasst oder gesichert werden. Der Vorhabenträger sicherte zu, dass der Passus zu der Folge- und Folgekostenpflicht aus dem Bauwerksverzeichnis gestrichen werde. Die Frage der Kosten ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Unterhaltung der Anlage selbst obliegt der Stadt Waldsassen.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

25. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses 4.22 gelte ebenfalls das unter Ziffer 18 und 21 Gesagte, Zudem verweist die Stadt darauf, dass bei Kanal-/Abwasserleitungsverlegungen im Bereich der Schützenstraße / Münchenreuther Straße immer klar gewesen sei, dass die diesbezüglichen Kosten notwendiger Leitungsverlegungen die Bundesrepublik Deutschland übernimmt. Die Stadt sei Eigentümerin dieser Straßen und habe hierin ihre Kanal- und Wasserleitung verlegt. Wenn nun die Bundesstraße kreuzt/unterführe, gelte das Verursacherprinzip.

Die bestehende Kanalleitung wird bei etwa Bau-km 3+900 an die neue Kanalleitung (vergleiche BWVZ Nummer 4.18) mit angebunden. Der Vorhabenträger sicherte zu, dass der Passus zu der Folge- und Folgekostenpflicht aus dem Bauwerksverzeichnis gestrichen werde.

Die Frage der Kosten ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, vergleiche hierzu auch C.III.4.1.16 des Beschlusses. Die Unterhaltung selbst verbleibt bei der Stadt Waldsassen als Leitungsunternehmen.

Die Forderung hat sich erübrigt.

26. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses Nr. 7.09 führt die Stadt aus, dass der Beweissicherungskorridor bis zur Einmündung der Münchenreuther Straße in die Egerer Straße zu erweitern sei. Er sei ebenfalls zu erweitern um die Industriehalle der Firma Lamberts und auf dieser Höhe bis hinüber zur Carlonestraße. Das Konzept des Beweissicherungsverfahrens sei mit der Stadt, dem Wasserwirtschaftsamt und den betroffenen Eigentümern abzustimmen.

Vom Vorhabenträger wird eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Diese erstreckt sich auch auf die Münchenreuther Straße. Der Vorhabenträger sicherte zudem eine Beweissicherung der Gebäude in der gesamten Münchenreuther Straße bis einschließlich der Gebäude der Firma Lamberts zu.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

27. Die Stadt fordert Lärmschutzmaßnahmen für die Bewohner der Chodauer Straße und des Stationswegs, so wie sie in der Vorentwurfsplanung 2008 enthalten gewesen seien.

Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte, bedarf es in diesen Bereichen keiner Lärmschutzmaßnahmen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 sowie C.III.4.1.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

28. Die Stadt weist im Hinblick auf das Bauwerksverzeichnis Nr. 1.26 auf die Notwendigkeit der Verlegung der Wasserleitung, die in dem zu überbauenden vorhandenen Weg liege, hin.

Die angesprochene Wasserleitung muss in dem Bereich von Bau-km 4+000 bis Bau-km 4+300 an die Lage der Fahrbahn und der Böschung angeglichen werden. Der Vorhabenträger gab an, dass alle Änderungen im Benehmen mit der Stadt Waldsassen ausgeführt werden.

29. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses mit der Nr. 2.11 führt die Stadt aus, dass der Forellenbach nach der Querung des Bahndammes (Grundstück mit der Flurnummer 593/33 Gemarkung Waldsassen) durch das Grundstück mit der Flurnummer 905/2, Gemarkung Waldsassen verlaufe, das über dem Forellenbach mehrere Meter mit Hausmüll aufgefüllt ist. Das Grundstück mit der Flurnummer 905/2, Gemarkung Waldsassen, sei verkauft worden. Der Käufer habe sich verpflichtet den Forellenbach, sofern die notwendigen öffentlich-rechtlichen Erlaubnisse zu erreichen zu seien, zu verlegen. Die vorgesehene Maßnahme könne damit gegebenenfalls hinfällig werden.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass dies im weiteren Verlauf berücksichtigt wird.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

30. Die Oberflächenwasser der Grundstücke mit den Flurnummern 897/6 und 897/7, Gemarkung Waldsassen, werden in den Forellenbach eingeleitet. Teile der Ableitungen verlaufen am Rand des Grundstücks mit der Flurnummer 905/2 der Gemarkung Waldsassen, aber möglicherweise auch im Bahndamm auf dem Grundstück mit der Flurnummer 593/33, Gemarkung Waldsassen. Es sei auf eine weiterhin mögliche Ableitung zu achten.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

31. Die Straßen, die zu Gemeindestraßen abgestuft werden sollen, seien in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Stadt zu übergeben.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

32. Die Stadt erhebt Einwände gegen die Auffüllung des Grundstücks mit der Flurnummer 659, Gemarkung Waldsassen. Sie wolle auf diesem Grundstück (naturschutzrechtliche) Ausgleichsflächen bereitstellen. Sie schlägt vor, für die Auffüllungen das Grundstück mit der Flurnummer 594 zu verwenden.

Zwischenzeitlich wurde die Auffüllung der Tongrube aus der Planung gestrichen. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.III.3.11 verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

33. In Bezug auf die Tektur B fragt die Stadt nach, um welche Drainagen es sich bei Bauwerksverzeichnis mit der laufenden Nummer 3.03b (Blatt 91) handele und wem der spätere Unterhalt dieser Drainagen obliege.

Die Drainagen unter der eben genannten Nummer befinden sich derzeit nicht im Eigentum der Stadt. Der Eintrag im Bauwerksverzeichnis wurde vorsorglich aufgenommen, damit für den Fall, dass Drainagen während der Bauausführung angetroffen werden, eine grundsätzliche Regelung vorhanden ist. Die erstmalige Anpassung übernimmt dementsprechend der Vorhabenträger. Der künftige Unterhalt würde wie bisher beim Eigentümer der Drainagen verbleiben. Eventuelle Entschädigungen und Kostentragungen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

34. Hinsichtlich des Bauwerksverzeichnisses mit der laufenden Nummern 3.04b (Blatt 93) und 3.10b (Blatt 100) erklärt die Stadt, dass sie in diesem Bereich eigene

Planungen betreibe und daher eine bestimmte Einleitungsmenge (der maximalen Einleitungsmenge von 11 l/s) bei der Stadt verbleiben solle. Für einen Teil der Einzugsfläche des RRB 2 sei eine Bebauung vorgesehen. Bis dato habe der Stadtrat aber lediglich durch Beschluss einen Planungsauftrag an die Stadtverwaltung gegeben. Konkrete Aussagen über Einzelheiten der Wassermengen können noch nicht getätigt werden.

Der Vorhabenträger erachtet Abstimmungsgespräche zwischen ihm, dem Wasserwirtschaftsamt und der Stadt für sinnvoll, sobald die städtische Planung konkretisiert ist.

Bei dem Wunsch der Stadt, eine gewisse Einleitungsmenge zu behalten, handelt es sich um ein Anliegen, das nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu klären ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

35. Beim Bahnhof sei bezüglich der Lärmschutzwand ausgeführt „bis 2 m geschlossen, ab 2 m transparent“. Die Stadt fordert bezüglich des aktiven Lärmschutzes eine städtebaulich ansehnliche Ausführung aller vorgesehenen Lärmschutzwände.

Der Vorhabenträger sicherte zu, in den weiteren Planungsschritten die von der Stadt geforderte städtebaulich ansehnliche Ausführung der Lärmschutzwände in Abstimmung mit dieser vorzunehmen.

Die Forderung hat sich damit erübrigt.

36. Sie weist darauf hin, dass zwischenzeitlich große Teile der Grundstücke mit den Flurnummern 594 und 606/5, beide Gemarkung Waldsassen, großflächig mit einer Höhe bis zu 10 m bebaut werden. Gegebenenfalls könne dies Auswirkungen auf die Schallausbreitung haben, was möglicherweise bisher bei der Berechnung der Schallschutzmaßnahmen noch nicht eingeflossen sei.

Seitens der Stadt wurden Vorabzüge des Bebauungsplans aus dem Jahr 2016 zur Verfügung gestellt. Diese wurden in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. Auch die Gebäudehöhe bis zu 10 m ist darin eingeflossen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

3.14 Leitungsträger

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel oder Ähnliches betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird in der Planfeststellung grundsätzlich nur über das „Ob“ und „Wie“ der

Leitungsänderungen entschieden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben oder ihren Forderungen durch Auflagen in diesem Beschluss oder durch Zusagen des Vorhabensträgers nachgekommen worden ist, müssen keine weiteren näheren Regelungen getroffen werden. Es wird auf die Auflage unter A.III.2.8 dieses Beschlusses sowie die unter A.III.1 vorgesehenen Unterrichtungspflichten verwiesen.

3.14.1 Bayernwerk AG/Bayernwerk Netz GmbH

Im Rahmen der Tektur A hat die Bayernwerk AG darauf hingewiesen, dass der Planungsbereich der Ersatzmaßnahmen E 5 und E 6 von einer 20-kV-Freileitung überspannt wird. Der Schutzzonenbereich beträgt in der Regel je 8,0 m beiderseits der Leitungssachse. Hinsichtlich der in den angegebenen Schutzzonenbereichen beziehungsweise Schutzstreifen bestehenden Bau- und Bepflanzungsbeschränkung macht die Bayernwerk AG darauf aufmerksam, dass ihr Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art rechtzeitig zur Stellungnahme vorzulegen sind. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Versorgungsleitungen, Kiesabbau, Aufschüttungen, Fischgewässer und Aufforstungen. Die Ersatzmaßnahme E 5 ist zwischenzeitlich entfallen und nicht mehr in der Planung enthalten. Die gesamte Ersatzmaßnahme E 6 liegt nach Mitteilung des Vorhabenträgers außerhalb des Schutzzonenbereichs der 20-kV-Freileitung, sodass die betreffende Bepflanzung unkritisch ist.

Soweit die Bayernwerk AG darauf hinweist, dass bei Anpflanzungen innerhalb des Schutzzonenbereichs der Freileitung darauf zu achten ist, dass nur Gehölze mit einer maximalen Aufwuchshöhe von 2,5 m angepflanzt werden, um den Mindestabstand zur Freileitung auf jeden Fall einzuhalten, erklärte der Vorhabenträger, dass Bepflanzungen innerhalb des Schutzzonenbereichs nicht durchgeführt werden, sodass der Einwand insofern ausgeräumt wurde.

Soweit die Bayernwerk AG geltend macht, dass Abgrabungen im Mastbereich die Standsicherheit des Mastes gefährden können, nur mit ihrem Einverständnis möglich sind und die Standsicherheit der Freileitungsmaste sowie die Zufahrt zu den Standorten zu jeder Zeit gewährleistet sein muss, was auch für vorübergehende Maßnahmen gilt, führte der Vorhabenträger aus, dass Abgrabungen im Mastbereich nicht vorgesehen sind, sodass der Einwand damit ausgeräumt ist.

3.14.2 Weitere Leitungsträger

Soweit im Laufe des Planfeststellungsverfahrens Leitungsträger Stellungnahmen abgegeben haben, zu denen der Vorhabenträger zumindest gegenüber der Planfeststellungsbehörde seine Zusicherung erklärt hat, wurde auf eine Wiedergabe im Planfeststellungsbeschluss verzichtet. Diesbezüglich wird auf die Auflage unter Ziffer A.III.10

dieses Beschlusses Bezug genommen, wonach der Vorhabenträger alle Zusagen einzuhalten hat, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich, zu Protokoll oder per E-Mail abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

3.15 Naturschutzrechtliche Belange

3.15.1 Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Tirschenreuth

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. spricht sich grundsätzlich für die „Regionaltrasse“ aus und lehnt die „Kappelwaldtrasse“ aus diversen ökologischen Gründen ab.

Er fordert die Schaffung von großräumigen oder zumindest miteinander vernetzten Ausgleichsflächen möglichst mit dem Charakter von Trockenlebensräumen, die in unserer Region sehr seltene Biotope darstellen und deren Erhalt als prioritär einzustufen ist, da bei der „Regionaltrasse“ wertvolle Rohbodenflächen, - Habitats für Reptilien und Insekten -, eine vielfältige Vegetation trockener Standorte, mesophyle Gebüsche und naturnahe Hecken und Flurgehölze verloren gehen.

Mit der Ausgleichsfläche A 4 nördlich von Waldsassen wird diese Forderung voll erfüllt. Hier wird ein hochwertiger Trockenlebensraum neu geschaffen. Weitere Beeinträchtigungen werden durch gleichwertige Maßnahmen in der Wondrebaue (A 2) sowie innerhalb der Feldflur bei Waldsassen und Kondrau (A 1/CEF, A 7/CEF), aber auch mit größerer Entfernung zu dem geplanten Vorhaben (E 3, E 6) ausgeglichen oder ersetzt.

Die Funktionsbeziehung entlang der Bahnlinie, bestehend aus Gehölzbändern und relikthaften Trockenstandorten, wird durch die Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenebenenflächen wiederhergestellt. Hier ist die Anlage von Magerstandorten geplant, zur Entwicklung von Magerrasen durch Sukzession beziehungsweise durch Initialansaat.

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. ist ferner der Ansicht, dass im Rahmen der üblichen Straßenrandbegrünung Heckenpflanzen angebracht werden sollen, die für die Vogelfauna besonders geeignet sind, wie beispielsweise fruchttragende Sträucher und Bäume heimischer Arten und Dorngebüsch. Hecken dieser Zusammensetzung ersetzen die beim Straßenbau verlorengehenden Gebüschstrukturen.

Dem ist zu entgegnen, dass „übliche Straßenrandbegrünungen“ ohnehin zu 90 % aus Sträuchern und nur zu 10 % aus Bäumen bestehen.

3.15.2 Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Tirschenreuth

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. befürwortet die „Regionaltrasse“ im Innenstadtbereich unter der Bedingung des umfassenden Schutzes der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Er lehnt aber die Umgehung über Kondrau hinaus ab. Diese würde zwar die Mitterteicher Straße und die Ortsdurchfahrt Kondrau entlasten. Es würde aber zu einer massiven Neubelastung der Bahnhofstraße, Schulstraße und Raiffeisenstraße gegenüber sowie der südlich gelegenen Wohngebiete von Kondrau kommen.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. spricht sich demnach für die Variante „OD Kondrau“ aus. Diese wurde aufgrund eines umfassenden Trassenvergleichs durch den Vorhabenträger ausgeschlossen, der unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Belange aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden ist. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.3.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Er behauptet weiter, dass ein Teil des schutzwürdigen Biotops auf der Bahnlinie zerstört würde, das eine wichtige Vernetzungsstruktur in der ansonsten ausgeräumten Flur innehat. Auf dieser Trasse habe sich ein Lebensraum mit vielfältigen Strukturen entwickelt. Aufgrund der Besonderheiten dieses Areals sei die Schaffung gleichwertiger Ausgleichsflächen nicht realisierbar.

Mit der Ausgleichsfläche A 4 nördlich von Waldsassen wird diese Forderung voll erfüllt. Hier wird ein hochwertiger Trockenlebensraum neu geschaffen. Weitere Beeinträchtigungen werden durch gleichwertige Maßnahmen in der Wondrebaue sowie innerhalb der Feldflur bei Waldsassen und Kondrau (A 1/CEF, A 7/CEF), aber auch mit größerer Entfernung zu dem geplanten Vorhaben (E 3, E 6) ausgeglichen oder ersetzt.

Die Funktionsbeziehung entlang der Bahnlinie, bestehend aus Gehölzbändern und relikthaften Trockenstandorten, wird durch die Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenebenenflächen wiederhergestellt. Hier ist die Anlage von Magerstandorten geplant, zur Entwicklung von Magerrasen durch Sukzession beziehungsweise durch Initialansaat.

Er ist ferner der Auffassung, dass durch die Zerschneidung der Flur außerhalb des Stadtgebiets zusätzlich landwirtschaftliche Flächen verloren gingen und eine vermeidbare Bodenversiegelung stattfindet.

Dem ist entgegenzuhalten, dass dafür Ausgleichsflächen bereitgestellt werden.

3.16 Brandschutz und Rettungsdienst

Das Sachgebiet 10 (Sicherheit und Ordnung) der Regierung der Oberpfalz brachte im Rahmen der Tektur B vor, dass eine entsprechende Gefahrenabwehrplanung zu er-

stellen und mit dem zuständigen Kreisbrandrat und dem Sachgebiet Katastrophenschutz im Landratsamt Tirschenreuth abzustimmen ist, sollten sich aus dem Bauvorhaben Gefährdungen ergeben, welche sich auf den abwehrenden Brandschutz, die Technische Hilfeleistung oder den Katastrophenschutz spürbar negativ auswirken. Der Vorhabenträger legte dazu dar, dass derartige Gefährdungen durch das geplante Bauvorhaben nicht ersichtlich sind. Die B 299 neu verläuft in ihrem außerörtlichen Abschnitt über landwirtschaftliche Flächen und in ihrem innerörtlichen Abschnitt auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke. Da die B 299 neu fast alle kreuzenden öffentlichen Wege und Straßen (innerorts lediglich mit Ausnahme der Liststraße) höhenfrei quert und somit das nachgeordnete Verkehrsnetz funktionsfähig erhalten bleibt, ist mit der Verlegung der B 299 bei Waldsassen und Kondrau insbesondere eine Trennwirkung mit sich daraus ergebenden längeren Rettungswegen nicht verbunden. Laut Vorhabenträger steht im Übrigen einer Gefahrenabwehrplanung nichts entgegen, sodass sich der Einwand erübrigt hat.

Auch während der Baumaßnahme sind nach den Ausführungen des Sachgebiets 10 der Regierung der Oberpfalz die Rettungszufahrten sicherzustellen, wozu eine enge Abstimmung über geänderte Straßenführungen und wesentliche Bauabschnitte/-fortschritte mit der Katastrophenschutzabteilung im Landratsamt Tirschenreuth erforderlich ist, damit eventuell erforderliche Alarmplanänderungen vorgenommen werden können. Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass im außerörtlichen Abschnitt, wo es um landwirtschaftliche Flächen geht, die Rettungszufahrten zu den Grundstücken während der gesamten Bauzeit, jedoch mit baubedingten Erschwerungen, aufrechterhalten bleiben. Dasselbe gilt nach Ausführungen des Vorhabenträgers grundsätzlich auch im innerörtlichen Abschnitt auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke, wobei hier Rettungszufahrten zu den anliegenden Grundstücken kaum vorhanden sein dürften. Im Bereich der Kreuzungsbauwerke bleibt der querende Verkehr durch örtliche Umleitungen aufrechterhalten. Im Übrigen steht nach den Ausführungen des Vorhabenträgers einer Abstimmung nichts entgegen, sodass sich der Einwand erübrigt hat.

Soweit das Sachgebiet 10 der Regierung der Oberpfalz weiter darlegt, dass Auswirkungen der beschriebenen Baumaßnahme auf den abwehrenden Brandschutz derzeit noch nicht abschätzbar sind und sich daraus eventuell ein zusätzlicher Ausrüstungsbedarf, Schulungsbedarf sowie Personalbedarf bei den betroffenen Feuerwehren ergeben kann, wobei diesbezüglich enger Kontakt zu den betroffenen Kommunen als Träger des Brandschutzes zu halten ist, um die bestehenden Feuerwehrbedarfsplanung eventuell anzupassen, wurde dieser Forderung mit der unter A.III.9.1 festgesetzten Informationspflicht Rechnung getragen.

Das Sachgebiet 10 der Regierung der Oberpfalz führt darüber hinaus im Rahmen der Anhörung zur Tektur C aus, dass die Planung zahlreiche Unterführungen und Brückenbauwerke enthält, welche in der Höhe so zu bemessen sind, dass Feuerwehrfahrzeuge diese ungehindert passieren können. Die Fahrzeughöhe beträgt in der Regel 3,30 Meter, wobei es jedoch Abweichungen hiervon geben kann (beispielsweise Rüstwägen, Wechselladerfahrzeuge). Die Befahrbarkeit der von der Baumaßnahme betroffenen Straßenflächen mit Fahrzeugen der Feuerwehr wird nach Aussage des Vorhabenträgers gewährleistet, sodass sich dieser Einwand erledigt hat.

Soweit das Sachgebiet 10 der Regierung der Oberpfalz in den Anhörungsverfahren zu den Tekturen B und C vorgebracht hat, dass die Baumaßnahmen die Einhaltung der Hilfsfristen nicht unzulässig gefährden dürfen, ist Folgendes auszuführen:

Starre Hilfsfristen, die im Brandfall zwischen der Alarmierung und dem Eintreffen am Einsatzort einzuhalten wären, gibt es angesichts der Maßgeblichkeit der Leistungsfähigkeit im Einzelfall (Art. 1 Abs. 2 BayFwG) nicht, wobei auch die Hilfsfrist von zehn Minuten nach Nr. 1.2 VollzBekBayFwG keine gesetzlich normierte beziehungsweise rechtsverbindliche Anforderung, sondern (nur) eine allgemein anerkannte Richtschnur ist (vergleiche VGH München, Urteil vom 25.02.2020 – Az.: 22 A 18.40038, Rn. 72). Es gibt auch kein Optimierungsgebot und keinen Anspruch auf die Gewährleistung des wirksamsten Brandschutzes, vielmehr ist es Aufgabe der Gemeinden, im Fall geänderter Verhältnisse den dadurch bedingten eventuell erhöhten Anforderungen durch sachgerechte Planung, Ausstattung und Unterhaltung ihrer Feuerwehr Rechnung zu tragen, gegebenenfalls durch feuerwehrrechtliche Anordnungen und in Absprache mit Nachbargemeinden (vergleiche VGH München, Urteil vom 25.02.2020 – Az.: 22 A 18.40038, Rn. 72).

In Abstimmung mit dem Sachgebiet 10 der Regierung der Oberpfalz wurde deshalb unter A.III.9.1 die Auflage festgesetzt, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, die Stadt Waldsassen als Trägerin des Brandschutzes rechtzeitig über die Baumaßnahme zu informieren, sodass für diese bis zur Verkehrsfreigabe die Möglichkeit besteht, die Feuerwehrbedarfsplanung eventuell anzupassen. Somit ist sichergestellt, dass für die Kommune die Möglichkeit besteht, ihrer vorstehend genannten Aufgabe, also die sich durch die geänderten Verhältnisse gegebenenfalls ergebenden veränderten Anforderungen zu berücksichtigen, rechtzeitig nachzukommen.

Soweit in diesem Zusammenhang seitens des Sachgebiets 10 ausgeführt wird, dass es gegebenenfalls erforderlich sein kann, dass eine direkte Zufahrt für die Feuerwehr auf die Bundesstraße geschaffen werden muss, da sich der Anfahrtsweg über den Kreisverkehr nicht unwesentlich verlängert, ist anzuführen, dass dieser Forderung

durch den Vorhabenträger zugestimmt wird, soweit es sich um eine dauernd geschlossene, nur im Bedarfsfall von der alleinig autorisierten Feuerwehr zu öffnende Zufahrtsmöglichkeit handelt (Anforderungsschranke). Der Vorhabenträger sagte zu, dass dies im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Waldsassen abgestimmt und vereinbart wird, sodass sich der Einwand erledigt hat. Soweit der Vorhabenträger hierzu anführt, dass die Kosten für den Erwerb der erforderlichen Grundstücke sowie für den Bau von der Stadt Waldsassen zu tragen sind, ist anzumerken, dass die Frage nach der Kostentragung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Hinsichtlich des Einwands betreffend die Einhaltung der Hilfsfristen für den örtlichen Rettungsdienst und Notarzteeinsatz, die mit dem Träger des örtlichen Rettungsdienstes abzuklären sind, wurde in Abstimmung mit dem Sachgebiet 10 der Regierung der Oberpfalz die Auflage unter A.III.9.2, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, den Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Nordoberpfalz rechtzeitig über die Baumaßnahme zu informieren, sodass für diesen bis zur Verkehrsfreigabe die Möglichkeit besteht, die Notfallrettung sicherzustellen und gegebenenfalls anzupassen, als notwendig angesehen.

Hinsichtlich des Einwands, dass die Einhaltung der Hilfsfristen auch während der Baumaßnahme und gegebenenfalls hierdurch erforderliche Umleitungen und Straßensperungen gesichert sein müssen, wurde in Abstimmung mit dem Sachgebiet 10 der Regierung der Oberpfalz unter A.III.9.3 dieses Beschlusses eine entsprechende Auflage festgesetzt. Dadurch wird sichergestellt, dass die jeweils zuständigen Stellen auch im Zeitraum der Bauausführung im Hinblick auf die einzelnen Bauphasen und die damit jeweils einhergehende Veränderung der Verkehrsführung die Möglichkeit haben, die Hilfs- und Rettungsfristen sicherzustellen und gegebenenfalls rechtzeitig temporäre Anpassungen und Umplanungen vorzunehmen.

4. Einwendungen und Forderungen Privater

4.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (beispielsweise von Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

4.1.1 Gesundheit/Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht gerechtfertigten Eingriff in das nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG geschützte Recht Gesundheit auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts von einer so genannten „enteignenden Wirkung“ ausgeht. Diese Werte werden vorliegend unterschritten, vergleiche schon C.III.3.5.1 des Beschlusses. Auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung liegen die Werte unterhalb der grundrechtlichen Relevanz.

Hinsichtlich der Lärmtechnischen Untersuchung ist ergänzend zu den Ausführungen unter C.III.3.5.1 infolge mehrfachen Vortrags durch private Einwender Folgendes Allgemein auszuführen:

Es wird behauptet, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf Grundlage einer Verkehrsprognose zwar nicht überschritten werden, der Gesundheitsschutz aber dennoch nicht gewährleistet werde. Die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation und des Umweltbundesamtes für einen optimalen Gesundheitsschutz liegen bei Mittelungspegeln von 40 dB(A) nachts und 50 dB(A) tagsüber und damit 9 dB(A) unterhalb der gesetzlichen Regelungen. Anzustreben sei die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1.

Es ist richtig, dass die von der WHO und dem UBA empfohlenen Werte nicht eingehalten werden. Es handelt sich dabei allerdings nur um Empfehlungen und nicht um gesetzlich vorgeschriebene und verpflichtende Werte. Dabei ist zu beachten, dass diese Werte einen optimalen Gesundheitsschutz gewährleisten. Das heißt im Umkehrschluss aber nicht, dass er andernfalls nicht sichergestellt ist. Vielmehr ist er jedenfalls solange gewährleistet, solange die gesetzlich vorgegebenen Werte eingehalten werden. Da dies vorliegend unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen der Fall ist, ist der Gesundheitsschutz gewährleistet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der Forderung der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 Teil I wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird weiter gefordert, dass für den Bereich der Liststraße bis zur Münchenreuther Straße, auf der Seite Richtung Wohngebiet Jakob-Steinfels-Straße, Chodauerstraße/Gerwigstraße/Stationsweg Lärmschutzmaßnahmen zu planen seien. Ebenso wird dies für das Wohngebiet im Bereich Raiffeisenstraße/Marcoussisstraße gefordert.

Dies wird mangels Überschreitung der Beurteilungspegel zurückgewiesen. Der Vorhabenträger ist allerdings bereit, Überschussmassen als Lärmschutzwälle zu deponieren, die sich positiv auf die Immissionsbelastung auswirken. Ein diesbezüglicher Anspruch besteht aber mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte nicht. Der etwaig vom Vorhabenträger freiwillig zu realisierende Wall ist daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und wird daher hier nicht weiter ausgeführt.

Es wird gefragt, ob der Vorhabenträger in der Lage sei, kostenneutral aktive Lärmschutzmaßnahmen nachzurüsten, wenn bei einer späteren tatsächlich durchgeführten Messung festgestellt würde, dass die Grenzwerte überschritten werden, sofern mehr Verkehr entstehe als prognostiziert worden sei.

Der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer Lärmwirkungen eines (Straßenneubau-)Vorhabens besteht grundsätzlich bis zu 30 Jahre seit der Herstellung des plangemäßen Zustandes des Vorhabens (vergleiche BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, Az.: 9 C 2.06).

Nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen liegen dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das ist allerdings grundsätzlich erst dann der Fall, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, Az.: 9 C 2.06).

Weiter wird gefordert, dass der Fahrbahnbelag aus Flüsterasphalt hergestellt werden müsse.

Es ist ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von $D_{StrO} = -2$ dB(A) (beispielsweise Splittmastixasphalt) vorgesehen. Ein Anspruch auf Verwendung eines offenporigen Asphalts, so genannter Flüsterasphalt, besteht nicht. Der Flüsterasphalt ist zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht erforderlich. Zudem sprechen die mit Flüsterasphalt verbundenen Nachteile, wie etwa höhere Baukosten, sowie die sehr aufwendigen Unterhaltskosten durch regelmäßiges Spülen der Poren im Asphalt sowie die nur kurzzeitige Lärmschutzwirkung von ungefähr fünf Jahren gegen dessen Verwendung. Nach Abfall der Lärmschutzwirkung muss der Flüsterasphalt komplett ausgebaut und erneuert werden, was erneut Baukosten verursacht.

Auch wird die zur Ermittlung der Lärmbelastung zugrunde gelegte Windgeschwindigkeit von 3 m/s als zu niedrig angesetzt empfunden. Die im Gutachten dargelegten Grenzwerte würden nach Ansicht mehrerer Einwender sicherlich oft im Jahr deutlich überschritten.

Die Windgeschwindigkeit ist jedoch in der Richtlinie RLS-90 geregelt und vorgeschrieben. Die Richtlinie unterstellt hierbei eine negative Windrichtung von 3 m/s. Eine höhere Belastung über 3 dB(A) wird auch bei starkem Mitwind nicht erzielt.

Hinsichtlich der Thematik der Luftschadstoffe ist ergänzend zu den Ausführungen unter C.III.3.5.2 infolge mehrfachen Vortrags durch private Einwender Folgendes allgemein auszuführen:

Es wird vielfach vorgetragen, dass der Straßenneubau sowie die Bauausführung selbst zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in der Stadt Waldassen führen würden. Während der dreijährigen Bauzeit sei mit einer erheblichen Belastung der Luftqualität zu rechnen, welche nicht hinreichend berücksichtigt worden sei. Besonders durch den ansteigenden Schwerlastverkehr werde es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen. Aufgrund des hohen Lkw-Anteils sei zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten würden.

Mit allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 vom 19.12.2012 wurden die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeführt und mit Schreiben vom 27.02.2013 von der Obersten Baubehörde bekannt gemacht. Daraufhin wurde am 24.10.2013 eine Luftschadstoffuntersuchung unter Anwendung der Software nach RLuS 2012 durchgeführt. Die Änderungen im Berechnungsmodell der neuen Software nach RLuS ergaben keine wesentlichen Änderungen und die Grenzwerte werden weiterhin deutlich unterschritten. Es wurde für alle untersuchten Abschnitte eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte (etwa 30 %) errechnet. Der Anteil der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Zusatzbelastung an der Gesamtbelastung ist dabei nur unwesentlich. Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen sind deshalb nicht erforderlich.

Ferner wurde im Jahr 2017 erneut eine Luftschadstoffberechnung für die durch den Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffimmissionen durchgeführt. Grundlage dafür ist der prognostizierte Verkehr für das Jahr 2030. Ergebnis ist auch hierbei eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte. Der Anteil der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Zusatzbelastung ist unwesentlich. Im Vergleich zur Schadstoffberechnung aus dem Jahr 2013 liegt die abgeschätzte Kfz-Zusatzbelastung trotz höherer Verkehrswerte und höheren Lkw-Anteilen unterhalb der Werte, die in der lufthygienischen Abschätzung im Jahr 2013 ermittelt wurden, was wesentlich durch die neu zugrundeliegenden Emissionsfaktoren für Kraftfahrzeuge (HBEFA 3.1) sowie durch den längeren Prognosezeitraum zu begründen ist. Die Gesamtbelastung (Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) dagegen liegt über derjenigen im Jahr 2013. Dies liegt an der

Empfehlung des Bayerischen Landesamts für Umwelt, die Vorbelastung, die sich aus den Emittentengruppen Industrie, Verkehr und Hausbrand zusammensetzt, in der Prognosebetrachtung im Rahmen der erneuten Berechnung nicht zu reduzieren, um mit den Ergebnissen auf der sicheren Seite zu sein. In der Luftschadstoffabschätzung aus dem Jahr 2013 wurden dagegen noch die in der MLuS02 implementierten Reduktionsfaktoren berücksichtigt.

Es ist nicht davon auszugehen, dass im Bereich der Wohnbebauung aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächst gelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden. Dies bestätigte auch das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme vom 22.09.2017.

Zudem wird auf C.III.3.5.2. des Beschlusses verwiesen.

Die Bedenken einiger Einwender hinsichtlich der Luftschadstoffuntersuchung greifen nicht durch. Es wurden vier lufthygienisch bedeutsame Abschnitte gewählt, um die Kfz-bedingten Schadstoffkonzentrationen abschätzen zu können. Diese unterscheiden sich hinsichtlich der Verkehrsmengen, Lärmschutzwände, Kreuzungen, Einmündungen und überdachten Troglagen. Dadurch wird gewährleistet, dass die Untersuchung ein umfassendes und belastbares Ergebnis liefert.

Es wird kritisiert, dass auf der Trasse täglich unzählbar viele Fahrzeuge unterwegs sein werden, die den in Deutschland gültigen Abgasnormen nicht entsprechen werden.

Einem möglicherweise verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Es werden ferner die im Erläuterungsbericht dargestellten Ergebnisse der Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen angezweifelt. Es seien unbedingt Messungen vor Ort durchzuführen, alleinige Hochrechnungen aus Computermodellen würden der Schwere des Eingriffs in das Stadtgebiet nicht gerecht werden. Außerdem wird vorgebracht, dass die Vorbelastung nicht plausibel ermittelt worden sei.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt teilte mit E-Mail vom 05.08.2016 zur Vorbelastungsabschätzung mit, dass in der Stadt Waldassen vom Landesamt für Umwelt keine kontinuierlichen Luftschadstoffmessungen durchgeführt werden. Es werden daher vergleichbare Messungen in der Nähe mit vergleichbaren Standortbedingungen zur Abschätzung der Belastung herangezogen. Diese werden je nach ihrer Eignung entsprechend gewichtet und miteinbezogen. Vorliegend flossen die Ergebnisse der Messstationen Arzberg/Egererstraße, Weiden/Nikolaistraße, Tiefenbach/Altenschneeberg, Hof/Berliner Platz und Naila/Selbitzer Berg in die Abschätzung der Vorbelastung in Waldassen ein. Durch die Berücksichtigung der Messwerte der unterschiedlichen

Orte wird gewährleistet, dass die abgeschätzte Vorbelastung für Waldsassen den dort vorzufindenden ortstypischen Gegebenheiten entspricht.

Insgesamt ist die Forderung nach einer Messung der tatsächlichen Belastung vor Ort zurückzuweisen. Es ist anerkannt, dass vom Vorhabenträger nicht gefordert werden kann, eigene jahrelange Messungen vorzunehmen, um die Vorbelastung an Ort und Stelle grundstücksbezogen analysieren zu können. Sofern für die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet keine Messdaten zur Verfügung stehen, kann daher auf die über Jahre hinweg erhobenen Messdaten anderer geeigneter Messstationen zurückgegriffen werden. Entscheidend ist, dass die Auswahl der herangezogenen Messstationen den örtlichen Verhältnissen entspricht, die betrachtet werden (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, Az.: 9 A 19.11; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az.: 9 A 39.07). Da, wie oben erläutert, Messwerte mit vergleichbaren Parametern gewählt wurden, werden die Anforderungen eingehalten.

Entscheidend ist, dass zur Berechnung der Vorbelastung vergleichbare Werte herangezogen sind, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen, vergleiche dazu auch die Ausführungen unter C.III.3.5.2 des Beschlusses.

Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten „Kessellage“ sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte zu erwarten.

Aus geomorphologischer Sicht ist die Landschaft um Waldsassen schwach gewellt mit Höhen von 580 Meter bis 460 Meter über N.N. Die Übergänge zum höher gelegenen Bergland sind fließend. Die Stadt Waldsassen liegt eingebettet zwischen Kohlwald und Oberpfälzer Wald im Tal der Wondreb. Im Nordwesten und Osten von Waldsassen erstrecken sich Anhöhen von ungefähr 630 Metern beziehungsweise ungefähr 580 Metern. Der Fluss Wondreb liegt im Bereich von Waldsassen in ungefähr 475 Metern Höhe über N.N. und bildet von Nordosten kommend einen weiten Talgrund nach Südwesten in Richtung Mitterteich (Naab-Wondreb-Senke).

Als Talkessel wird ein von Bergen und Hügeln ringsum eingeschlossenes Tal oder geologisches Becken bezeichnet. Der Talkessel ist typischerweise weitgehend allseits von Berghängen umgeben und öffnet sich meist nur in einem vergleichsweise schmalen Durchlass. Ein enges und tief eingeschnittenes Tal beziehungsweise Kessel, wie es die Bedingungen der RLuS 2012 für die Nichtanwendbarkeit definiert, ist nicht vorhanden.

4.1.2 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden private Eigentumsflächen vorübergehend und dauerhaft benötigt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (beispielsweise Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen) auf das Grundeigentum können durch

schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung oder ähnlichem nicht verringert werden. Hierauf wurde bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird zum Teil bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 GG), sondern damit ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt. Einige Einwender haben sich direkt auf Existenzgefährdung durch die Auswirkungen des Bauvorhabens berufen.

Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Die (langfristige) Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für die Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschluss vom 31. Oktober 1990, Az.: 4 C 25/90, 4 ER 302/90). Soweit nach diesen Maßstäben eine gesicherte Existenzfähigkeit schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge eines Planvorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit kein eigenständiger Rechtseingriff.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass Flächenverluste in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der betrieblichen Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb in der Regel nicht gefährden können (vergleiche BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az.: 9 A 13.08). In derartigen Fällen kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass ein Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung oder gar Existenzvernichtung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs führt (vergleiche BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az.: 9 A 13.08).

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen. Es erfolgen vorliegend keine Grundinanspruchnahmen, die die 5 %-Grenze übersteigen oder auch nur erreichen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen der unmittelbaren Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG in Verbindung mit

Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- beziehungsweise Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dem Planfeststellungsbeschluss kommt kraft Gesetzes enteignungsrechtliche Vorwirkung zu, § 19 Abs. 1 FStrG. Dadurch wird zwar der Rechtsentzug grundsätzlich zugelassen, aber der Rechtsübergang als solcher ist noch nicht geregelt. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Unabhängig davon ist der Vorhabenträger vor Einleitung eines Enteignungsverfahrens verpflichtet, sich zuerst zu bemühen, alle benötigten Grundstücksflächen im freihändigen Erwerb zu erreichen, vergleiche Art. 3 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 BayEG.

4.1.3 Naturschutz, Naherholung

Es wird in Zweifel gezogen, dass eine naturschutzrechtliche Prüfung nicht notwendig sei, da sich das Gebiet auf dem ehemaligen Bahndamm seit der Stilllegung des Bahnverkehrs zu einem Ruhe- und Rückzugsgebiet für auch bei uns seltene Tier- und Pflanzenarten ausgebildet habe.

Der ehemalige Bahndamm war Gegenstand der naturschutzrechtlichen Untersuchung. Zahlreiche Flächen sind dort in der Biotopkartierung Bayern erfasst. Die Kompensation der Eingriffe erfolgte in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden.

Es wird weiter vorgetragen, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie die Beeinträchtigung von als hoch und sehr hoch bewerteten Lebensräumen bei der „Regionaltrasse“ wesentlich höher sei als bei der „Kappelwaldtrasse“. Durch diese würden mehr kartierte Biotope und nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz geschützte Flächen beeinträchtigt als bei der „Kappelwaldtrasse“.

Ferner wird kritisiert, dass die UVS nicht mehr verwertbar sei. Sie sei nur fortgeschrieben und hochgerechnet worden.

Die Betrachtungsweise dieser Zahlen ist nach Auffassung des Vorhabenträgers im Erörterungstermin 2015 sehr selektiv. Zu beachten sei jedenfalls, dass bei der direkten Betroffenheit aller Lebensraumkategorien die Regionaltrasse auf 10,37 ha (zusätzliche randliche Betroffenheit von 6,65 ha) gegenüber der Kappelwaldtrasse mit 18,97 ha (zusätzliche randliche Betroffenheit von 13,90 ha) komme.

Im Rahmen der Tektur D wurden an der technischen Planung laut Auskunft des Vorhabenträgers für die Vorzugstrasse keine Trassenoptimierungen vorgenommen, die auch für die Kappelwaldtrasse in Frage kämen und die die Variantenentscheidung beeinflussen könnten. Vielmehr handelt es sich bei den Umplanungen um kleinere Änderungen wie den Wegfall eines Erdwalls oder die Verlegung von Zufahrten. Auch sind

hinsichtlich der Bestandssituation nach Auskunft des Vorhabenträgers keine Änderungen bekannt geworden, die den Schluss nahelegen würden, die Aussagen des Variantenvergleichs hätten keine Gültigkeit mehr. Hinsichtlich der betroffenen Tierarten schließt der Kartierbericht aus dem Jahr 2017 mit der Aussage, dass bei beiden Trassenvarianten („Regionaltrasse“, „Kappelwaldtrasse“) naturschutzfachlich und artenschutzrechtlich relevante Tierarten durch Zerschneidungswirkungen betroffen sind. Tendenziell sind die Beeinträchtigungen bei der Kappelwaldtrasse meist deutlich größer.

Zudem ist zu beachten, dass im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie beziehungsweise einer Umweltverträglichkeitsprüfung insgesamt mehrere Schutzgüter abgewogen werden müssen und Tiere/Pflanzen, wozu die Lebensräume gehören, lediglich eines davon darstellen. Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Diese ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der öffentlichen und privaten Belange aus rechtlicher Sicht vertretbar. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2 und C.III.3 sowie ergänzend auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Es ist darüber hinaus zu beachten, dass die Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 UVPG (Anhang 3d zur Unterlage 1d), die die Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung bildet, im Mai 2019 und im Mai 2020 aktualisiert wurde. Grundlage dieser Unterlage bilden unter anderem faunistische Untersuchungen aus den Jahren 2016 und 2017. Daneben wurden weitere Fachgutachten insbesondere zu Lärmauswirkungen während der Bau- und der Betriebsphase sowie zu möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf Gewässer berücksichtigt. Es erfolgte demnach nicht lediglich eine Fortschreibung und Hochrechnung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.II.3 des Beschlusses sowie auf den Anhang 3d zur Unterlage 1d Bezug genommen.

Es wird weiter vorgetragen, dass das Gebiet südlich und östlich von Kondrau von vielen Bürgern als Naherholungsgebiet genutzt werde für Sport und Spaziergänge. Der Erholungswert der Landschaft würde durch die geplante Straßenverlegung deutlich geschmälert und in manchen Bereichen sogar vernichtet.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Ortsumgehung verläuft südlich des Ortes Kondrau über bisher landwirtschaftlich genutzte Grundstücke. Amtlich festgesetzte Naturschutzgebiete werden durch diese nicht unmittelbar betroffen. Der Zugang zum „Naherholungsgebiet“ südlich der Ortsumgehung bleibt – vor allem über das Bauwerk BW 1-1 „Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte“ bei Bau-km 1+224 – jederzeit möglich. Da die geplante Trasse hier im Einschnitt verläuft, bildet diese auch keine optische Beeinträchtigung und Sichtbarriere hin zum südlich der Ortsumgehung gelegenen „Naherholungsgebiet“. Bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“

würde im Übrigen der Kappelwald als Naherholungsgebiet in nicht geringem Umfang durchschnitten und damit beeinträchtigt.

Gegenüber der optischen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die durch die landschaftspflegerische Gestaltung minimiert beziehungsweise neugestaltet und wiederhergestellt wird, sind die verkehrlichen Interessen am Bau der B 299neu und die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waldsassen und Kondrau vorrangig. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden gemäß den aktuellen Rechtsvorschriften und Leitfäden für die Eingriffsregelung und den Artenschutz berücksichtigt, vergleiche C.III.3.6 des Beschlusses. Die Gründe für die gewählte Trassierung wurden bereits unter C.III.3.2 des Beschlusses behandelt.

Nach Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV ist der Genuss der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur, insbesondere das Betreten von Wald und Bergweide, das Befahren der Gewässer und die Aneignung wildwachsender Waldfrüchte in ortsüblichem Umfang jedermann gestattet. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen ist es den Bürgern weiterhin in zumutbarer Weise möglich, von ihrem Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 S. 1 BV Gebrauch zu machen.

4.1.4 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden mittelbaren Beeinträchtigungen zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG sind dazu im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabenträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentscheidung (vergleiche BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az: 4 A 39/95, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung. Dies bedeutet, dass eine Auflage nur angeordnet werden kann, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie nicht angeordnet werden darf, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann – mit der gebotenen Rücksichtnahme – im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

4.1.5 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, das

heißt sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vergleiche BVerwG, Urteil vom 7.7.2004 – Az.: 9 A 21/03, NVwZ 2004, 1358). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (wie beispielsweise Grundverlust) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

4.1.6 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (vergleiche BVerwG, Urteil vom 27. März 1980, Az.: 4 C 34.79, NJW 1981, 241).

Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch zum Beispiel wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Wird ein Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandbereitstellung allerdings im Rahmen planerischer Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az.: 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Aber auch hier ist zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst

im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

4.1.7 Vernässung von Grundstücken

Eine Eigentumsgefährdung infolge von Vernässungsschäden ist durch das Bauvorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen. Das Entwässerungskonzept stellt sicher, dass kein zusätzliches Wasser der Straße auf landwirtschaftlichen Flächen fließt. Eine zusätzliche Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen ist nicht vorgesehen. Die Entwässerung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt Weiden hat das geplante Entwässerungskonzept als Behörde geprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.III.4.13 ff. und A.IV.3 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt. Mit dem vorliegenden Entwässerungskonzept gewährleistet der Vorhabenträger jedenfalls die vorhandene Situation durch das Bauvorhaben nicht zu verschlechtern. Zu einer Verbesserung einer vorgefundenen mangelhaften Situation und daraus resultierenden Vernässungen ist der Vorhabenträger allerdings nicht verpflichtet.

4.1.8 Drainagen

Ferner wurde der Vorhabenträger unter A.III.4.14 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit betroffener Drainageanlagen aufrechterhalten beziehungsweise wiederhergestellt wird, soweit durch die Baumaßnahme vorhandene Drainagen durchschnitten werden, um die ordentliche Entwässerung von Grundstücken weiterhin sicherzustellen.

4.1.9 Umwege

Es wurde ferner kritisiert, dass das Bauvorhaben das bisherige landwirtschaftlich genutzte Wegenetz beeinträchtigt und erhebliche Umwege entstehen würden.

Bei der Planung wurde soweit wie möglich darauf geachtet, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und erhebliche Umwege zu vermeiden.

§ 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (vergleiche BVerwG, Urteil vom 27.04.1990 - 4 C 18/88, NVwZ 1990, 1165). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung

eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG betroffen (in der Regel Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), sodass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege geringgehalten, die Erschließung der Grundstücke ist jedenfalls sichergestellt.

4.1.10 Schadensersatz

Einige Einwander haben bereits im Anhörungsverfahren Schadensersatzansprüche für durch das Bauvorhaben verursachte Schäden angemeldet und die Abgabe einer Zusicherung zu deren Geltendmachung verlangt. Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurden dem Vorhabenträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabenträger über ein Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt. Dies gilt insbesondere auch für Schäden jeder Art, die Dritten im Zusammenhang mit den Eingriffen in das Grundwasser und durch die Bauausführung (Erschütterungen) entstehen sollten. Entschädigungen für Bewirtschaftungsschwernisse und Ernteauffälle werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Diesbezüglich wurde durch die Auflage unter A.III.4.1 nur die Entschädigungspflicht dem Grunde nach festgesetzt.

4.1.11 Beweissicherung

Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht grundsätzlich nicht. Die Anordnung einer Beweissicherung nahezu über die gesamten wirtschaftlichen Güter und Erwerbsinteressen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Fragen einer möglicherweise später notwendigen

zivilrechtlichen Schadenskompensation sind nicht im Planfeststellungsbeschluss zu regeln.

Es wird darauf hingewiesen, dass Beweissicherungsmaßnahmen dazu dienen, den Zustand von Gegenständen zu dokumentieren, um eventuell eintretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden ermitteln zu können. Für Anschneidungen, Pachtaufhebungen, Existenzgefährdungen, Um- und Mehrwege, Wirtschaftserschwernisse und Wertminderungen besteht typischerweise keine Notwendigkeit der Beweissicherung, weil deren Zustand beziehungsweise dessen beabsichtigte Veränderung schon zur Berechnung der Entschädigung ohnehin erfasst und bewertet werden muss und unbeabsichtigte Verschlechterungen eher nicht zu erwarten sind.

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen hinsichtlich des Zustands der Gebäude im Baubereich zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aufgrund der hier konkret bestehenden Möglichkeit von Beschädigungen durch die Baumaßnahme selbst (Erschütterungen), aber auch im Interesse des Vorhabenträgers ist, wird gemäß Stellungnahme des Vorhabenträgers vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten grundsätzlich eine Beweissicherung über den Zustand der Gebäude durchgeführt. Auch diesbezüglich werden Beweissicherungen an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Die Beweissicherungen dienen daher nicht nur dazu, feststellen zu können, ob es durch die Eingriffe in das Grundwasser zu Beschädigungen an den betreffenden Gebäuden kommt, vergleiche dazu C.III.4.1.15 des Beschlusses, sondern auch, ob derartige durch die Baumaßnahme selbst eintreten.

Es wird darüber hinaus auf die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d) verwiesen sowie auf die Auflagen zur Beweissicherung unter Ziffer A.III.2.1.3.3, 2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses.

4.1.12 Wertverlust für Grundstücke

Mehrere private Einwender bringen vor, dass der Bau der Trasse zu einer Entwertung ihrer Grundstücke führe und begehren teilweise Entschädigung.

Soweit im Einzelnen eine Entschädigung für Wertminderungen von Anwesen wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird und keine Grundabtretung aus diesen Grundstücken erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig. Die Forderung wird jedoch abgelehnt.

Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az.: 4 A 2001.06, Rn. 144).

Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich.

Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung.

Etwas anderes kann dann gelten, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass die weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen. Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (aktiver und/oder passiver Lärmschutz) ausgeglichen.

Es wird zudem vorgebracht, dass die Nutzung der Grundstücke, die der Freizeitgestaltung dienen würden, massiv eingeschränkt werde, was einen Eingriff in die Eigentumsrechte nach Art. 14 GG darstellen würde.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Schadstoffbelastung ergab, dass die maßgeblichen Grenzwerte – unter Berücksichtigung der getroffenen aktiven Schutzvorkehrungen – mit Ausnahme von zwei Gebäuden nicht überschritten werden.

4.1.13 Trassenwahl

Mehrere private Einwender kritisieren die Trassenwahl. Es werden Einwände gegen die Trassenführung durch die Ortslage von Waldsassen erhoben.

Hierbei ist zu beachten, dass die Wahl der Trasse das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung ist. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2 und C.III.3 des Beschlusses Bezug genommen.

Bemängelt wird zudem bereits der Begriff „Regionaltrasse“. Damit würde eine Hauptverkehrslinie suggeriert, die der Entlastung diene, was vorliegend nicht der Fall sei.

Es handelt sich bei dem Begriff aber lediglich um eine Ableitung aus einer Darstellung der plangegegenständlichen Trasse in einer früheren Regionalplanung. Dem Wort selbst kommt daher keine tiefergehende Bedeutung zu.

Es wird ferner kritisiert, dass die gewählte Trassierung nicht den Vorgaben des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen entspricht. Gewünscht sei eine Umgehung und keine Stadtdurchfahrung. Der Zweck der „Regionaltrasse“ sei eine leistungsstarke Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen herzustellen. Diese Straße mitten durch die Stadt zu führen sei nicht verhältnismäßig, da neuerliche Betroffenheiten entstünden.

Der Bundesverkehrswegeplan definiert den Bedarf in einer Verkehrsrelation (zwischen Punkt A und Punkt B), legt jedoch keinen exakten Trassenverlauf fest. Dieser konkrete Trassenverlauf ist vielmehr das Ergebnis der fachplanerischen Abwägung im Zuge der Planung eines solchen Bedarfsplanprojekts. Ziel einer Maßnahme im Sinne des Bundesverkehrswegeplans ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und nicht in erster Linie den Verkehr aus dem Ort zu verlegen. Daher ist auch eine Entlastung nicht das primäre Ziel der Verlegung der Bundesstraße, wenngleich eine solche erreicht wird.

Auch wird vorgebracht, dass es sich bei den Planungen um eine Ortsdurchfahrt und keine Ortsumfahrung handele, wie auch bereits der Bayerische Verwaltungsgerichtshof angemerkt habe. Damit sei die Planrechtfertigung im Sinne des Bedarfsplans in Frage gestellt.

Die Äußerungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs erfolgten im Jahr 2003 und bezogen sich auf ältere Planungen. Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, wie bereits ausführlich erläutert wurde. Es wird an dieser Stelle auf C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen. Der Rechtsauffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichts wird damit entsprochen.

Es wird weiter kritisiert, dass durch die geplante Verlegung zwar der Stadtkern von Waldsassen verkehrlich entlastet werde, dafür aber die anderen Stadtgebiete stärker belastet werden.

Dem ist entgegenzuhalten, dass die Verlegung der B 299 in Gestalt der plangegegenständlichen Trasse im Gegensatz zu den anderen Varianten eine Verlagerung von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs ermöglicht und damit die wirkungsvollste Verkehrsentslastung für die bestehenden Ortsdurchfahrten darstellt. Zudem bedarf es deutlich weniger Flächen und hat damit eine weitgehende Schonung von Waldflächen und landwirtschaftlichen Flächen zufolge. Zudem ist die Bau- und Streckenlänge geringer, es erfolgen weniger Eingriffe in Natur und Landschaft und aufgrund des Verlaufs der

Trasse auf der ehemaligen Bahnlinie werden wenig Flächen, die sich in privatem Eigentum befinden, benötigt. Auch entsteht durch diese Variante keinerlei Gefahr für das Heilquellenschutzgebiet.

Es wird auch vorgebracht, dass die Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,8 neu zu prüfen sei und bereits jetzt schon nicht mehr aktuell sei, da die Kosten bei der Regionaltrasse ohne Änderung die angestrebten 35 Millionen bereits jetzt mit etwa 14 Prozent überschreiten.

Der Vorentwurf der gewählten Trasse und insoweit die veranschlagten Kosten wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (vormals Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) genehmigt.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen die Gesamtkosten bei 39,9 Millionen Euro bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9.

Als bauwürdig werden Projekte im Bundesverkehrswegeplan erachtet, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt. Daher sind auch aktuelle Kostensteigerungen über die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Gesamtkosten hinaus möglich und die Maßnahme bauwürdig, solange das Nutzen-Kosten-Verhältnis trotz Kostensteigerungen über 1 liegt.

Auch wird kritisiert, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Dieses besage, dass bereits die Entstehung von Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung so weit wie möglich vermieden werden solle und ergebe sich aus der Schutzpflicht des Staates für das Leben und die Gesundheit der Bürger zu sorgen und sei in Art. 2 Abs. 2 GG verankert.

Die plangegenständliche Trasse ist das objektive Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die alle Belange mit dem jeweiligen Gewicht Eingang gefunden haben, vergleiche bereits oben. Das Vorsorgeprinzip wurde beachtet.

Ferner ist zu beachten, dass gemäß § 50 BImSchG bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten ist, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, wie beispielsweise unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete, soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Dem Vorsorgegebot im Sinne des § 50 BImSchG wurde vorliegend umfassend Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird insbesondere auf C.III.3.2.5 und ferner auf C.III.3.5.1, C.III.3.5.2 sowie C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen.

Es wird gefordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009, in dem sich die Waldsassener Bevölkerung gegen die „Regionaltrasse“ ausgesprochen habe, umgesetzt werde und die Planung und Realisierung der modifizierten „Kappelwaldtrasse“ umgesetzt werde.

An den Bürgerentscheid ist ausschließlich die Stadt Waldsassen gebunden und dies auch nur für die Dauer von einem Jahr. Das Ergebnis bindet aber keines Falls den Vorhabenträger, vorliegend die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der B 299. Die Entscheidung für die „Regionaltrasse“ ist, wie bereits erläutert, eine Entscheidung auf Basis der Ergebnisse einer objektiven fachplanerischen Abwägung, vergleiche hierzu C.III.3.

Auch wird vielfach kritisiert, dass der Schutz der Natur dem Schutz des Menschen vorgezogen werde.

Dem ist entgegenzuhalten, dass für die Trassenwahl eine Vielzahl von Gründen ausschlaggebend war. Der Schutz des Menschen ist dabei ebenso wie der Schutz der Natur ein Belang, der mit dem nötigen Gewicht beachtet wurde. Die Wahl der plangeständlichen Trasse ist aus rechtlichen Gründen nicht zu beanstanden, da die nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgut Mensch durch die vorgenommenen Schutzmaßnahmen so weit wie möglich reduziert werden, vergleiche im Einzelnen unter C.III.3.2.4 und C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Verschiedene Einwender bringen vor, dass die Firma Kondrauer ihre Produktion nach Naila verlegt habe, weil das Quellenschutzgebiet versiege, also zu wenig Wasser liefere. Somit stehe dies einer Alternativplanung nicht mehr im Wege.

Zutreffend ist, dass die „Kappelwaldtrasse“ aus technischer Sicht baubar ist. Allerdings hat sich im Rahmen der Trassenwahl, die das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung ist, die Variante „Regionaltrasse“ als vorzugswürdig dargestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

An dieser Abwägung in Bezug auf die Trassenwahl hat sich durch den vorgebrachten Sachverhalt, dass die Firma Kondrauer ihre Produktion nach Naila verlagert habe, weil die Quellen versiegen, nichts verändert. Bei dem betroffenen Gebiet handelt es sich um ein festgesetztes Heilquellenschutzgebiet im Sinne des § 53 Abs. 4 WHG. Diese Festsetzung besteht nach Auskunft des Landratsamts Tirschenreuth weiterhin. Mithin beeinflusst die Produktionsverlagerung der Firma Kondrauer die Trassenwahl aktuell nicht.

4.1.14 Verkehrsuntersuchung

Hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Es werden die der Planung zugrundeliegenden, prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2012 ermittelt wurden, angezweifelt. Der Schwerverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % sei für die Regionaltrasse mit zunehmendem überregionalem Schwerverkehrsanteil zu niedrig angesetzt. Gerade im Hinblick auf seine Autobahn-Zubringerfunktion sei dieser Anteil vielmehr mit 15-20 % zu berechnen.

Aufgrund der zuletzt wahrgenommenen Zunahme des Schwerlastverkehrs in Waldsassen wurden im Oktober und November des Jahres 2015 vom Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach Verkehrszählungen durchgeführt. Diese fanden nach der Eröffnung der Ortsumgehung von Cheb am 07.09.2015 statt, sodass diese Auswirkungen bereits berücksichtigt wurden. Im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom 24.01.2017 wurden die Zählergebnisse analysiert. Zudem wurde die Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 fortgeschrieben. Im Schwerverkehr wurden deutliche Zunahmen prognostiziert. Hier werden vor allem die Grundlagen und Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung herangezogen. Im Binnen-, Quell und Zielverkehr der Stadt Waldsassen und des Landkreises wird für die aktuelle Untersuchung der Maximalwert der regionalen Entwicklung von 10 % übernommen. Für den grenzüberschreitenden Verkehr wird vor allem aufgrund der Entwicklungen in Tschechien eine Zunahme von 32,2 % bis zum Prognosehorizont 2030 angenommen. Der Einwand hat sich aufgrund der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung erübrigt.

Es wurde im Rahmen der Erörterung im Jahr 2015 weiter vorgebracht, dass die bisherigen Verkehrszählungen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke über Waldsassen als „Autobahn-Mautvermeidungs-Schleichweg“ benutzt werde und sich daher nicht als Grundlage für Prognosen eignen würden.

Es ist zu beachten, dass ab 01.07.2018 die geplante Lkw-Maut für Bundesstraßen eingeführt wurde. Diese betrifft auch die plangegegenständliche Trasse und hat zur Folge, dass die Benutzung dieser Strecke für Lkw kostenpflichtig ist. Dies führt in der weiteren Folge eher dazu, dass der Verkehr ab- und nicht zunimmt.

Auch wurde im Rahmen der Erörterung im Jahr 2015 kritisiert, dass die neuen Pläne auf tschechischer Seite nicht in ausreichendem Maße einkalkuliert würden.

Dagegen ist einzuwenden, dass die Verkehrszahlen der aktualisierten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 jedenfalls die Süd-Ost-Umgehung der Stadt Eger berücksichtigen, da diese zu dem Zeitpunkt bereits eröffnet war, vergleiche oben. Auch die

zu diesem Zeitpunkt bereits vorhandenen Entwicklungen auf tschechischer Seite sind in den Verkehrszahlen inkludiert. Der Einwand hat sich daher erübrigt.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Tektur C wurde vorgebracht, dass die Entwicklungen auf tschechischer Seite nicht in ausreichendem Maß in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden seien. Gewerbegebiete mit bedeutsamen Firmensiedlungen seien entstanden. Es wird vorgebracht, dass die Immobilienfirma Accolade etwa fünf Millionen Euro in ein weiteres Gewerbegebiet investiere. Das fertige Areal solle eine Ausdehnung von 74.000 Quadratmetern haben. Allein dies bringe zusätzliche Lkw, die täglich durch Waldsassen fahren würden.

Die Brenner Bernard Ingenieure GmbH hat mit Schreiben vom 31.03.2020 ergänzend zur Verkehrsprognose Stellung genommen. Es wurde dabei dargelegt, dass im grenzüberschreitenden Schwerverkehr bereits hohe Ansätze im Rahmen der Verkehrsuntersuchung gewählt wurden. Dabei seien alle Entwicklungen in Eger abgedeckt worden und zusätzlich weitere Zunahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs in den Prognosefaktoren berücksichtigt worden.

Insofern kann aus fachlicher Sicht angenommen werden, dass ein neues Gewerbegebiet mit 7,4 Hektar Ausdehnung die Verkehrsuntersuchung nicht signifikant abändern wird, da Reserven vorhanden sind. Darüber hinaus ist die LKW-Zunahme im Gutachten mit 36,4 % ohnehin bereits sehr hoch angesetzt.

Es wird bezweifelt, dass die „Regionaltrasse“ eine größere Entlastungswirkung habe. Die verkehrliche Wirkung würde nur durch eine parallel geführte zusätzliche Ortsstraße erreicht.

Die „Regionaltrasse“ ist im Gegensatz zu den anderen Varianten in der Lage, den Ziel- und Quellverkehr aufzunehmen und zu verlagern. Dadurch entsteht beispielsweise in der Egerer Straße eine größere Entlastung.

Es wird behauptet, dass die B 303 (so genannte Fichtelgebirgsautobahn) nicht mehr relevant sei, da sie nicht mehr gebaut werde. Dennoch würden die Untersuchungen noch auf dem Bau dieser Planung beruhen.

Die angesprochene B 303 ist nicht Gegenstand der Planungen und wurde in den Verkehrsuntersuchungen auch nicht berücksichtigt. Der ursprünglich angedachte Bau der B 303neu von der Bundesautobahn 93 zu der Bundesautobahn 9 durch das Fichtelgebirge würde zudem nur zu einer geringfügigen Entlastung der B 299 von etwa 200 Kfz/24h bis 300 Kfz/24h) im gegenständlichen Abschnitt führen. Dieses Straßenbauvorhaben wurde aber zwischenzeitlich zurückgestellt.

4.1.15 Grundwasser/Entwässerung

Hinsichtlich der Einzelheiten zum Gewässerschutz und zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird seitens mehrerer Einwender ausgeführt, dass der Grundwasserspiegel in Waldsassen relativ nahe an der Erdoberfläche liege. Durch die erforderliche Tieferlegung der Trasse bestünde die Gefahr, dass das Bauwerk den Grundwasserspiegel tangiere. Dadurch könne zum einen ein sehr sensibler Bereich durch äußere Einflüsse kontaminiert werden. Und zum anderen könne das Wasser bei Starkregenereignissen nicht von der Straße abfließen. Der in solchen Fällen stark belastete Kanal würde die Wassermengen nicht aufnehmen können, es würde zu einer Beeinträchtigung des Kanalnetzes kommen, von dem besonders die Bewohner der Raiffeisen- und der Marcoussisstraße betroffen wären. Es werden daher hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum gefordert, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen.

Da die Straßenentwässerung unabhängig vom städtischen Kanalnetz erfolgt, entstehen keine Verschlechterungen für dieses. Die geäußerten Befürchtungen sind unbegründet. Auch das geplante Absturzbauwerk im Bereich der Schützenstraße ist ausreichend bemessen und berechnet. Unter der Trasse wird ein neuer Kanal DN 1600 geführt. Auswirkungen auf die Schützenstraße werden nicht erwartet, eine Verschlechterung der Situation ist ausgeschlossen.

Hinsichtlich der Grundwassersituation gilt Folgendes: Das Grundwasser strömt seitlich an die Wanne. Der Bemessungswasserstand und die Fließrichtung wurden auf Grundlage längerer Messreihen an den für dieses Bauwerk eingerichteten Pegeln festgelegt. Der Bemessungswasserstand ist entsprechend des in den Pegeln festgestellten Grundwasserstandes variabel. Die abzuleitenden Wassermengen im Bau- und Endzustand wurden vom Ingenieurbüro für Hydrologie und Umweltschutz Piewak und Partner GmbH ermittelt. Die Wanne wird im Schutz einer wasserdichten Bohrpfahlwand errichtet, die den Grundwasserstrom unterbricht. Durch diverse Maßnahmen wird sichergestellt, dass es infolge des Baus und des Betriebs der Trogbauwerke nicht zu einer Veränderung der bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse in Form von einer Über- beziehungsweise Unterschreitung des natürlichen maximalen und minimalen Grundwasserstands im Bereich der benachbarten Grundstücke kommt, wodurch diese, insbesondere die darauf befindlichen Gebäude beeinträchtigt (Vernässungen, Setzungen) werden könnten. Dazu werden entlang der Bohrpfahlreihen Längsdrainagen eingebaut. Die Höhenlage ist so bemessen, dass sie in etwa dem Mittel aus gemessenen minimalen und maximalen Grundwasserständen entspricht. Damit kann ausgeschlossen werden, dass die gemessenen Grundwasserhöchststände durch die Baumaßnahme überschritten werden. Zudem werden unter den Trog Dükerleitungen

eingebaut, die über Zulaufschächte in die stromabwärtige Längsleitung einleiten und verteilen. Die Zu- und Ablaufeinrichtungen in den Dükerschächten werden so bemessen und eingestellt, dass die Durchflussmenge dem durchzuleitenden Grundwasseranfall entspricht. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlagen 13.1c und 13.2c Bezug genommen. Das Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt und hat der Baumaßnahme zugestimmt.

Es werden ferner Beweissicherungsmaßnahmen an den Gebäuden im Umkreis von etwa 300 m von der geplanten Trasse gefordert.

Wegen der bautechnisch veranlassten Eingriffe in den Untergrund und das Grundwasser sind nach Angaben des Vorhabenträgers entlang der Bautrasse Beweissicherungen an benachbarten baulichen Anlagen vorgesehen. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität und der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Bei einer relevanten Grundwasserbeeinflussung werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen. Der räumliche Umfang der beweiszusichernden Gebäude und Anlagen kann den Unterlagen 4.1d, 4.2d und 4.3d entnommen werden. Ein Gutachter muss dabei die jeweiligen Gebäude und Räumlichkeiten betreten, um die Bestandssituation aufnehmen zu können. Bei einem möglichen Schaden hat der jeweilige Eigentümer diesen anzuzeigen, der daraufhin begutachtet und dokumentiert wird.

Es sind allerdings keine Beweissicherungen in einem Abstand von 300 m vorgesehen. Dies ist zu weitgehend und mangels zu erwartender Beeinträchtigungen in einem derart weitgehenden Radius nicht erforderlich. Die Beweissicherungen erfolgen an den Gebäuden entlang der Bautrasse und ist in den Unterlagen 4.1d, 4.2d und 4.3d mittels eines Beweissicherungskorridors angegeben.

Es wird auch vorgebracht, dass mit einer Unterbrechung der Kapillarschicht zu rechnen sei, welche zu Vegetationssterben (Bäume; Feldfrüchte) führen könne und nicht bewertet worden sei. Es bestehe die Gefahr, dass Quellen, die aktuell Löschteiche füllen, unterbrochen werden könnten. Hierzu sei kein Lösungsansatz in der Planung aufgeführt. Bestehende Brunnen könnten durch eine Absenkung des Grundwasserspiegels austrocknen.

Der Vorhabenträger erläutert, dass Grundwasserbeeinflussungen während der Bauphase durch temporäre Grundwasserabsenkungen sowie im Bereich der neu zu errichtenden Kanäle bestehen. Durch die oben genannten Maßnahmen werde aber gewährleistet, dass es infolge des Baus und des Betriebs des Trogbauwerks nicht zu einer Veränderung der bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse in Form von einer Über- beziehungsweise Unterschreitung der natürlichen maximalen und minimalen

Grundwasserstände im Bereich der benachbarten Grundstücke komme. Die Bedenken sind demnach unbegründet.

Es wird ferner davon ausgegangen, dass im Zeitpunkt der Planerstellung keine ausreichenden Informationen zu Grundwasserströmen und den damit verbundenen Risiken in Bezug auf das geplante Bauvorhaben gebe, da die im Stadtgebiet eingerichteten Grundwassermessstellen erst erstellt worden seien, als der Plan bereits vorgelegen habe.

Dem ist entgegenzuhalten, dass eine Grundwasserbeweissicherung an Grundwassermessstellen bereits seit Dezember 1998 ausgeführt wird. Allgemeine Erkenntnisse zum Grundwasserfließregime lagen bereits vor dieser Zeit vor. Durch das Beweissicherungsprogramm konnten die hydrogeologischen Verhältnisse daher bestätigt und detaillierter beschrieben werden.

Die Oberflächenentwässerung im Bereich der Einmündung der Bahnhofstraße wird durch die Verbesserung des städtischen Kanalnetzes und durch den Bau des Kreisverkehrs mit den dazugehörigen Entwässerungseinrichtungen verbessert.

Hinsichtlich des Grundwassermonitorings ist auszuführen, dass es sich um ein umfangreiches und langfristiges Messstellenmonitoring handelt, das im Detail mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden abgestimmt und vereinbart wurde. Durch das Bauwerk werden die Grundwasserspitzen/Differenzen abgebaut und auf ein Normalniveau eingestellt. Auswirkungen auf das Grundwasser erfolgen nicht. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlagen 13.1c und 13.2c Bezug genommen.

Weiter wird vorgebracht, dass die geplante Stadtdurchfahrung den Grundwasserzufluss der Stadt quere und durchschneide. Alle wasserrechtlichen Untersuchungen könnten die Auswirkungen nicht mit Sicherheit vorhersehen, Schäden in der Innenstadt und auch an historischen Gebäuden seien möglich.

Durch die oben genannten Maßnahmen wird gewährleistet, dass es infolge des Baus und des Betriebs des Trogbauwerks nicht zu einer Veränderung der bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse in Form von einer Über- beziehungsweise Unterschreitung der natürlichen maximalen und minimalen Grundwasserstände im Bereich der benachbarten Grundstücke kommt. Die Planungen des Vorhabenträgers zur Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau wurden außerdem durch das Wasserwirtschaftsamt Weiden i.d.Opf. geprüft. Die Bedenken sind demnach unbegründet.

4.1.16 Städtischer Abwasserkanal, Leitungen

Es wird vorgetragen, dass bei jedem Starkregenereignis der vergangenen Jahre die Gefahr bestanden habe, dass durch einen Rückstau Fäkalien und Schmutzwasser in Wohnbereiche eindringen. Durch die oben genannten Einflüsse werde diese Gefahr

auf weitere Haushalte ausgedehnt. Durch die notwendig werdende Kanalverlegung sei mit weiteren Problemen zu rechnen.

Es ist nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, die bestehenden schlechten Verhältnisse des Kanalnetzes zu beheben. Durch die Baumaßnahme entsteht keine Verschlechterung. Die Ortskanäle der Stadt Waldsassen wurden im Bereich der Querungen mit der neu trassierten Bundesstraße für ein fünfjähriges Ereignis ausgelegt, die Entwässerung der B 299 für ein zehn- bis zwanzigjähriges Regenereignis. Dies entspricht den DWA-Richtlinien und Regelwerken.

Nach Aussage des Vorhabenträgers könne es aber im öffentlichen Kanalnetz zu Einstauereignissen bei Starkregen kommen, weshalb sich jeder Hauseigentümer nach DIN 1986 beziehungsweise DIN EN 12056 gegen Rückstau aus dem öffentlichen Kanalnetz schützen müsse.

Auch wird angemerkt, dass massive Extrakosten (Kanal) für die Gemeindekasse und die Hauseigentümer entstünden.

Die Kosten der Änderung oder Beseitigung von Entsorgungs- und Versorgungsleitungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb hier auch nicht abzuhandeln. Im Planfeststellungsbeschluss entscheidet nur über das „Ob“ und „Wie“ der Leitungsänderungen, nicht jedoch über die Kosten.

4.1.17 Verkehrskonzept

Es wird vorgetragen, dass man aus Richtung Süden nach Waldsassen nur noch als Linksabbieger einfahren könne und auch von Richtung Tschechien könne nur wieder als Linksabbieger auf diese Straße. Das Beispiel Mitterteich würde aber zeigen, das Linksabbiegen nicht praktikabel sei, weshalb dort mit einem Kreisverkehr nachgebessert worden sei. Nach aller Erfahrung werde – wenn die Straße erst durchgehend und ohne Hindernisse befahrbar sei – das Verkehrsaufkommen gravierend steigen.

Bei den geplanten Knotenpunktösungen handelt es sich nach Angaben des Vorhabenträgers um regelkonforme Standardlösungen, die sowohl den Ansprüchen der Verkehrssicherheit als auch der Leistungsfähigkeit genügen. Im Übrigen seien keine kreuzenden Verkehre mehr vorhanden. Die Bedenken sind damit unbegründet.

Es wird gefragt, ob die Erfahrungen in Mitterteich berücksichtigt worden seien und ob es Alternativen gebe, sofern die Knotenpunkte nicht mehr leistungsfähig sein sollten.

Die Sachverhalte sind nicht miteinander vergleichbar. Zudem ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung an den entsprechenden Stellen vorgesehen. Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts gewährleistet.

Es wird ausgeführt, dass die Einfahrt von der neuen Straße in die Mitterteicher Straße die einzige Einfahrt in die Stadt sei und kein Lastzug mehr in Richtung Mitterteich fahren könne. Die Länge der Straße bis zum nächsten Kreisverkehr sei zu kurz. Dazu kommen noch die Ausfahrten von den Märkten und Firmen, die jetzt schon kaum in die Mitterteicher Straße und weiter in die Stadt kommen.

Der Vorhabenträger erläutert, dass die Verkehrsbelastung auf der Mitterteicher- beziehungsweise der Prinz-Ludwig-Straße sich spürbar verringern und sich somit eine entspannte Verkehrssituation einstellen werde. Es seien alle Verkehrsbeziehungen möglich, ohne dass die Leistungsfähigkeit der Knoten überschritten werde. Die geäußerten Bedenken sind demnach unbegründet.

Es ist kein Grund ersichtlich, warum kein Lastzug in Richtung Mitterteich fahren können sollte, dies ist vielmehr unproblematisch möglich. Der früher von der Stadt Waldsassen angedachte Umbau des Anschlussasts in die Mitterteicher Straße zu einem Kreisverkehrsplatz ist zum einen nicht Gegenstand dieses Verfahrens und wird zum anderen auch durch die Stadt Waldsassen nicht mehr weiterverfolgt.

Es wird gefordert, dass die Geschwindigkeit auf der Regionaltrasse auf 50 km/h zu begrenzen sei. Bereits auf der Höhe des Ortsteils Kondrau solle die Geschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt werden. Eine Bundesstraße solle einen fließenden Verkehr bei Tempo 80-100 km/h ermöglichen, bei Durchfahrung der Stadt könne nur 50 km/h möglich sein.

Für den Bereich zwischen Bau-km 3+000 und Bau-km 4+100 ist vom Vorhabenträger aufgrund der dort vorgesehenen Trogstrecken eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus bautechnischen Gründen (Sichtweiten) auf 80 km/h vorgesehen. Weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Sache der Straßenverkehrsbehörde und erfolgen in Abstimmung seitens des Vorhabenträgers mit dieser außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Es werde weiter durch die Tunnel- und Troglage ein erhöhtes Risiko von Verkehrsunfällen und somit massiven Verkehrsbehinderungen befürchtet. Dies werde zu verstärktem Verkehr auf den Ausweichrouten führen, zu denen auch die Konnersreuther Straße zähle.

Die neue Trasse wird durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie Teilen des Ziel- und Quellverkehrs und der daraus resultierenden Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waldsassen und Kondrau zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und somit zu einer rückläufigen Tendenz des Unfallgeschehens innerhalb der vorliegenden Ortslagen führen. Das befürchtete Risiko existiert nicht.

Es wird auch vorgetragen, dass die Liststraße zusammen mit der Baumeister-Emil-Engel-Straße das „Gewerbegebiet Konnersreuther Straße“ erschließe. Durch die geplante Abtrennung der Liststraße könne das Gewerbegebiet vom Stadtkern aus nicht mehr direkt angefahren werden. Es müsse aus technischer Sicht durch eine Absenkung der B 299neu aber möglich sein, die Liststraße mit einer Brücke über die neue Bundesstraße zu führen.

Seitens des Vorhabenträgers wird die Notwendigkeit der Durchgängigkeit der Liststraße nicht erkannt. Diese ist auch weiterhin mit einem geringen Umweg erreichbar. Die Veränderung der Gradienten der B 299neu wird Seitens des Vorhabenträgers angesichts dafür erforderlicher Kosten in Höhe von mehreren Millionen Euro als unverhältnismäßig abgelehnt. Da eine derartige Notwendigkeit auch seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen wird, ist die Entscheidung mit Blick auf die Kosten-Nutzen-Relation nicht anzugreifen.

Es wird auch ausgeführt, dass im oben genannten Bereich parallel zur geplanten Trasse eine innerörtliche Verbindungsstraße in der Verlängerung der Baumeister-Emil-Engel-Straße vorgesehen sei. Da es sich hier um eine Baustellenzufahrtsstraße handle und diese nach Abschluss der Bauarbeiten in den Besitz der Stadt Waldassen übergehe, solle alles Mögliche unternommen werden, um zumindest einseitig einen Gehweg zu realisieren.

Der Vorhabenträger hat gegenüber der Stadt Waldassen einen asphaltierten Ausbau eines einseitigen Gehsteigs in ausreichender Breite inklusive Beleuchtung in Abstimmung mit der Stadt Waldassen zugesagt. Der Forderung wird demnach nachgekommen.

4.1.18 Baudurchführung

Es wird erläutert, dass es bei den zur Zeit stattfindenden Grundwasser- und Brunnenbohrungen im Bereich der geplanten Troglagen und Einhausungen zu einer sehr starken Schallübertragung durch das zu durchbohrende Erdreich (Tonstein) aus 8-15 m Tiefe und etwa 80 m Entfernung komme. Hier sei auch mit einer starken Schall- und Erschütterungsübertragung durch den Untergrund zu rechnen. Es wird daher gefordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Der Vorhabenträger sichert zu, soweit Spundwände als Baubehelf notwendig sind, werden diese mit Rücksicht auf die nahe Bebauung erschütterungsarm eingebaut.

Es wird weiter angemerkt, dass Erschließungsstraßen nicht von Baumaschinen und Lkw während der Bauphase benutzt werden dürften. Falls doch, habe danach eine Sanierung auf Kosten des Bundes zu erfolgen.

Nach Angaben des Vorhabenträgers handelt es sich bei den betreffenden Straßen um – sich in der Baulast der Stadt Waldsassen befindende – Gemeindestraßen im Sinne des Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 BayStrWG. Diese sind nach ihrer baulichen Beschaffenheit und ihrer technischen Eignung in der Regel für eine Benutzung durch – nach Straßenverkehrsrecht allgemein zugelassene – Baufahrzeuge, insbesondere Lkw geeignet. Damit handelt es sich bei der Benutzung um zulässigen Gemeingebrauch. Die Unterhaltung dieser Straßen ist Sache der Stadt Waldsassen. Soweit also Einwander die Kostentragung für eine etwaige Sanierung dieser Straßen geltend machen, handelt es sich um einen Belang der Stadt Waldsassen und nicht um eigene Belange der betreffenden Einwendungsführer. Eventuelle Schäden, die durch die Baumaßnahme bedingt sind, werden vom Straßenbaulastträger ersetzt. Entsprechende Begehungen mit der Stadt Waldsassen werden durchgeführt.

Es werden auch Lärmschutzmaßnahmen bereits während der Bauphase sowie der Verzicht von Nacharbeit gefordert.

Die Lärmauswirkungen während der Bauphase wurden im Rahmen der Unterlage 8.3d beurteilt. Hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.1.2 wurde außerdem festgelegt, dass Bauarbeiten während der Nachtzeit nicht stattfinden. Hinsichtlich der Einzelheiten betreffend Lärmbeeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

4.1.19 Landesplanung

Es wird vorgetragen, dass sich die Grundlage der Landesplanerischen Beurteilung von 1996 wesentlich geändert habe und diese daher nicht mehr die Grundlage der vorliegenden Planung sein könne.

Die Regierung der Oberpfalz (Raumordnung) hält die Landesplanerische Beurteilung immer noch für gültig. Es wird auf C.III.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

4.1.20 Stadtentwicklung

Es wird vorgetragen, dass eine autobahnähnliche Durchtrennung durch die Schnellstraße zusammen mit der demographischen Entwicklung extrem negativ für die Entwicklung von Waldsassen sei und die Attraktivität der Innenstadt für den Tourismus enorm sinke.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche C.III.4.1.13 des Beschlusses.

Die Maßnahme verändert das Stadtbild. Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wird wie möglich. Es ist demgegenüber vielmehr zu beachten, dass der Stadtkern von Waldsassen durch die verkehrliche Entlastung enorm aufgewertet wird. In der Folge sollte die Attraktivität der Innenstadt für Touristen eher steigen. Zu beachten ist allerdings, dass dies kein Planungsziel der Maßnahme ist, aber ein positiver Nebeneffekt.

Die demographische Entwicklung dagegen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

4.1.21 Sperrung für Schwerlastverkehr

Es wird vorgetragen, dass es ein schnelles, kostengünstiges und leicht realisierbares Vorhaben sei, wenn der Schwerlastverkehr aus Waldsassen ausgeschlossen würde.

Hierzu ist anzumerken, dass straßenrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise die Sperrung der bestehenden Ortsdurchfahrt Waldsassen für Lkw-Verkehr, in den Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden fallen und demnach nicht durch die Planfeststellungsbehörde erfolgen können, vergleiche § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO.

4.1.22 Trogbauwerke

Es wird gefordert, dass die geplante Einhausung um mindestens auf doppelte Länge erweitert, geplant und gebaut werde.

Die Verlängerung und Verschmelzung beider Trogbauwerke zu einem wird angesichts der dafür erforderlichen Kosten von mehreren Millionen Euro vom Vorhabenträger als unverhältnismäßig abgelehnt. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind für den betreffenden Bereich ausreichend. Die maßgeblichen Grenzwerte werden an nahezu allen Gebäuden eingehalten, vergleiche C.III.3.5.1 dieses Beschlusses. Angesichts der Tatsache, dass die Lärmwerte eingehalten werden, ist diese Entscheidung hinsichtlich der erforderlichen Kosten für eine etwaige Vergrößerung des Troges nicht zu beanstanden.

4.2 Einzelne Einwender

Aus Datenschutzgründen werden die Einwender in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. In der Stadt Waldsassen sowie den Verwaltungsgemeinschaften Mitterteich und Kemnath, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens und Vorlage des entsprechenden Ausweises werden den Einwendern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Stadt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Trassenauswahl, naturschutzfachlicher Fragestellungen, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C.III.4.1 dieses Beschlusses enthaltenen Erläuterungen hinaus keine gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

4.2.1 Grundbetroffene sowie vormals grundbetroffene Einwender (Individualeinwendungen)

4.2.1.1 Einwender Nr. 6B-104

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Er trägt vor, dass die landwirtschaftliche Nutzfläche Grundlage des Betriebs und daher unverzichtbar sei. Es werde ein nicht unerheblicher Teil der Eigentumsfläche dauerhaft entzogen. Der Betrieb habe einen hohen Pachtflächenanteil, mit meist Pachtverträgen mit kurzer Laufzeit. Er sei daher auf die landwirtschaftliche Nutzfläche angewiesen und brauche adäquate Ersatzflächen zur Aufrechterhaltung seines Betriebs. Für die verlorene Fläche wäre der Verlust der Zahlungsansprüche zu berücksichtigen. Ferner seien die Nachteile durch den Flächenentzug bei der Beantragung von KULAP auszugleichen. Zudem lasse die geplante Änderung der Düngeverordnung nur noch eine eingeschränkte Gülledüngung auf den Flächen zu, weshalb jeder Flächenverlust eine zusätzliche Einschränkung auch in der Tierhaltung bedeute. Zudem durchneide die Trasse das Grundstück schräge, was den Verkehrswert deutlich verringert. Ferner müsse das, durch die Durchschneidung verursachte, Bewirtschaftungserschweren ausgeglichen werden.

Von dem im Eigentum des Einwendungsführers stehenden Grundstücks mit der Flurnummer 337 der Gemarkung Kondrau mit einer Gesamtfläche von 9,5 ha werden etwa 9.620 m² einschließlich unwirtschaftlicher Restfläche in Höhe von etwa 1.750 m² benötigt. Das landwirtschaftlich genutzte Grundstück wird an seinem nördlichen Rand angeschnitten. Die aufgrund der Durch- beziehungsweise Anschneidung der Flurnummer 337 entstehende Restfläche ist wirtschaftlich nutzbar. Zum Erreichen des Planungsziels ist der Eingriff in dieses Grundstück unvermeidbar.

Die auf Dauer benötigten Grundstücksflächen sind vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Soweit es sich um Hofanschlussgrundstücke sowie

ortsnahe und größere Grundstücke handelt, fließen diese Gesichtspunkte in die Grundstücksbewertung mit ein. Dies erfolgt allerdings außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Sofern eine Einigung nicht möglich ist, ist die dauerhafte Grundinanspruchnahme ebenfalls zu entschädigen.

Bei einer Abtretungsfläche von etwa 9.620 m² (einschließlich unwirtschaftlicher Restfläche) ergibt sich nach Angaben des Vorhabenträgers ein relativer Abtretungsverlust an Eigentumsflächen von 4,04 %. Unter Berücksichtigung auch der Pachtflächen in Höhe von 51 ha ergibt sich ein relativer Abtretungsverlust von 1,29 %. Da vorliegend nicht mehr als 5 % an Abtretungsflächen betroffen sind, drängt sich der abwägungserhebliche Belang einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs weder auf noch muss von einer solchen ausgegangen werden, vergleiche dazu ausführlich bereits C.III.4.1.2 dieses Beschlusses.

Neben dem Kaufpreis selbst ist zudem auch eine Entschädigung für etwaige straßenbaubedingte Nachteile (An- und Durchschneidungsschäden, Mehr- und Umwege, Strukturverschlechterungen, günstige Feldformen, Bewirtschaftungerschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) nach den einschlägigen Richtlinien zu zahlen. Dies gilt ebenso für vorübergehend in Anspruch genommene Flächen und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt, siehe hierzu auch die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses. Dabei geht es aber nur um die Entschädigung dem Grunde nach. Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist dagegen nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über diese wird – außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren entschieden. Der Baulastträger erklärte sich im Erörterungstermin bereit, unwirtschaftliche Restflächen auf Wunsch des Eigentümers zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Dies ist allerdings nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und wird daher nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Im Übrigen vergleiche auch C.III.4.1.5 des Beschlusses.

Es besteht ferner kein Anspruch auf Ersatzland. Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwände werden daher zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt weiter vor, dass durch den Bau zahlreiche Drainagen durchschnitten werden. Die Flächen seien vor dem Drainieren extrem vernässt gewesen, weshalb bereits das Verlegen der Drainagen problematisch gewesen sei. Er hat daher Angst, dass die bestehenden und funktionstüchtigen Drainagen durch die Baumaß-

nahmen nicht nur abgeschnitten, sondern auch in den näheren Bereichen der Baumaßnahme erheblich beeinträchtigt werden. Er fordert daher vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren, um den ordnungsgemäßen Zustand zu dokumentieren.

Soweit Drainagen durch die Baumaßnahme beschädigt werden, sind diese wieder ordnungsgemäß herzustellen. Dies wurde dem Vorhabenträger auch durch Auflage aufgelegt, vergleiche hierzu A.III.4.15 dieses Beschlusses. Im Übrigen sind dem Baulastträger vom Eigentümer vor Beginn der Baumaßnahme etwa vorhandene Drainagen vor Ort aufzuzeigen und etwa vorhandene Drainagepläne vorzulegen. Der Vorhabenträger sichert zu, dass die Flächen vor und nach (etwa nach drei Jahren) der Baumaßnahme begutachtet werden, um den Ist-Zustand wieder zu gewährleisten. Der Einwand hat sich damit erledigt.

3. Der Einwander erklärt weiter, dass er die vorübergehende Inanspruchnahme von 0,51 ha seiner Fläche für die Humuslagerung ablehne, da er bei ähnlichen Maßnahmen nur schlechte Erfahrungen gemacht habe. Er befürchtet durch die Inanspruchnahme eine dauerhafte Verschlechterung der Bodengüte und der Fruchtbarkeit. Auch den zusätzlichen Vertragsausfall könne er sich nicht leisten.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach Fertigstellung der Baumaßnahme unverzüglich wieder rekultiviert. Die bisher vorhandene Humusschicht wird dann wieder aufgetragen. Dass die Rekultivierung ordnungsgemäß war, wird durch die Eigentümer und einen Vertreter des Staatlichen Bauamtes Amberg-Sulzbach beziehungsweise einem Vertreter der bauausführenden Firma abgenommen und dokumentiert. Ob die Rekultivierung ordnungsgemäß erfolgte, wird im Streitfall durch einen Vertreter des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten festgestellt.

Im Bereich der vorübergehenden Inanspruchnahmen findet nach Angaben des Vorhabenträgers in der Regel kein Abtrag des Oberbodens und kein Humusauftrag statt, sondern nur eine vorübergehende Lagerung. Bautätigkeiten sowie Befahren mit Lkw und Bagger werden nicht erfolgen. Die Humusandeckung der Böschungen kann von der Trasse aus erfolgen.

Bei einem Erwerb der unwirtschaftlichen Restfläche würde nur die südlich der Trasse gelegenen Flächen (etwa 3.000 m²) zur Lagerung von Humusboden vorübergehend in Anspruch genommen.

Zudem wird für die Dauer der Inanspruchnahme eine angemessene Entschädigung gezahlt. Dabei handelt es sich jedoch um eine Entschädigungsfrage, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

5. Der Einwender erklärt, dass er eine Bepflanzung entlang der Trasse mit Bäumen oder hohen Büschen wegen der Ertragsbeeinträchtigungen ablehne.

Es ist eine Baumreihe entlang der Böschungsoberkante vorgesehen. Allerdings beträgt der Abstand vom Stamm zur Grundstücksgrenze mindestens vier Meter. Der Schatten der Bäume fällt zudem auf den Straßengrund. Die gesetzlich vorgegebenen Abstandsflächen werden eingehalten.

Der Vorhabenträger sicherte zu, die Art der Bäume und der Bepflanzung mit dem Einwendungsführer vorher abzustimmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender fordert eine Zufahrt bei der Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 0+906 um seine Fläche auch künftig so wie bisher bewirtschaften zu können. Auch die abgeschnittene Restfläche auf der anderen Seite der Trasse habe keine Zufahrt mehr.

Der Vorhabenträger sagte zu, die jeweiligen Zufahrten in Abstimmung mit dem Einwendungsführer festzulegen.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

7. Der Einwendungsführer befürchtet, dass die Erreichbarkeit der von ihm bewirtschafteten Flächen während der Bauzeit erheblich verschlechtert werde und das sicherzustellen sei, dass die Flächen jederzeit ohne Erschwernis angefahren werden können.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass die Zufahrten zu den anliegenden Grundstücken – mit straßenbaubedingten Einschränkungen – während der Baumaßnahme weiterhin möglich bleiben. Dies ist zudem durch die Auflagen unter A.III.4.2 und A.III.4.17 des Beschlusses sichergestellt.

8. Der Einwender befürchtete weiter Beeinträchtigungen nach Fertigstellung der Trasse, da beispielsweise das Grundstück mit der Flurnummer 359 aus Richtung Mitterteich bewirtschaftet werde und dazu alle Fahrten vorbei an seinem Betrieb durch Kondrau erfolgen müssen.

Der Einwender zog diesen Einwand im Rahmen des Erörterungstermins zurück. Er hat sich damit erübrigt.

4.2.1.2 Einwender Nr. 6C-12 und Nr. 6B-9

Der von der Kanzlei Pohl, Dr. Völsch, Zinner vertretene Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender trägt vor, dass die zu erwerbende Fläche (Grundstück mit der Flurnummer 172) die verpachtete Fläche von 7.125 m² auf 4.325 m² mindere. Bei derartig

kleinen Flächen stehe der Aufwand in keinem Verhältnis mehr zum Ertrag. Die Restfläche könne somit nicht mehr verpachtet werden und liege brach. Er fragt, wer ihm für den wirtschaftlichen Schaden aufkomme.

Der Einwendungsführer ist (Mit-) Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 172 der Gemarkung Kondrau.

Von dem Grundstück mit der Flurnummer 172 der Gemarkung Kondrau mit einer Gesamtfläche von 7.125 m², das derzeit landwirtschaftlich genutzt wird, verbleibt nach der baubedingten Inanspruchnahme einer Teilfläche von etwa 1.250 m² eine rechteckige Teilfläche von etwa 5.875 m². Die Inanspruchnahme der Teilfläche ist unvermeidbar, um das Planungsziel zu erreichen. Hinsichtlich der Vermeidbarkeit der Inanspruchnahme der Teilfläche wird auf die Untersuchung der verschiedenen Varianten für das RRB 2 unter Ziffer C.III.3.7.2.2 verwiesen.

Die auf Dauer benötigte Grundstücksfläche ist vom Vorhabenträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für – straßenbaubedingte – Nachteile nach den einschlägigen Richtlinien zu leisten. Dies gilt ebenso für vorübergehend in Anspruch genommene Flächen und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt, siehe hierzu auch die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses. Dabei geht es aber nur um die Entschädigung dem Grunde nach. Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist dagegen nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über diese wird – außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren entschieden. Hinsichtlich der Restfläche wird zudem auf die Ausführungen unter C.III.4.1.5 des Beschlusses Bezug genommen. Die Restfläche der Flurnummer 172, die nach dem Ende der Baumaßnahme verbleibt, ist nach der fachlichen Einschätzung des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz wirtschaftlich nutzbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender bemängelt, dass auf der nördlichen Seite der geplanten Trasse für den Bereich der Raiffeisenstraße, Marcoussistraße kein Lärmschutz vorgesehen sei. Er müsse aufgrund der schalltechnischen Untersuchung davon ausgehen, dass sich der Beurteilungspegel auf seinem Grundstück in Höhe von 52 dB(A) tagsüber und 46 dB(A) nachts bewege.

Die Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm werden in dem betroffenen Bereich nicht überschritten, daher ist auch kein Anspruch auf Lärmschutz gegeben. Bei der Berechnung wurde ein Allgemeines Wohngebiet zugrunde gelegt. Es wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt weiter aus, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume und häuslicher Umgebung führt. Besonders gravierend seien die durch den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden sowie in der Nacht verursachten Geräuschmissionen. Es seien für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards der 16. BImSchV und mit Blick auf das Vorsorgegebot die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Auch wird kritisiert, dass lediglich die Grenzwerte eines Allgemeinen Wohngebiets zugrunde gelegt worden seien. Wenn man von einem reinen Wohngebiet ausgehe, würden unter Berücksichtigung der DIN 18005 die Grenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts überschritten werden.

Soweit es um den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen geht, ist die 16. BImSchV einschlägig, vergleiche § 1 Abs. 1 BImSchV. Im Rahmen der 16. BImSchV wird nicht zwischen reinem und allgemeinem Wohngebiet differenziert, vielmehr gelten für beide Gebiete dieselben Grenzwerte. Die gesetzlichen Regelungen werden daher eingehalten. Das Vorsorgegebot wird eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird diesbezüglich auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 Teil I wird zudem auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

4. Der Einwender trägt weiter vor, dass die Nutzung des Grundstücks, das der Freizeitgestaltung diene, massiv eingeschränkt werde. Dies stelle einen Eingriff in die Eigentumsrechte nach Art. 14 GG dar.

Der Einwand wurde bereits unter C.III.4.1.12 des Beschlusses behandelt. Es wird auf diese Ziffer Bezug genommen. Ergänzend ist auszuführen, dass sich das Grundstück mit der Flurnummer 172 außerhalb des Wohngebiets befindet und derzeit landwirtschaftlich genutzt wird. Es ist daher nicht ersichtlich, inwiefern dieses Grundstück der Freizeitgestaltung dienen soll. Auch eine Bebaubarkeit und Nutzung des Grundstücks zu Wohnzwecken ist derzeit nicht gegeben. Eine besondere Nutzung des Grundstücks zur Freizeitgestaltung ist daher nicht ersichtlich. Im Übrigen könnte die verbleibende Restfläche aber, zumal diese durch das Regenrückhaltebecken 2 räumlich von der Trasse der B 299neu getrennt wird, weiterhin zur Freizeitgestaltung genutzt werden. Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender rügt auch eine Beeinträchtigung des Grundstückswertes.

Diesbezüglich wird ebenfalls auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwander trägt vor, dass die angenommenen Werte keine Messwerte seien, sondern so berechnet worden seien, dass sich diese im unteren Bereich bewegen würden. Er fragt, ob die Straßenbaubehörde entsprechende Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner kostenneutral zusichern könne, wenn bei einer später tatsächlich durchgeführten Messung festgestellt würde, dass die Grenzwerte überschritten würden.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwander führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten würden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt. Es seien unbedingt Messungen vor Ort durchzuführen, alleinige Computerhochrechnungen würden der Schwere des Eingriffs in das Stadtgebiet nicht gerecht werden. Zudem hänge die Schadstoffbelastung grundsätzlich mit der Verkehrsprognose zusammen, die grundsätzlich bestritten werde.

Es wird auf C.III.4.1.1 des Beschlusses Bezug genommen. Die maßgeblichen Grenzwerte werden – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen – unterschritten. Der Anteil der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Zusatzbelastung an der Gesamtbelastung ist dabei nur unwesentlich.

Ferner ist auszuführen, dass die Verkehrsprognose im Jahr 2017 erneuert wurde und bis zum Prognosejahr 2030 fortgeschrieben wurde. Dabei wurden insbesondere im Bereich des Schwerverkehrs deutliche Zunahmen festgestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 und C.III.4.1.14 des Beschlusses verwiesen. Aufgrund der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurde auch die Luftschadstoffberechnung erneut durchgeführt, deren Grundlage die prognostizierten Verkehrszahlen bilden. Die maßgeblichen Grenzwerte werden dennoch nicht überschritten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender führt weiter aus, dass die „Regionaltrasse“ dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Dieses besage, dass bereits die Entstehung von – in diesem Fall – Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung so weit als möglich vermieden werden soll. Dies ergebe sich aus der Schutzpflicht des Staates gegenüber den Bürgern und sei bereits in Art. 2 Abs. 2 GG festgelegt. Zudem fragt er, ob die plangegenständliche Trasse die für den Menschen vorzugswürdigste sei.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Ein Verstoß gegen das Vorsorgeprinzip liegt mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte nicht vor.

Die „Regionaltrasse“ ist nicht die vorzugswürdigste Variante, sofern nur das Schutzgut „Mensch“ berücksichtigt wird. Dabei ist aber zu beachten, dass die Trassenwahl das Ergebnis einer umfassenden Abwägung ist, in die eine Vielzahl von Kriterien eingeflossen ist. Eine Abstellung und Begutachtung des gefundenen Ergebnisses alleine unter Betrachtung des Schutzgutes „Mensch“ wird dem nicht gerecht. Vielmehr wurde dieses Schutzgut im Rahmen der Abwägung als eines der Umweltschutzgüter mit dem nötigen Gewicht berücksichtigt. Hinsichtlich der Einzelheiten der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter untersucht und abgewogen, vergleiche C.II.3.1 dieses Beschlusses. Bei alleiniger Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch, wäre die „Kappelwaldtrasse“ die günstigste Variante. Unter Berücksichtigung aller Schutzgüter dagegen stellt sich diese als die mit Abstand ungünstigste Variante dar. Es ist ferner zu beachten, dass auch bei Realisierung der „Regionaltrasse“ keine Gesundheitsgefahren für die Menschen bestehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender bringt weiter vor, dass Feinstaub und Dieselabgase wissenschaftlich erwiesen gesundheitsschädlich seien. Die EU und der deutsche Gesetzgeber würden dem Rechnung tragen, weshalb der PM10-Tagesmittelwert in Höhe von 50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft seit dem Jahr 2005 nur an maximal 35 Tagen im Jahr überschritten werden dürfe. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen sei wegen der signifikanten Kessellage ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte zu erwarten. Es sei eine echte Umgehung und damit Variante vorhanden und möglich und würde die Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen deutlich senken.

Es wird auf C.III.4.1.1 und auf C.III.3.5.2 Bezug genommen. Es ist nicht mit einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte zu rechnen. Hinsichtlich der Trassenwahl werden die Ausführungen unter C.III.4.1.13 und C.III.3.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf C.III.4.1.13 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender trägt auch vor, dass durch den Bau der „Regionaltrasse“ gezielt internationaler Transitverkehr durch besiedeltes Stadtgebiet geleitet werde und dass diese Abkürzung auch für Lkw, die die Maut nicht zahlen wollen, attraktiv sei. Es ergebe sich daher keine Entlastung, sondern vielmehr eine zusätzliche Belastung für Waldsassen. Die im Verkehrsgutachten prognostizierten Schwerverkehr-Anteile lägen weit unter dem Anteil für grenzüberschreitende Bundesstraßen. Der Einwender zweifelt damit erneut die Verkehrsprognose an. Vielmehr werde es seiner Ansicht nach zu einer erheblichen Verkehrszunahme kommen. Dazu wird auf die Fichtelgebirgsautobahn, auf deren Bau mittlerweile verzichtet worden sei und auf die Ortsumgehung Eger sowie auf den vierspurigen Ausbau der Strecke Prag-Eger Bezug genommen. Die dadurch erfolgende Verkehrszunahme, vor allem im Bereich der Lkw, sei in dem Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt worden. Der Einwender ergänzt, dass die bisherigen Verkehrszählungen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke über Waldsassen als „Schleichweg“ benutzt werde und wären daher nicht als Grundlage für Prognosen geeignet. Mit Blick auf seine Autobahnzubringerfunktion sei dieser Anteil vielmehr mit 15-20 % zu berechnen.

Durch die gewählte Trasse wird nicht gezielt internationaler Transitverkehr nach Waldsassen geleitet. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Hervorzuheben ist an dieser Stelle dabei, dass die „Regionaltrasse“ im Gegensatz zur der vom Einwender getätigten Äußerung vielmehr die verkehrlich wirksamste Variante und die einzige Variante ist, die geeignet ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus dem Stadtkern von Waldsassen zu verlagern. Die Gefahr, dass Lkw-Fahrer, die die Maut umgehen wollen, Ausweichstrecken wählen, besteht immer und besteht jetzt auch schon. Es ist daher nicht damit zu rechnen, dass dies ein Grund dafür ist, dass der Lkw-Verkehr mehr als prognostiziert ansteigt. Der Anteil dieser Fahrer existiert vielmehr jetzt auch schon und ist damit in den Prognosen inkludiert. Es ist darüber hinaus zu beachten, dass ab 01.07.2018 die geplante Lkw-Maut für Bundesstraßen eingeführt wurde. Diese betrifft auch die plangegenständliche Trasse und hat zur Folge, dass die Benutzung dieser Strecke für Lkw kostenpflichtig ist. Dies führt in der Folge aber eher vielmehr dazu, dass der Verkehr ab- und nicht zunimmt.

Wie oben bereits ausgeführt, wurde die Verkehrsprognose im Jahr 2017 erneuert und bis zum Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Dabei wurden insbesondere im Bereich des Schwerverkehrs deutliche Zunahmen festgestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 sowie C.III.4.1.14 des Beschlusses verwiesen. Die Ortsumgehung Eger und der Verzicht auf den Bau der Fichtelgebirgsautobahn sind dabei berücksichtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwender trägt weiter vor, dass der Grundwasserspiegel in Waldsassen relativ nah an der Erdoberfläche liege und durch die erforderliche Tieferlegung der Entlastungstrasse die Gefahr bestünde, dass das Bauwerk den Grundwasserspiegel tangiere. Damit könnte ein sehr sensibler Bereich durch äußere Einflüsse kontaminiert werden. Zudem könnte das Wasser bei Starkregen die Straße lahmlegen, was zur Folge hätte, dass der Verkehr durch die Stadt ausweichen würde. Zudem würde das Kanalnetz belastet, dass die Wassermengen nicht aufnehmen könne, wovon die Bewohner der Raiffeisen- und Marcoussisstraße in besonderer Weise betroffen wären.

Zudem würde die tiefergelegte Straße im Bereich der Mitterteicher Straße die Kanalisation abschneiden und eine Verlegung des Kanals nötig machen. Der Einwender sieht aufgrund der Grundwassersituation die Gefahr, dass enorme Probleme bei den Kanalarbeiten auftreten werden was zu einer Gefährdung des Wohneigentums führen würde. Zudem äußert er die Sorge, dass die Straßenbaubehörde zwar für die Errichtung des Kanalnetzes aufkomme, die wesentlich höheren Kosten der Unterhaltung aber der Bürger selbst zu tragen habe.

Es wird auf C.III.4.1.15 und C.III.4.1.16 des Beschlusses Bezug genommen. Es werden keine negativen Auswirkungen des Straßenbaus auf das städtische Kanalnetz erkannt. Über die Kosten der Änderung oder Beseitigung von Entsorgungsleitungen wird im Rahmen der Planfeststellung nicht entschieden. Es handelt sich hierbei zudem um einen Belang der Stadt Waldsassen. Lediglich ergänzend wird daher erwähnt, dass der Erste Bürgermeister der Stadt Waldsassen im Rahmen des Erörterungstermins im Jahr 2015 ausführte, dass keine Kosten auf die Bürger umgelegt würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Der Einwender befürchtet, dass im Zuge der Baumaßnahme auch die Verlegung der Raiffeisenstraße in einer Länge von 150 m sowie das Brückenbauwerk, das sich dort befindet, betroffen sein werden. Dadurch wären die Kinder gezwungen den mehr als doppelt so langen Weg entlang der Mitterteicher Straße zu nehmen, um im Bereich der Einhausung auf ein weiteres Hindernis zu treffen.

Da bei Bau-km 2+390 weiterhin die Möglichkeit besteht die B 299 neu höhenfrei sowie sicher zu kreuzen und Um- oder Mehrwege nicht erkennbar sind, wird der Einwand zurückgewiesen.

14. Im Erläuterungsbericht sei die gewählte Trasse damit gerechtfertigt worden, dass auch die anderen Varianten mit erheblichen und gravierenden Eingriffen verbunden seien. Die gewählte Trasse sei quasi das geringste Übel. Die Lärm- und Schadstoffbelastung stehe in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“ der Verkehrssituation. Der Einwender führt weiter aus, dass nur eine echte Umgehung Waldsassen wirklich entlasten würde, welche hiermit gefordert werde.

Bei der plangegenständlichen Trasse handelt es sich um eine echte Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Es wird diesbezüglich auf C.III.3.2 des Beschlusses Bezug genommen. Diese Trasse hat die größte verkehrliche Wirksamkeit, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses. Die „Kappelwaldtrasse“ wäre dagegen aufgrund der größeren Länge und des Abstands zur Stadt Waldsassen nicht in der Lage den Ziel- und Quellverkehr aufzunehmen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

4.2.1.3 Einwender Nr. 6B-79

Der Einwender ist durch Grundabtretung infolge Eigentumsübertragung auf einen Dritten nicht mehr betroffen.

Der Einwendungsführer, der im Namen der Erbengemeinschaft auftritt, erläutert, dass er mit dem Verkauf der für den Straßenbau benötigten Flächen nur einverstanden sei, wenn der Ankauf des gesamten Grundstücks erfolge. Der Umstand des Straßenbaus würde ihn auch an einer endgültigen Regelung und damit Auflösung der Erbengemeinschaft hindern. Er bittet daher darum, die Sache anzugehen, damit bald eine gemeinsame Lösung gefunden werden könne.

Von dem Grundstück mit der Flurnummer 844/2 der Gemarkung Waldsassen mit einer Gesamtfläche von etwa 8.660 m² werden vorhabenbedingt 2.050 m² auf Dauer und etwa 650 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die verbleibende Restfläche von etwa 6.610 m² wird an seiner Längsseite parallel auf eine Tiefe von 11-18 m angeschnitten. Zudem wird das Grundstück vorübergehend in einer Tiefe von 5 m in Anspruch genommen. Das Grundstück wird derzeit zu einem Drittel (etwa 2.500 m²) und zu zwei Dritteln landwirtschaftlich genutzt, wobei beide Teilflächen weiterhin nutzbar bleiben.

Um das Planungsziel zu erreichen, ist die Inanspruchnahme der oben genannten Teilfläche des Grundstücks unvermeidbar. Diese ist zu angemessenen Bedingungen

durch den Baulastträger zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist weiter eine Entschädigung für – straßenbaubedingte – Nachteile (Anschneidungsschaden, Bewirtschaftungserschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) zu zahlen. Dies gilt auch für vorübergehend in Anspruch genommene Teilfläche. Es wird auf die entsprechende Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen. Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Ein Erwerb des gesamten Grundstücks kommt nicht in Betracht. Es verbleibt eine weiterhin im Rahmen der bisherigen Verwendungen nutzbare Restfläche. Es entsteht daher keine unwirtschaftliche Restfläche, wobei auch mögliche Entschädigungen für eine solche keine Frage der Planfeststellung selbst, sondern eine Frage des Entschädigungsverfahrens ist. Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.4 Einwender Nr. 6B-27

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen. Er ist Pächter des als Garten genutzten Teils des Grundstücks mit der Flurnummer 844/2.

1. Der Einwender trägt vor, durch den Bau der neuen Trasse in seinen Rechten massiv eingeschränkt zu werden. Der vordere Teil des Gartens würde völlig verloren gehen. Das verbleibende Gartenstück, das seiner Erholung diene, würde für ihn enorm an Wert verlieren, da er durch den Lärm erheblich beeinträchtigt werde.

Der Einwender erhält eine Pachtaufhebungsentschädigung für den Teil des Gartens, der dauerhaft in Anspruch genommen wird. Dies gilt auch für weitere straßenbaubedingte Nachteile sowie für die vorübergehend in Anspruch genommene Teilfläche. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses Bezug genommen. Die Höhe der Entschädigungsforderung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender fordert die Neuanlage des Weges im Garten für seinen Lkw sowie die Neuerrichtung eines Einfahrtstores.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Der Einwand hat sich damit erübrigt.

3. Er fordert ferner die Verlegung der Wasserleitung, damit die Wasserversorgung sichergestellt werde.

Auch dies wurde vom Vorhabenträger zugesichert. Der Einwand hat sich damit erübrigt.

4. *Der Einwender fordert auch, dass der Beweissicherungskorridor auf den Bereich seines Schuppens erweitert werde.*

Es wird auf C.III.4.1.15 Bezug genommen. Eine Beweissicherung ist an dieser Stelle aufgrund der Entfernung zur B 299neu nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. *Der Einwender trägt weiter vor, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung in seinem Garten führen würde. Es seien für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards der 16. BImSchV und mit Blick auf das Vorsorgegebot die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.*

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. *Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten werden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt. Es seien unbedingt Messungen vor Ort durchzuführen, alleinige Computerhochrechnungen würden der Schwere des Eingriffs in das Stadtgebiet nicht gerecht werden.*

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. *Der Einwender fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt werde.*

Es wird insoweit auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. *Im Erläuterungsbericht sei die gewählte Trasse damit gerechtfertigt worden, dass auch die anderen Varianten mit erheblichen und gravierenden Eingriffen verbunden seien. Die gewählte Trasse sei quasi das geringste Übel. Die Lärm- und Schadstoffbelastung stehe in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“*

der Verkehrssituation. Der Einwender führt weiter aus, dass nur eine echte Umgehung Waldsassen wirklich entlasten würde, welche hiermit gefordert werde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.5 Einwender Nr. 6B-38

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Er wendet ein, dass die Verlegung für ihn keine Entlastung darstelle, da es sich lediglich um eine Verschiebung um 200 m in Richtung Norden handele und Feinstaub sowie Lärm erhalten blieben.

Durch die Realisierung der „Regionaltrasse“ kommt es zu einer verkehrlichen Entlastung des Stadtkerns von Waldsassen und des Ortsteils Kondrau. Der Verkehrsfluss wird durch die neue Trassierung wesentlich verbessert. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Am Wohnort des Einwenders kommt es zu keiner Überschreitung der geltenden Lärmgrenzwerte und der Grenzwerte hinsichtlich der Schadstoffbelastung. Es wird zusätzlich auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt weiter vor, dass mit dem Neubau der Trasse seine beiden Betriebsstätten getrennt würden, da die Liststraße an der Trasse ende und nur eine Fahrrad- und Fußgängerunterführung für eine Verbindung Sorge. Dies sei eine wesentliche Beeinträchtigung des betrieblichen Ablaufs, da er nun durch die Innenstadt fahren müsse, um den Betrieb, in der im Einwendungsschreiben näher bezeichneten Straße erreichen zu können.

Der Einwender hat keinen Anspruch auf Beibehaltung der aktuell bestehenden Situation. Sofern auf Dauer Zufahrten oder Zugänge durch die Änderung oder die Einziehung von Bundesstraßen unterbrochen werden oder ihre Benutzung erheblich erschwert wird, so hat der Träger der Straßenbaulast einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder, soweit dies nicht zumutbar ist, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, vergleiche § 8a Abs. 4 S. 1 FStrG. Die Norm ist vorliegend aber nicht einschlägig. Sinn und Zweck des § 8a Abs. 4 FStrG ist es Zufahrten und Zugänge zu den Grundstücken zu schützen, also eine unmittelbare Verbindung nach außen herzustellen, nicht dagegen eine unmittelbare Verbindung mit anderen Grundstücken zu gewährleisten. Die bestehenden Zufahrten aus den beiden im Einwendungsschreiben aufgeführten Anwesen zum öffentlichen Wegenetz bleiben unverändert. Die Art und

Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung stellt keine Rechtsposition dar. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs, mithin auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege, soweit eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz erhalten bleibt. Sofern durch eine hoheitliche Maßnahme, wie vorliegend die Verlegung einer Bundesstraße, eine öffentliche Straße auf dem Fahrweg zwischen zwei Betriebsstätten unterbrochen wird und dadurch ein weiterer Weg nötig wird, wird dadurch nicht in eine Rechtsposition des Grundstückseigentümers eingegriffen. Niemand hat einen Anspruch darauf, dass ein öffentlicher Weg nicht verändert wird (vergleiche Aust, „Enteignungsentschädigung“, 5. Auflage 2002, Rn. 520). Es bleibt hier die innerstädtische Verbindung zwischen den Betriebsstätten über die Prinz-Ludwig-Straße und die Konnersreuther Straße erhalten. Auch die jetzige Verbindung führt durch die Innenstadt von Waldsassen. Der Fahrweg verlängert sich durch die Verlegung der B 299 von etwa 350 auf etwa 800 m. Dieser „Mehrweg“ ist – vor allem mit dem Auto – denkbar gering.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwander trägt weiter vor, dass es noch schlimmer sei, dass er einen Teil des Grundstücks abgeben müsse und zur Seite des Produktionsgebäudes kein Lärmschutz geplant sei. Es sei menschenunwürdig unmittelbar an so einer viel befahrenen Straße zu arbeiten und es damit noch schwieriger werde Personal zu finden. Er fordert daher eine Überarbeitung der Planung und die Aufnahme einer Lärmschutzmaßnahme in die bestehende Planung in der Baumeister-Emil-Engel-Straße zur Seite des Gewerbegebiets hin.

Von dem Grundstück mit der Flurnummer 216/2 mit einer Gesamtgröße von 2.367 m² werden etwa 55 m² auf Dauer und vorübergehend etwa 280 m² benötigt. Bei der dauernd in Anspruch zu nehmenden Teilfläche handelt es sich um einen etwa Ein- bis Zwei Meter breiten Grundstücksstreifen entlang der Grenze zum ehemaligen Bahndamm. Dieser Grundstücksstreifen wird aktuell als Rasenfläche, mithin nicht gewerblich, genutzt. Die sich auf dem Grundstück befindenden Gebäude bleiben unberührt.

Die auf Dauer benötigte Grundstücksfläche ist vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für – straßenbaubedingte – Nachteile (Anscheidungsschaden, Bewirtschaftungserschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) zu leisten. Dies gilt auch für die nur vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt. Es wird auf die Auflage unter

A.III.4.1 des Beschlusses Bezug genommen. Für die Erreichung des Planungsziels ist die Inanspruchnahme der Teilfläche aus dem eben genannten Grundstück unvermeidbar.

Die Beurteilungspegel werden nicht überschritten. Die Überprüfung der Lärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen – nicht überschritten werden. Es besteht daher kein weitergehender Anspruch auf Lärmschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwander fordert, dass ein direkter Zugang von der Liststraße zur Baumeister-Emil-Engel-Straße für Pkw in die Planung eingearbeitet werde. Er meint, dass die Kostendifferenz (Fahrrad- oder Pkw-Unterführung) nicht mehr so groß sein könne.

Eine Unterführung, die für den Kfz-Verkehr geeignet wäre, müsste nicht nur deutlich breiter sein, sondern würde überdies auch eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m erfordern. Unmittelbare Folgen davon wären neben einer zusätzlichen Grundinanspruchnahme auch die Erforderlichkeit von Gebäudeabbrüchen. Auch die Erschließungen der betroffenen Grundstücke wäre dadurch nicht mehr gewährleistet. Ferner wären Änderungen an der Entwässerung der B 299neu erforderlich. Zudem müsste der städtische Abwasserkanal in der Liststraße verändert werden. Eine Umgestaltung wäre demnach nicht nur mit erheblichen Mehrkosten, sondern auch mit massiven technischen Problemen behaftet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.6 Einwander Nr. 6B-52

Der Einwander ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwander trägt vor, dass die „Regionaltrasse“ aus seiner Sicht einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle, er diese Trasse ablehne. Er fordert die Umsetzung des Bürgerentscheids aus dem Jahr 2009.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Auch hinsichtlich der Forderung der Umsetzung des Bürgerentscheids wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Es kommt durch die Realisierung der „Regionaltrasse“ nicht zu einem schweren Eingriff in das Stadtgebiet. Dieses wird durch die Verlagerung des Verkehrs vielmehr deutlich entlastet. Die Regionaltrasse ist dabei die verkehrlich wirksamste Variante.

Auch sofern der schwere Eingriff in der optischen Veränderung gesehen werden sollte, liegt ein derartiger nicht vor. Zwar kommt es zu einer optischen Veränderung, es wurde aber eine städtebaulich ansehnliche Ausführung aller vorgesehenen Lärmschutzwände seitens des Vorhabenträgers zugesichert. Zudem wird durch die zwei Trogbauwerke die Trennwirkung so gering wie möglich gehalten. Es handelt sich zudem insofern um einen Belang der Stadt Waldsassen. Dieser wurde eine Visualisierung der Baumaßnahme übergeben. Es besteht seitens der Stadt Einverständnis mit der optischen Planung. Es liegt kein schwerwiegender Eingriff in das Stadtbild vor.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender fordert, dass ihm eine klare Auskunft (auch für die Bauzeit) über die Veränderung der Feinstaubentwicklung und bezüglich des Abgasrisikos in seiner Straße gemacht wird.

Für alle untersuchten Abschnitte wurde eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte errechnet. Der Anteil der durch den Straßenbau hervorgerufenen Zusatzbelastung an der Gesamtbelastung ist dabei nur unwesentlich. Dies wurde durch eine erneute Luftschadstoffuntersuchung im Jahr 2017 bestätigt. Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen sind daher nicht veranlasst. Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender bringt weiter vor, dass er zweimal täglich unter der Woche auf die „andere Seite der Stadt“ müsse. Dies sei aufgrund der zu erwartenden Behinderungen eine zeitliche Belastung, welche so nicht akzeptabel ist.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass alle Stadtteile jederzeit erreichbar sind. Es ist allerdings trotzdem mit gewissen verkehrlichen Einschränkungen zu rechnen, die hingenommen werden müssen. Da die hauptsächlichen Bauarbeiten aber auf der Bahntrasse stattfinden werden, werden sich die verkehrlichen Einschränkungen auf gewisse Zeiten beschränken.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender trägt weiter vor, dass in Richtung Raiffeisenstraße, Marcoussisstraße, Schulstraße, Neuteichweg, Konnersreuther Straße, Baumeister-Emil-Engelstraße, Jakob-Steinfels-Straße, dem gesamten Neubaugebiet Schützenstraße links, Chodauer Straße, Gerwigstraße und dem Stationsweg keine Lärmschutzwände geplant seien. Hier würden viele Freunde und Bekannte wohnen, um deren Gesundheit er sich Sorgen mache.

Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm bedarf es keiner Lärmschutzmaßnahmen an den genannten Straßen und Gebieten. Es wird auf C.III.4.1.1. und C.III.3.5.1 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt auch aus, dass in den Unterlagen keine ausreichenden Informationen über die Kosten, welche auf die Stadt zukommen würden, enthalten seien.

Es handelt sich hierbei um einen Belang der Stadt Waldsassen und nicht um einen eigenen des Einwenders. Im Übrigen ist anzumerken, dass im Erläuterungsbericht unter der Ziffer 3.6 die Wirtschaftlichkeit der Varianten behandelt wird, vergleiche Planunterlage 1d, Seite 58.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender erläutert, dass ihn die „Regionaltrasse“ mit 3.200 Kfz/Tag im Jahr 2025 belaste, die „Kappelwaldtrasse“ dagegen nur mit 2.100 Kfz/Tag. Er fordert die Fürsorgepflicht des Staates ein und bittet darum, ihm die Anzahl der Lkw an diesen Zahlen zu nennen.

Bei den vom Einwender genannten Zahlen, handelt es sich um jene aus der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012 für das Jahr 2025 prognostizierten Zahlen. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Übertragen auf die vom Einwender vorgetragene Situation ist für das Prognosejahr 2030 für die Konnersreuther Straße Folgendes auszuführen: Bei der „Regionaltrasse“ werden 3.600 Kfz/24h und 200 SV/24h erwartet. Dies bedeutet im Vergleich zur Bestandssituation eine zusätzliche Belastung von 100 Kfz/24h, während es im Bereich des Schwerverkehrs zu keinen neuen Belastungen kommt. Bei der „Kappelwaldtrasse“ werden 2.600 Kfz/24h und 250 SV/24h erwartet. Dies bedeutet im Vergleich zur Bestandssituation eine Entlastung von 900 Kfz/24h und im Bereich des Schwerverkehrs eine zusätzliche Belastung von 50 SV/24h.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Die plangegenständliche Trasse ist dabei das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Der staatlichen Fürsorgepflicht wird damit nachgekommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Während der Bauzeit sei mit extremen Verkehr in der Konnersreuther Straße zu rechnen. Die Lkw würden in geringer Entfernung an dem Haus des Einwenders vorbeifahren. Er fordert ein Beweissicherungsverfahren auf Kosten des Staates an seinem Haus, sodass der zu erwartende Schaden durch entsprechend viele Schwerlastfahrzeuge festgestellt werden könne.

Hinsichtlich des Verkehrskonzepts wird auf Ziffer 6.7 des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1d) verwiesen. Bei der vorgesehenen Verkehrsregelung während der Bauzeit ist nicht ersichtlich, inwieweit das Anwesen des Einwendungsführers durch den Umleitungsverkehr betroffen sein sollte. Sofern einzelne Verkehrsteilnehmer eine hiervon abweichende Umfahrungsstrecke wählen, ist dies nicht kalkulierbar.

Soweit der Einwender Schäden an seinem Haus befürchtet, ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Konnersreuther Straße um eine Staatsstraße handelt, die grundsätzlich für die Aufnahme von zusätzlichem Verkehr geeignet und gemäß der Widmung rechtlich zugelassen ist. Demnach kann auch nicht damit gerechnet werden, dass es zu Schäden an dem Haus des Einwenders kommt, zumal ohnehin nicht mit übermäßigem Verkehr auf dieser Straße zu rechnen ist.

Beweissicherungsmaßnahmen werden im Rahmen des Beweissicherungskorridors (vergleiche Planunterlage 4.2) durchgeführt. Das Anwesen des Einwenders befindet sich nicht innerhalb dieses Korridors. Es ist, wie eben erläutert, aufgrund der Entfernung der geplanten Trasse nicht mit Schäden an diesem zu rechnen. Sollte es aber dennoch wider Erwarten zu Schäden an diesem kommen, so sind diese vom Vorhabenträger zu entschädigen, sofern der Einwender nachweisen kann, dass diese durch die Baumaßnahme bedingt sind. Es wird ergänzend auf C.III.4.1.10 und C.III.4.1.11 des Beschlusses Bezug genommen.

Die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte werden beim Wohnort des Einwenders eingehalten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Hinsichtlich der Einzelheiten zum Baulärm wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und auf die unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlusses gemachten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Die plangegenständliche Trasse widerspricht nach Ansicht des Einwenders dem Bürgerwillen und auch dem Abstimmungsverhalten beim Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender befürchtet durch die Tunnel- und Troglage ein erhöhtes Risiko für Verkehrsunfälle und damit für massive Verkehrsbehinderungen in seiner Stadt. Dies werde zu verstärktem Verkehr auf den Ausweichrouten führen, zu denen auch die Konnersreuther Straße zähle.

Es wird durch die Realisierung der plangegegenständlichen Variante vielmehr zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer kommen. Durch die höhenfreien Kreuzungen und entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen an den Knotenpunkten ist mit einem regelmäßigen Verkehrsfluss zu rechnen, was derzeit nicht der Fall ist. In der Gesamtschau erweist sich die gewählte Variante als diejenige mit dem größten Sicherheitspotential. Jegliche Unfallgefahr kann demgegenüber natürlich nicht ausgeschlossen werden, was aber bei keiner Variante der Fall ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender meint, dass die Alternativtrasse nicht ausreichend geplant worden sei, weshalb auch dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs nicht in ausreichendem Maße nachgekommen worden sei.

Es wird auf C.III.4.1.13 und C.III.4.1.19 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender führt aus, dass die im Stadtgebiet eingerichteten Grundwassermessstellen erst erstellt worden seien, als der Plan bereits vorgelegen habe. Er geht daher davon aus, dass zum Zeitpunkt der Planerstellung keine ausreichenden Informationen zu den Grundwasserströmen und den damit verbundenen Risiken in Bezug auf die geplanten Bauvorhaben vorgelegen haben.

Es wird auf C.III.4.1.15 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwender merkt an, dass Herr Noll vom Straßenbauamt im Mai 2009 in der Bürgerversammlung Waldsassen erklärt habe, dass es nur die Straße durch die Stadt geben würde, die Alternative wäre die Nulllösung. Er findet diese „Drohung“ unangemessen, störend und verwirrend.

Diesbezüglich ist keine Erwiderung erforderlich, da die gegenständlich bezeichnete Informationsveranstaltung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist und aufgrund der Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde ohnehin auch keinen Einfluss auf das Verfahren hat.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er trägt vor, dass die Planungen die neuen Pläne der tschechischen Seite nicht in ausreichendem Maß berücksichtigen würden. Er fordert daher eine Aktualisierung der Verkehrszahlen unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung.

Es wurden im Jahr 2015 erneut Verkehrszählungen durchgeführt. Dies erfolgte nach Eröffnung der Ortsumgehung von Cheb. Diese Zählergebnisse wurden dann im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom 24.01.2017 analysiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich daher erübrigt.

14. Der Einwender wendet auch ein, dass das Schutzgut Mensch nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt werde und eine nachvollziehbare Abwägung gegenüber dem Schutzgut Natur nicht stattfinden würde.

Das Schutzgut Mensch ist eines von mehreren Schutzgütern, das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung umfassend begutachtet wird. Abschließend werden dann die Umweltauswirkungen bewertet. Es wird hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung auf C.II.3 des Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Im Rahmen der Trassenwahl war auch die Auswirkung der Varianten auf die Umweltschutzgüter ein wichtiger Belang.

Ferner ist zu beachten, dass gemäß § 50 BImSchG bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten ist, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebäude sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, wie beispielsweise unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete, soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Im Rahmen der Trassenwahl hat der Belang des Immissionsschutzes ebenfalls Eingang gefunden. Dem Vorsorgegebot im Sinne des § 50 BImSchG wurde Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2, C.III.3.5.1, C.III.3.5.2 sowie C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Er trägt weiter vor, dass die Kosten der „Regionaltrasse“ aufgrund der aktuellen Planungen über denen der „Kappelwaldtrasse“ liegen würden. Er bittet um aktualisierte Auskünfte.

Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ beziehungsweise der „Ortsdurchfahrt Kondrau“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Nach Ansicht des Einwenders müssen die Anwohner gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Ziffer 3 StVO vor Lärm und Abgasen geschützt werden. Er sei sehr lärmempfindlich und

könne bei entsprechendem Straßenlärm nicht schlafen. Er erkundigt sich, wie die Entwicklung diesbezüglich während der Bauzeit in der Konnersreuther Straße gesehen werde und ob Lärmschutzfenster bezahlt würden. Der Lärm ist seiner Meinung nach nicht akzeptabel, da er bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermeidbar wäre.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Die plangegegenständliche Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Demnach ist es zwar richtig, dass in Sachen Immissionsschutz die „Kappelwaldtrasse“ die günstigere ist. Der Immissionsschutz ist dabei aber nur ein Belang von vielen, der seinem Gewicht entsprechend in die Abwägung eingestellt wurde. Zudem ist zu beachten, dass in Fällen, in denen es um den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen geht, die 16. BImSchV einschlägig ist. Die individuelle Lärmempfindlichkeit findet dagegen keine Beachtung. In der Konnersreuther Straße sind keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte zu befürchten, weshalb auch kein Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht. Es wird ergänzend auch auf C.III.4.1.1 sowie auf C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Während der Bauzeit werden die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte beim Anwesen des Einwenders eingehalten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Hinsichtlich der Einzelheiten zum Baulärm wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und auf die unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Der Einwender trägt vor, dass er in der Glashütte Lamberts unmittelbar an der geplanten Trasse arbeite. Es sei während des gesamten Tages mit einer massiven Schadstoff- und Lärmbelastung zu rechnen. Ferner sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX gemäß §§ 3 f. der 22. BImSchV überschritten werden.

Es ist an dem betreffenden Ort mit keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte zu rechnen. Dies gilt hinsichtlich Verkehrslärm und Luftschadstoffe gleichermaßen. Im Jahr 2017 wurden sowohl die schalltechnischen Berechnungen als auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Basis der aktuellen Verkehrszahlen erneuert. Es wird auf die Planunterlagen 8.1d (Berechnungspunkt 83) und 8.2b Bezug genommen. Auch die Bedenken, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX nicht eingehalten werden, sind unbegründet. Dabei ist noch anzumerken, dass die 22. BImSchV im Jahr 2010 außer Kraft getreten ist und durch die 39. BImSchV ersetzt wurde. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Er sagt, dass für die Straße ein Teil aus seinem Grundstück benötigt werde, er dem Verkauf aber nicht zustimme.

Der Einwander ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 184, Gemarkung Kondrau. Aus diesem Grundstück mit einer Gesamtfläche von 6.515 m² werden etwa 50 m² auf Dauer und etwa 150 m² vorübergehend benötigt. Das betreffende Grundstück wird an seiner äußersten südöstlichen Ecke angeschnitten, bei der dauernd in Anspruch zu nehmenden Teilfläche handelt es sich um einen schmalen dreiecksförmig zulaufenden und maximal drei Meter breiten Grundstücksstreifen entlang der Ortsstraße/Raiffeisenstraße in der südöstlichen Ecke dieses Grundstücks. Die benötigte Grundstücksfläche ist vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für – straßenbaubedingte – Nachteile (Anschneidungsschaden, Bewirtschaftungsschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) nach den einschlägigen Richtlinien zu leisten. Die gilt ebenso für die nur vorübergehend in Anspruch genommene Fläche. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses hingewiesen. Um das Planungsziel erreichen zu können, ist die Inanspruchnahme der Teilfläche aus dem Grundstück mit der Flurnummer 184 unvermeidbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Der Einwander führt auch aus, dass durch den Bau der Straße seine dortigen Grundstücke an Wert verlieren würden. Er habe geplant, dort ein Mietshaus als Altersvorsorge zu errichten. Dies könne er nicht mehr realisieren, da niemand an so einer Straße wohnen möchte.

Das abtretungsbetroffene Grundstück mit der Flurnummer 184 wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Da sich dieses Grundstück aus baurechtlicher Sicht im Außenbereich befindet, ist eine Bebaubarkeit mit einem Mietshaus aktuell und, sofern sich keine weiteren Änderungen ergeben, nicht möglich. Da auf diesem Grundstück aktuell niemand wohnt und dies wohl auch künftig mangels Innenbereichslage der Fall ist, scheidet eine Wertminderung wegen Verkehrslärm aus. Sollte eine Bebauung mit einem Mietshaus baurechtlich dennoch zulässig sein, so hat eine Überprüfung der Lärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen – nicht überschritten werden.

Die Errichtung eines Mietshauses ist – die baurechtlichen Voraussetzungen ausgeklammert – aufgrund der verbleibenden Grundstücksgröße von etwa 6.450 m² weiterhin möglich. Eine Wertminderung ist also auch diesbezüglich ausgeschlossen.

Als abtretungsbetroffenem Grundstückseigentümer steht dem Einwender grundsätzlich ein Anspruch auf Wertminderung seines Restgrundstücks (Verschlechterung der Wohnqualität) zu. Hinsichtlich der Frage, in welcher Höhe der Grundbesitz infolge der Straßenbaumaßnahme eine Wertminderung erleidet, handelt es sich um eine Entschädigungsfrage, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Es wird zudem auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Abgesehen von dem Grundstück mit der Flurnummer 184 werden weitere Grundstücke des Einwenders nicht unmittelbar betroffen. Unabhängig davon, ob diese – nicht abtretungsbetroffenen – Grundstücke baurechtlich überhaupt bebaubar sind, hat eine Überprüfung der Lärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe nach Angabe des Vorhabenträgers ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen – nicht überschritten werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.7 Einwender Nr. 6B-58

Der Einwender ist durch vorübergehende Grundabtretung nicht mehr betroffen.

1. Der Einwender wendet sich allgemein gegen die vorübergehende Nutzung von Grund, der zu seinem Grundstück gehöre. Da er die Straße grundsätzlich ablehne, wendet er sich gegen die Eingriffe in seine Eigentumsverhältnisse.

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 897/6. Auf die vorübergehende Inanspruchnahme dieses Grundstücks wurde vom Vorhabenträger allerdings verzichtet.

Der Einwender ist nicht Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 897/7. Es ist nicht ersichtlich, in welchen eigenen Belangen der Einwender im Hinblick auf dieses Grundstück betroffen sein soll. Auch wurde keine Vollmacht vorgelegt.

Er ist auch nicht Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 906, welches von der bestehenden Umzäunung umfasst ist.

2. Der Einwender trägt vor, dass seit dem Jahr 2008 auf den Grundstücken mit den Flurnummern 897/6 und 897/7 eine neue Kanalleitung mit Hebewerk für das Abwasser bestehe. Das Regenwasser werde über die 50 Jahre alte bestehende Leitung abgeführt. Bei Realisierung der plangegegenständlichen Trasse solle vorübergehend Grund in Anspruch genommen werden, der genau da liege, wo sowohl die neuen als auch alten Leitungen liegen. Sofern es zur Grundinanspruchnahme komme, müsse eine Lösung gefunden werden, da der Regenwasserkanal, der etwa 50 Jahre alt sei, eventuell unter der neu zu errichtenden Böschung läge und für Reparaturarbeiten nicht mehr

erreichbar wäre. Auch liege der Kanal weniger als einen Meter tief und nehme nach Meinung des Einwenders durch das Befahren mit schweren Baumaschinen Schaden.

Der Einwender fordert, dass sichergestellt werden müsse, dass die Ableitung von Regen- und Abwasser weiterhin möglich sei und keine der Kanalleitungen beschädigt werde. Etwaige Wiederherstellungskosten müssen zu Lasten des Vorhabenträgers gehen.

Der Vorhabenträger erklärte den Verzicht auf die Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurnummer 897/6. Hinsichtlich des Grundstücks mit der Flurnummer 897/7 ist der Einwender mangels Eigentümerstellung oder sonstiger Rechtsposition nicht betroffen.

Der Vorhabenträger sicherte aber zudem eine Beweissicherung des Kanals zu.

Es wird ergänzend auf die Auflagen unter A.III.2.8 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

3. Der Einwender führt weiter aus, dass das Oberflächenwasser der Grundstücke mit den Flurnummern 897/6 und 897/7 der Gemarkung Waldsassen in den Forellenbach eingeleitet werde. Teile der Ableitung verlaufen am Rand des Grundstücks mit der Flurnummer 905/2 der Gemarkung Waldsassen, möglicherweise aber auch im Bahndamm (Grundstück mit der Flurnummer 593/33 der Gemarkung Waldsassen). Auf eine weiterhin mögliche Ableitung sei zu achten. Die Ableitung des Regenwassers müsse in jedem Fall sichergestellt werden. Eventuell notwendige Änderungen müssen nach Ansicht des Einwenders zu Lasten des Vorhabenträgers gehen.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich erübrigt.

4. Der Einwender trägt auch vor, dass wie aus den Planunterlagen ersichtlich werde, sein Wohnhaus durch eine Lärmschutzwand geschützt werde. Laut den angegebenen Lärmschutzberechnungen würden die vorgeschriebenen Pegel durch den Bau dieser Wand eingehalten. Der Einwender zweifelt die Richtigkeit dieser Berechnungen an, da die Verkehrsprognose fehlerhaft sei.

Es wurde im Jahr 2017 eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Diese wiederum bildet die Basis für die ebenfalls vorgenommene erneute schalltechnische Untersuchung, vergleiche diesbezüglich C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.1 des Beschlusses. Der Einwand hat sich damit aufgrund der aktualisierten Verkehrsuntersuchung erübrigt.

5. Der Einwender trägt weiter vor, dass nicht nachvollziehbar sei, dass für sein Wohnhaus keine Lärmschutzfenster vorgesehen seien.

Die Tatsache, dass an dem betreffenden Objekt keine Lärmschutzfenster vorgesehen sind, liegt daran, dass bereits durch die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwand (aktive Lärmschutzmaßnahme) der so genannte Vollschutz erreicht wird. Das bedeutet, dass bereits die Errichtung der Lärmschutzwand dazu führt, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV unterschritten werden. Passive Lärmschutzmaßnahmen, wie beispielsweise der Einbau von Lärmschutzfenstern, werden nur dann relevant, wenn ein so genannter Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht werden kann oder diese unverhältnismäßig wären, was vorliegend nicht der Fall ist. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d sowie auf die allgemeinen Ausführungen in dieser Unterlage Bezug genommen.

Allerdings wurde in Bezug auf den Baulärm unter Ziffer A.III.2.1.2.4 für dieses Anwesen teilweise ein Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen (beispielsweise Schallschutzfenster, sonstige Dämmungen von Außenbauteilen) festgesetzt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender erklärt, dass er mit der vorzeitigen Abstufung der Lärmschutzwand nicht einverstanden sei. Hierdurch würde ein Großteil seines Gartens entwertet. Eine spätere Nutzung des Nebengebäudes würde erschwert, sodass es sinnvoll erscheine bereits jetzt entsprechende zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen (Verlängerung der Lärmschutzwand) zu ergreifen.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass die Empfehlungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt im Zuge der Entwurfsplanung berücksichtigt wurden. Danach werden die Lärmschutzanlagen an den Enden im Verhältnis 1:8 auf eine Höhe von 1,0 m abgesenkt und die unterschiedlichen Höhen benachbarter Anlagen im gleichen Verhältnis ineinander übergehen lassen, vergleiche hierzu Unterlage 5.3.2d. Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV sind darüberhinausgehende weitere Lärmschutzmaßnahmen nicht veranlasst, vergleiche dazu bereits Ziffer 5 sowie die dort genannten Verweise.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender erläutert, dass das Bayerische Landesamt für Umwelt bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2000 auf Seite vier seiner Stellungnahme gefordert habe, eine Dammschulter aus Überschussmaterial bis zur Staatsstraße 2178 zu errichten. Er beantragt die Verlängerung der Lärmschutzwand mit

4,5 m Höhe bis zum Ende seines Grundstücks und erst danach die Absenkung von 4,5 m auf 2 m. Ebenso fordert er die Errichtung der Dammschulter aus Überschussmaterial bis zur Staatsstraße 2178 mit 2 m Höhe.

Der Vorhabenträger verweigerte die Verlängerung der Lärmschutzanlage. Da die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, ist dies nicht zu beanstanden. Es sind keine über die bereits vorgesehenen Lärmschutzanlagen hinausgehenden veranlasst. Dies gilt auch für die Forderung nach der Errichtung der Dammschulter aus Überschussmassen. Es wird hinsichtlich der Einzelheiten auf die Ziffer 6 und vor allem die dort aufgeführten Verweise Bezug genommen.

Hinsichtlich der Überschussmassen ist anzumerken, dass der Vorhabenträger ausführte, dass der Einbau dieser außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nur mitgetragen werden könne, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt seien: Es müssten die erforderlichen Genehmigungen von der Stadt Waldsassen beigebracht werden und die benötigten Grundstücksflächen von dieser erworben beziehungsweise zu Verfügung gestellt werden. Ferner dürften dem Vorhabenträger keine zusätzlichen Kosten entstehen und die Stadt Waldsassen müsse die Unterhaltung übernehmen. Da es sich hier um eine außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klärende Angelegenheit handelt, ist dies für das hiesige Verfahren ohne Bedeutung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender beantragt, dass im Falle der Realisierung der plangegenständlichen Trasse die Begrünung der geplanten Lärmschutzwand im Bereich seines Grundstücks bis zum Ende der Lärmschutzwand fortgesetzt werde.

Der Vorhabenträger sicherte die direkte Begrünung der Lärmschutzwand bis zum Ende des Grundstücks zu. Er führt aus, dass in der Planunterlage 10.3d Blatt 5d ersichtlich sei, dass die direkte Begrünung der Lärmschutzwand bis zum Beginn der künftigen Böschung vorgesehen sei. Daran anschließend stehe eine dichte Bepflanzung vor der Lärmschutzwand. Eine durchgehende Begrünung der Lärmschutzwand sei damit bereits vorgesehen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

9. Der Einwender wendet sich weiter gegen eventuelle Beschädigungen an seinen Gebäuden durch schwere Baumaschinen während der Bauzeit. Er beantragt vor Aufnahme der Bauarbeiten die Durchführung einer Bestandsaufnahme (Beweissicherung) an seinen Gebäuden. Er befürchtet Schäden an den Gebäuden durch Rammarbeiten, sonstige Vorarbeiten und den Einsatz von Verdichtungsgeräten.

Die Durchführung einer Beweissicherung wurde vom Vorhabenträger zugesichert.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

10. Der Einwender führt weiter aus, dass sein Grundstück im Beweissicherungskorridor liege. Aus den Unterlagen würde aber nicht hervorgehen, was genau gemacht werden solle. Er fordert hinsichtlich des Leistungsumfangs eine Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Benachrichtigung mit Bilddokumentation je Gebäude und einen Schlussbeweissicherungsbericht. Ferner müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Der Vorhabenträger sicherte konkret die Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume zu. Der Rest bestimmt sich nach der Notwendigkeit im Einzelfall. Die Forderung des Einwenders ist zu weitgehend. Die flexible Durchführung weiterer Maßnahmen neben dem konkret zugesagten Umfang ist angemessen und erfüllt den vom Einwender gewünschten Zweck, abgesichert zu sein, sofern durch die Bauausführung Schäden auftreten können.

Der darüber hinausgehende geforderte Umfang der Einwendung wird daher zurückgewiesen.

11. Der Einwender beantragt auch eine Beweissicherung seines Anwesens inklusive der bestehenden Grundwasserverhältnisse. Diese sei nach dem modernsten Stand der Technik, ausreichend und umfassend vor Baubeginn und nach Bauende durchzuführen. Für den Fall, dass sich Beschädigungen oder Beeinträchtigungen zeigen sollten, beantragt er, dass diese unverzüglich abzustellen seien. Für Beschädigungen an Gebäuden habe der Vorhabenträger Schadensersatz zu leisten.

Der Vorhabenträger sicherte die Durchführung einer entsprechenden Beweissicherung zu. Die Frage, ob und wann Schadensersatz zu zahlen ist, ist eine Frage die außerhalb des öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahrens zu klären ist. Es wird ergänzend auf C.III.4.1.10 und C.III.4.1.11 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwender trägt vor, dass sein derzeitiger Gartenzaun in bisheriger Form durch die Maßnahme nicht zu erhalten sei. Sein Grundstück müsse nach Fertigstellung der Baumaßnahme im am Bahndamm angrenzenden Bereich komplett neu eingezäunt werden. In den vorliegenden Unterlagen (BWVZ laufende Nummer 2.13) sei die Wiederherstellung von Einfriedungen zugestanden worden. Er weist explizit darauf hin, dass der Zaun bei Realisierung der plangegegenständlichen Trasse das Grundstück mit der Flurnummer 897/6 einzufrieden habe – auch wenn er derzeit die Grundstücke mit

den Flurnummern 906 und 897/6 umfasse. Im Erörterungstermin am 19.07.2001 sei diesem Punkt bereits Rechnung getragen worden.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dies im Rahmen der Bauausführung mit dem Einwender zu vereinbaren.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

13. Der Einwender sagt, dass aus den Planunterlagen nicht ersichtlich sei, wie die Entwässerung für das Böschungswasser im Bereich seines Grundstücks erfolge. Er beantragt, dass, unabhängig davon wie das Oberflächen- und das Böschungswasser geführt werden solle, es zu keinen Beeinträchtigungen oder Vernässungen seines Grundstücks mit den darauf befindenden Immobilien kommen dürfe. Beim späteren Betrieb der Straße sei sicherzustellen, dass dies ausgeschlossen sei.

Der Vorhabenträger führt aus, dass, soweit das auf der Böschung anfallende Niederschlagswasser dort nicht versickere, die Ableitung über die straßenbegleitende Mulde erfolge. Die Ableitung des auf der Straße anfallenden Oberflächenwassers erfolgt aufgrund der entsprechenden Querneigung der B 299neu zur grundstücksabgewandten Seite der B 299neu. Im Übrigen bestehe hier bereits die Böschung der alten Bahnlinie.

Da der Forderung insoweit entsprochen wird, hat sich diese erledigt.

14. Der Einwender wendet sich generell gegen die zu erwartende Wertminderung seines Anwesens. Durch den Bau der Straße sei zu erwarten, dass dessen Wert erheblich sinke. Der Wiederverkaufswert dürfe sich aufgrund der Lage direkt neben der Bundesstraße stark mindern, da die Nutzung des Gartens eingeschränkt sei, mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen sei und die Nutzung der einzelnen Gebäude eingeschränkt werde.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Als abtretungsbetroffenem Grundstückseigentümer steht dem Einwender grundsätzlich ein Anspruch auf Wertminderung seines Restgrundstücks (Verschlechterung der Wohnqualität) zu. Da der Einwender aber nur vorübergehend in seinem Grundeigentum betroffen wird, findet eine Grundabtretung nicht statt. Aber auch diese vorübergehende Grundinanspruchnahme ist zu entschädigen, vergleiche hierzu die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses. Die Frage der Höhe der Entschädigung ist dagegen keine, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu klären ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Der Einwender wendet sich gegen die zu erwartende Belastung mit Abgasen. Die Bundesstraße auf dem Bahndamm werde im Frischluftkanal der Stadt Waldsassen gebaut. Durch die Luftbewegungen speziell aus der südlichen beziehungsweise nördlichen Richtung würde er stark mit Abgasen belastet.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden unter Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen nicht überschritten. Die Bedenken sind daher unbegründet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Der Einwender erläutert auch, dass das Bayerische Landesamt für Umwelt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2000 in seiner Stellungnahme ausgeführt habe: „Hinsichtlich der Lärminderung während der Baudurchführung sind die Anforderungen der AVV Baulärm und der 15. BImSchV zu beachten. Eine Baubetriebsplanung, die einen ausreichenden Schallschutz in den betroffenen Siedlungsgebieten gewährleistet, ist aufzuzeigen“. Der Einwender bezieht sich ausdrücklich auf diese Ausführungen. Während der Bauausführung sei für ausreichenden Schallschutz seines Grundstücks zu sorgen. Nachtbaulärm habe zu unterbleiben.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte werden beim Anwesen des Einwenders nicht eingehalten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. In der Folge wurden für dieses Anwesen unter den Ziffern A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung und auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Unter Ziffer A.III.2.1.1.2 wurde außerdem festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen, Bauarbeiten während der Nachtzeit finden nicht statt.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

17. Der Einwender brachte zudem noch eine Generaleinwendung hervor.

17.1 Er kritisiert darin zunächst, dass die bestehende Ortsdurchfahrt nicht durch eine Ortsumgehung, sondern durch eine erneute Ortsdurchfahrt ersetzt werden solle.

Es handelt sich bei der plangegenständlichen Trasse um eine Ortsdurchfahrt im rechtlichen Sinne. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.2 Der Einwender bringt auch vor, dass auf tschechischer Seite die Süd-Ost-Umgehung von Eger geplant werde. Aus den vorliegenden Unterlagen sei nicht ersichtlich, wie die tschechischen Verkehrszahlen und Prognosen in die Planunterlagen eingeflossen seien. Dieses tschechische Projekt habe ein Investitionsvolumen von etwa 500 Millionen Kronen, was in etwa 20 Millionen Euro entspreche. Diese Größe ließe erwarten, dass mehr als die prognostizierten Kfz auf der B 299 neu fahren werden. Die Nichteinbeziehung tschechischer Prognosen und Planungen stelle einen schweren Mangel der vorliegenden Planung dar. Damit seien die vorliegenden Verkehrszahlen, Lärmprognosen und Abgasbelastungen falsch.

Die möglichen Effekte einer Süd-Ost-Umgehung von Eger sind bereits in den Verkehrsuntersuchungen berücksichtigt worden. Ferner ist anzumerken, dass im Jahr 2015 erneute Verkehrszählungen durchgeführt wurden, die nach der Eröffnung der oben genannten Umgehung stattfanden, sodass diese jedenfalls inkludiert ist. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Damit sind auch die darauf gestützten Lärmprognosen und Abgasuntersuchungen nicht falsch.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.3 Der Einwender trägt auch vor, dass der Prognosehorizont unzureichend sei.

Der Prognosehorizont wurde im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung (vergleiche oben) auf das Jahr 2030 fortgeschrieben. Dies ist zur Analysierung der zukünftigen Verkehrsentwicklung ausreichend. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.4 Im Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 habe die Mehrheit der Bürger von Waldsassen die Stadtdurchfahrung abgelehnt und eine echte Umgehung gefordert.

Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.5 Der Einwender meint, es ergebe sich aus naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung kein Gebot, stets diejenige Alternative eines Vorhabens zu wählen, welche die Natur am wenigsten belastet. Er verweist dabei auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Diese Äußerung ist nicht in Zweifel zu ziehen. Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfangreichen, objektiven Abwägung. Der Naturschutz ist dabei einer von vielen Belangen, der in diese Abwägung Eingang gefunden hat. Die plangegenständliche Trasse ist demnach nicht deshalb gewählt worden, weil sie diejenige ist, die die Natur

am wenigsten belastet, sondern deshalb, weil sie aufgrund der Abwägung aller Belange die geeignetste ist. Hinsichtlich der Einzelheiten bezüglich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.6 Er meint auch, dass die geplante Verkehrsführung der „Regionaltrasse“ in der Praxis nicht funktionieren könne. Aus Richtung Süden könne man nach Waldsassen nur noch als Linksabbieger einfahren. Richtung Tschechien könne man wieder nur als Linksabbieger auf diese Straße. Das Beispiel Mitterteich zeige, dass Linksabbiegen nicht praktikabel sei. Dort sei bereits mit einem Kreisverkehr nachgebessert worden. Wenn die Straße erst durchgängig und ohne Hindernisse befahrbar sei, werde das Verkehrsaufkommen noch gravierend steigen.

Er trägt vor, dass die prognostizierte Entlastungswirkung somit fehlerhaft sei.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.17 Bezug genommen. Die Verkehrsführung ist nicht in Zweifel zu ziehen. Vielmehr werden durch die Tatsache, dass die neue Trasse von Anfang bis Ende keine Einmündungen, höhengleichen Kreuzungen und unmittelbare Zufahrten aus den anliegenden Grundstücken besitzt, der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Die prognostizierte Entlastungswirkung wird daher eintreten. Es wird diesbezüglich ergänzend auf C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.8 Die zugrundeliegende Landesplanerische Beurteilung sei nicht mehr zutreffend. Alle damals zugrunde gelegenen Verkehrszahlen und Prognosen haben sich geändert.

Die Regierung der Oberpfalz stellte mit Schreiben vom 22.03.2012 – und damit unmittelbar vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens – fest, dass die landesplanerische Beurteilung vom 07.02.1996 weiterhin Bestand habe, es mithin keiner neuen Beurteilung bedarf. Es wird auf C.III.4.1.19 und C.III.3.1 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.9 Der Einwender führt aus, dass die geplante Trasse keine Umgehung, sondern eine Stadtdurchfahrung sei. Sie zerschneide die im Talkessel liegende Stadt Waldsassen. Beiderseits der Trasse sei Wohnbebauung. Altenheime, Kindergärten, Schulen, Krankenhaus und Reha-Zentrum liegen in Trassennähe. Durch die Kessellage verbleiben und sammeln sich gefährlicher Feinstaub und krebserregende Dieselabgase im ganzen Stadtgebiet und gefährden die Gesundheit aller Einwohner.

Es wurde bereits ausgeführt, dass die Trasse die rechtlichen Voraussetzungen einer Ortsumgehung erfüllt. Auch hinsichtlich der Landesplanerischen Beurteilung und der Verkehrszahlen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Die Schadstoffuntersuchung, die im Jahr 2017 aufgrund der aktualisierten Verkehrsprognose erneuert wurde, zeigt, dass die maßgebenden Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen eingehalten werden. Es wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.10 Er rügt ferner Abwägungsmängel bezüglich des Protokolls der mündlichen Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof aus dem Jahr 2003.

Die plangegegenständliche Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Sie erfüllt zudem die rechtlichen Voraussetzungen an eine Ortsumgehung. Es wird hinsichtlich der Einzelheiten auf C.III.4.1.13 sowie C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.11 Er rügt auch Abwägungsmangel bezüglich der naturschutzfachlichen Nachteile der „Kappelwaldtrasse“. Das Heilquellenschutzgebiet Kondrau stelle überdies kein unüberwindbares Hindernis dar.

Das Heilquellenschutzgebiet stellt kein unüberwindbares Hindernis dar. Es ist aber ein Belang, der mit dem entsprechenden Gewicht im Rahmen der Abwägung Eingang gefunden hat. Dass bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ mit Abstand am meisten Eingriffe in die Natur stattfinden würden, ist objektiv nachvollziehbar. Das alleine war aber nicht der Grund für die Entscheidung des Vorhabenträgers für die „Regionaltrasse“. Diese ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in deren Rahmen der Belang Natur einer von vielen ist. Die Trassenwahl ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange vertretbar. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.12 Er meint auch, dass die höhere Verkehrswirksamkeit der Regionaltrasse nicht gegeben sei.

Es handelt sich bei der „Regionaltrasse“ um die verkehrswirksamste Variante. Durch die Realisierung dieser kommt es zu einer deutlich spürbaren Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waldsassen und Kondrau. Die „OD-Kondrau“ ist dagegen nicht in der Lage, den Verkehr aus Kondrau zu verlagern. Bei der „Kappelwaldtrasse“ liegt das Problem in ihrer deutlichen Mehrlänge gegenüber den anderen Varianten. Die großräumige Umfahrung ist wegen ansonsten erfolgreicher unmittelbarer Eingriffe in das Heilquellenschutzgebiet unumgänglich. Aufgrund der Länge der Trasse ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass viele Kfz dennoch weiterhin die derzeit bestehende Trasse

nutzen werden. Dies wird durch entsprechende Eingaben in Navigationsgeräte verstärkt. Zudem ist die „Regionaltrasse“ die einzige, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern. Es kommt dadurch bei Realisierung dieser Trasse zur größten Entlastung der Ortsdurchfahrten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.4 (verkehrliche Wirksamkeit) und auf C.III.3.2.5 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17.13 Er führt ferner an, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche.

Die plangegegenständliche Trasse ist das objektive Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die alle Belange mit dem jeweiligen Gewicht Eingang gefunden haben, vergleiche bereits oben. Das Vorsorgeprinzip wurde beachtet. Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Ferner ist zu beachten, dass gemäß § 50 BImSchG bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten ist, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebäude sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, wie beispielsweise unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete, soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Dem Vorsorgegebot im Sinne des § 50 BImSchG wurde Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2, C.III.3.5.1, C.III.3.5.2 sowie C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.8 Einwander Nr. 6B-63

Der Einwander war zunächst durch Grundabtretung unmittelbar betroffen. Er wendete sich gegen die Inanspruchnahme des landwirtschaftlich genutzten Grundstücks mit der Flurnummer 543/1 für die Maßnahme A3 an der Wondrebaue. Die Ausgleichsfläche A3 ist im Rahmen der Tektur A weggefallen. Die Grundinanspruchnahme hat sich damit erübrigt. Die betreffende Fläche wird nicht mehr benötigt. Der Einwand hat sich damit erledigt.

4.2.1.9 Einwander Nr. 6B-66

Der Einwander ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

Der Einwander erläutert, dass aus den ausgelegten Plänen ersichtlich gewesen sei, dass für seine Wohnung mit direkt anliegender Grundstücksgrenze zu der geplanten

Streckenführung auf der ehemaligen Bahntrasse keine entsprechenden Schallschutzmaßnahmen ab der Hauswand und insbesondere an den Fenstern und Türen vorgesehen seien.

Angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens werde ein entsprechender Lärmschutz an der Trasse selbst als auch durch entsprechende Baumaßnahmen am Firm im Einwendungsschreiben näher bezeichneten Gebäude erwartet.

Er führt weiter aus, dass er mit der bisherigen Planung nicht einverstanden sei und hiermit seinen Widerspruch erhebe.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe ergaben, dass die maßgeblichen Grenzwerte – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen – nicht überschritten werden. Hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchung wird auf die Ergebnistabellen 1.1 und 2 des Anhangs der Planunterlage 8.1d Bezug genommen. Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV besteht kein Anspruch auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der Auswirkungen durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 Bezug genommen. Die Berechnungen des Vorhabenträgers ergaben, dass die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte für das angesprochene Anwesen nicht eingehalten werden können, vergleiche Ergebnistabelle 2 zur Unterlage 8.3d. Insofern wurden für dieses Anwesen unter A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 entsprechende Ansprüche dem Grunde nach festgesetzt.

Der Einwender ist Miteigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 209. Aus diesem Grundstück mit einer Gesamtfläche von 2.912 m² werden auf Dauer etwa 10 m² und vorübergehend etwa 240 m² in Anspruch genommen. Das Grundstück wird an seiner äußersten südwestlichen Ecke angeschnitten. Dieses Grundstück ist mit einem Gebäudekomplex mit Wohn- und Geschäftsräumen bebaut.

Die auf Dauer benötigte Grundstücksfläche ist vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für straßenbaubedingte Nachteile (Anschneidungsschaden, Bewirtschaftungsschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) nach den einschlägigen Richtlinien zu leisten. Dies gilt auch für die nur vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt. Die Inanspruchnahme der Teilfläche aus dem Grundstück ist unvermeidbar, um das Planungsziel zu erreichen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.10 Einwender Nr. 6B-69

Der Einwender ist durch vorübergehende Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender beantragt als derzeitiger Eigentümer der Grundstücke mit den Flurnummern 717/3, 717/4 und 716/47 der Gemarkung Waldsassen, bei der weiteren Planung und eventuellen späteren Ausführung der beabsichtigten Straßenbaumaßnahme „Regionaltrasse“, die nachfolgenden Einwände so zu berücksichtigen, dass für seine genannten Grundstücke keine Beeinträchtigungen und Folgeschäden entstehen.

Die Grundstücke mit den Flurnummern 717/4 und 716/47 sind vorhabenbedingt nicht betroffen.

Von dem Grundstück mit der Flurnummer 717/3 mit einer Gesamtfläche von 924 m² wird eine Teilfläche von etwa 80 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme erfolgt lediglich an der nördlichen Grenze des Grundstücks.

2. Der Einwender führt aus, dass die bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (von lediglich zwei Metern Höhe beziehungsweise niedriger im angrenzenden Bereich Richtung Schützenstraße) nicht ausreichend seien und deutlich verbessert werden müssten. Die beiden Grundstücke mit den Flurnummern 717/3 und 717/4 würden nicht nur unmittelbar an bereits bestehende große Wohngebäude angrenzen, sondern seien auch selbst in dieser Weise bebaubar. Für das Grundstück mit der Flurnummer 717/3 sei beispielsweise bereits eine Baugenehmigung zur Errichtung eines Wohnhauses erteilt gewesen, die dann vorerst nicht zur Anwendung gekommen sei.

Der Einwender ergänzt, dass er eine Beeinträchtigung des Grundstücks durch die Sicht auf vorbeifahrende Lkw befürchte. Er ergänzt auch, dass derzeit keine aktuelle Baugenehmigung für das Grundstück vorliege und auch nicht beantragt worden sei.

Die Lärmschutzwände sind in der vorgesehenen Höhe ausreichend, um die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 8.1d sowie auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 Bezug genommen. Die unbebauten Grundstücke sind daher weiterhin bebaubar. Ergänzend ist anzumerken, dass die Lärmschutzwände keine Sichtschutzwände sind. Dadurch, dass sich die Lärmschutzwand im Norden des Grundstücks befinden wird, entsteht auch keine Verschattung oder kurzzeitige Verschattung durch vorbeifahrende Lkw.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender führt weiter aus, dass nach den eingesehenen Planungsunterlagen vorgesehen sei, den bestehenden gemauerten Wasserdurchlass (in der ehemaligen Bahntrasse Wiesau-Eger) bei den Grundstücken mit den Flurnummern 717/4 und

717/3 durch eine Verrohrung zu ersetzen. Es sei sicherzustellen, dass dadurch und auch durch andere Baumaßnahmen kein erhöhter Wasseranfall in dem bereits bestehenden Wassergraben entlang der Grenze zu den beiden genannten Grundstücken entstehe. Dies gelte auch hinsichtlich der ordnungsgemäßen Ableitung der deutlich steigenden Wassermengen im Rahmen der notwendigen Straßenentwässerung der künftigen B 299.

Zudem müsse die sachgerechte dauerhafte Beibehaltung des angesprochenen Wassergrabens zur ordnungsgemäßen Entwässerung der eingangs genannten Grundstücke gewährleistet bleiben, ohne dass der bisherige Wasserspiegel durch Baumaßnahmen oder dadurch eventuell verursachte Grundwasseranhebungen über den bisherigen Umfang hinaus steige.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Die Entwässerung der B 299 erfolgt über Mulden, Einlaufschächte, Rohrleitungen und Rückhaltebecken in den Glasmühlbach beziehungsweise den Forellenbach.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

4. Der Einwender trägt auch vor, dass gemäß der eingesehenen Planungsunterlagen eine Fläche von rund 80 m² aus dem Grundstück mit der Flurnummer 717/3 während der vorgesehenen Bauzeit für Vorbereitungs- und Arbeitsmaßnahmen beansprucht werde. Er beantragt daher, dass die ordnungsgemäße Nutzung der übrigen verpachteten Grundstücksfläche nicht beeinträchtigt und der vorher bestehende Zustand wieder sachgerecht hergestellt werde. Hierüber sei vor Beginn der Baumaßnahme eine schriftliche Vereinbarung abzuschließen.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Im Hinblick auf die vorübergehende Inanspruchnahme von etwa 80 m² aus dem Grundstück mit der Flurnummer 717/3 wird der Vorhabenträger rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten in Grunderwerbsverhandlungen (Vereinbarung, Bauerlaubnis) mit dem Einwender treten.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

4.2.1.11 Einwender Nr. 6B-72

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen. Er ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 933 mit einer Gesamtgröße von 6.030 m². Aus diesem Grundstück wird eine Teilfläche von etwa 900 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Hinsichtlich einer weiteren Teilfläche von 175 m² wird es mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit (Rohrleitung DN 400) zugunsten der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) belastet.

1. Der Einwender führt aus, dass es für ihn nicht nachvollziehbar sei, weshalb allgemein und dann an dieser Stelle ein Regenrückhaltebecken errichtet werden solle. Das Oberflächenwasser werde seit jeher über einen entsprechenden Graben in den das Grundstück durchfließenden „Forellenbach“ eingeleitet. Dieser Bach reiche vollständig aus. Wenn ein Regenrückhaltebecken erforderlich sein solle, bestehe die Möglichkeit, dieses in der Nähe des Kreisverkehrs beziehungsweise auf dem Gelände des ehemaligen Sportplatzes anzulegen. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb die angedachte Maßnahme in einer derartigen Entfernung zum geplanten Bauvorhaben angelegt werden solle, wenn in unmittelbarer Nähe ebenfalls entsprechende Grundstücke zu Verfügung stehen würden.

Die Errichtung des Regenrückhaltebeckens 4 erfolgt auf dem benachbarten Grundstück mit der Flurnummer 930 und nicht auf dem des Einwenders. Es erfolgt lediglich der Bau der Abableitung aus diesem Becken über das Grundstück mit der Flurnummer 933 in den Forellenbach. Dem Entwässerungskonzept liegen genaue Berechnungen zugrunde. Die Entwässerung erfolgt auch weiterhin über den Forellenbach. Das Regenrückhaltebecken 4 ist lediglich zwischengeschaltet und ermöglicht einen gedrosselten Ablauf in den Forellenbach, damit dieser nicht überlastet wird. Die entsprechende Erforderlichkeit ergibt sich aus den zugrundeliegenden Berechnungen. Diesbezüglich wird auf die Planunterlage 9.3b verwiesen. Hinsichtlich der Entwässerung über das Regenrückhaltebecken wird zudem auch auf C.III.3.7.2 des Beschlusses Bezug genommen. Die Lage des Regenrückhaltebeckens ist zur Erfassung einer möglichst großen Einzugsfläche für das auf der St 2178 und dem Anschlussast der B 299neu anfallende Oberflächenwasser erforderlich. Dazu wird das anfallende Oberflächenwasser (siehe Unterlage 9.1 Blatt 2, grüne Fläche) entlang der zum Regenrückhaltebecken 4 abfallenden St 2178 (derzeit noch die B 299) geleitet. Eine Anordnung des Regenrückhaltebeckens 4 im Bereich des ehemaligen Sportplatzes schied aufgrund des höher liegenden Geländes aus.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt weiter vor, dass das Grundstück durch die Errichtung des Regenrückhaltebeckens und die damit verbundene Verkleinerung des Gesamtgrundstücks an Wert verliere und zudem die Bewirtschaftung eingeschränkt sei. Er sei zur Abgabe von Flächen nicht bereit. Auch mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme sei er nicht einverstanden.

Es kommt zu keiner dauerhaften Grundinanspruchnahme, weshalb die Verkleinerung nur vorübergehend erfolgt. Damit verliert das Gesamtgrundstück auch nicht an Wert. Die landwirtschaftlich genutzte Teilfläche wird nach erfolgter Rekultivierung wieder wie

bisher genutzt werden können. Die landwirtschaftliche Nutzung wird durch die unterirdisch verlegte Rohrleitung DN 400 nicht eingeschränkt.

Die vorübergehende Inanspruchnahme sowie die Bestellung der beschränkt persönlichen Dienstbarkeit werden durch den Vorhabenträger angemessen entschädigt. Es wird diesbezüglich auch auf die Auflage unter A.III.4.1 Bezug genommen. Die Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.12 Einwender Nr. 6B-75

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

Er ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 172/2 und (Mit-) Eigentümer der Grundstücke mit den Flurnummern 172/1 und 172. Die Grundstücke mit den Flurnummern 172/2 und 172/1 werden vorhabenbedingt nicht unmittelbar betroffen.

Aus dem Grundstück mit der Flurnummer 172 mit einer Gesamtfläche von 7.125 m² verbleibt nach der baubedingten dauernden Inanspruchnahme einer Teilfläche von etwa 1.250 m² eine rechteckige Teilfläche von etwa 5.875 m². Dieses Grundstück mit der Flurnummer 172 ist verpachtet und wird derzeit landwirtschaftlich genutzt.

1. Der Einwender trägt vor, dass sein bebaubarer Grund (Grundstücke mit den Flurnummern 172/1 und 172/2) an Wert verlieren würde. Der schöne Ausblick würde zerstört, noch mehr Abgase würden die Luft belasten und die Ruhe würde durch den erhöhten Verkehrslärm verloren gehen. Die unmittelbare Nähe zur Natur werde durch diese Straße unterbrochen. Auch müsse mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens gerechnet werden, wenn dadurch der Grenzübergang erleichtert werde.

Das nicht unmittelbar betroffene Grundstück mit der Flurnummer 172/2 befindet sich in einem Wohngebiet und ist derzeit nicht mit einem Wohnhaus bebaut. Die Überprüfung der Lärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Es kommt daher durch den Bau der Trasse zu keinen Beeinträchtigungen für das Grundstück. Grundlage der Schall- und Luftschadstoffuntersuchung ist die im Jahr 2017 aktualisierte Verkehrsuntersuchung. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde dabei bis zum Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des befürchteten Wertverlusts wird zudem auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der freie Ausblick ist rechtlich nicht geschützt. Die Erholung und der Zugang zur Natur bleiben – insbesondere über das Bauwerk BW 2-3 „Unterführung einer Ortsstraße“ jederzeit möglich.

Das nicht unmittelbar betroffene Grundstück mit der Flurnummer 172/1 befindet sich derzeit außerhalb des Wohngebiets und wird landwirtschaftlich genutzt. Da eine Bebaubarkeit und damit eine Nutzung dieses Grundstücks zu Wohnzwecken nicht gegeben sind, scheidet eine lärmbedingte Wertminderung des Grundstücks aus. Sollte eine Bebaubarkeit dennoch kurzfristig erreicht werden, ändert dies mangels Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte an der Beurteilung nichts, vergleiche dazu die Ausführungen zu dem Grundstück mit der Flurnummer 172/2.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt weiter vor, dass von dem Grundstück mit der Flurnummer 172 ein Teil für das Bauvorhaben benötigt werde und dieses Grundstück derzeit verpachtet sei. Bei einer Verkleinerung des Grundstücks sei es unrentabel für einen Bauern, den Acker zu bewirtschaften und er werde keine Pacht mehr einnehmen um die Unkosten für Grundsteuer und Straßenreinigungskosten zu decken.

Es wird auf die Ausführungen der Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.2 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender bittet darum, dass die B 299 darum nicht zwischen Mitterteich und Waldsassen auf den Bahndamm verlegt werde.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.13 Allgemeine Einwendungen der Einwender mit den Nummern 6C-1 bis 6C-8 und 6C-10

Die Einwender tragen zunächst gemeinsam, vertreten durch die Labbé & Partner mbB, folgende allgemeine Einwendungen vor. Der Einfachheit halber werden auch hier die Einzahl sowie die männliche Form gewählt:

1.1 Der Einwender beantragt eine nochmalige Überprüfung der verschiedenen Trassenvarianten unter besonderer und fehlerfreier Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Belange. Hierbei sei auch die vom Gesetzgeber vermittelte gesteigerte Bedeutung der Landwirtschaft, wie sie beispielsweise in § 15 Abs. 3 BNatSchG zum Ausdruck kommt, zu berücksichtigen. Er ist der Meinung, dass auf landwirtschaftliche Belange nur unzureichend Rücksicht genommen worden sei. Im vor etwa 30 Jahren stattgefundenen Flurbereinigungsverfahren im Bereich um Pleußén und Kondrau sei eine Optimierung der landwirtschaftlichen Grundstücksflächen erreicht worden. Gerade

südlich von Kondrau seien zahlreiche große, rechteckige und gut erschlossene Bewirtschaftungsgrundstücke geschaffen worden. In diese werde durch die gewählte Vorzugstrasse massiv eingegriffen, es komme zu erheblichen Durchschneidungen und Bewirtschaftungsnachteilen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Neben weiteren Belangen wurde auch der Eingriff in privates Grundeigentum und in landwirtschaftlich genutzte Flächen (bei den Umweltbelangen) im Rahmen der Abwägung mit dem jeweils nötigen Gewicht berücksichtigt. Bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ würden durch die größere Streckenlänge und infolge der erforderlich werdenden Inanspruchnahme von bisher weitgehend unberührten Landschaftsteilen umfangreichere Eingriffe in privates Grundeigentum verursacht als bei Realisierung der plangegenständlichen Variante. Bei der gewählten Trasse stehen die benötigten Grundstücke aufgrund der Führung auf der ehemaligen Bahntrasse überwiegend im Eigentum der Stadt Waldsassen oder der Deutschen Bahn AG. Zudem ist durch die ehemalige Bahnlinie eine Flureinteilung vorgegeben, sodass die gewählte Linie nur in verhältnismäßig geringem Umfang zu Neudurchschneidungen von Grundstücken führt. Dadurch wird den verbindlichen Vorgaben aus dem Raumordnungsverfahren von 1996 nach einer flächensparenden Lösung entsprochen.

Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es wurde bei der Planung versucht, derartige Böden nur im unbedingt notwendigen Umfang zu verwenden. Infolge der Tektur A konnte auf die Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurnummer 250, Gemarkung Kondrau, als Ausgleichfläche A1 verzichtet werden. Hinsichtlich der Berücksichtigung und Schonung landwirtschaftlicher Flächen wird ergänzend auf C.III.3.6.3.5 sowie C.III.3.8 des Beschlusses Bezug genommen.

Die auf Dauer benötigten Grundstücksflächen sind vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Soweit es sich um Hofanschlussgrundstücke, sowie ortsnaher oder größerer, flurbereinigter Grundstücke handelt, fließen diese Gesichtspunkte in die Grundstücksbewertung mit ein. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für straßenbaubedingte Nachteile (An- und Durchschneidungsschäden, Mehr- und Umwege, Strukturverschlechterungen, ungünstige Feldformen, Bewirtschaftungserchwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) zu leisten. Dies gilt ebenso für die dauerhafte Grundinanspruchnahme, so-

fern ein Kaufvertrag nicht zustande kommt. Hierbei handelt es sich jedoch um Entschädigungsfragen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

1.2. Der Einwander beantragt, die genannte Wegeverbindung in ausreichender Breite beizubehalten und eine Querungsmöglichkeit vorzusehen. In Betracht komme aus seiner Sicht ein Überführungsbauwerk oder eine höhengleiche Kreuzung. Womöglich könne die bei Bau-km 0+480 vorgesehene Kreuzung geringfügig nach Osten verschoben werden und somit einerseits die B 299alt und andererseits den Wirtschaftsweg mit der Flurnummer 353, Gemarkung Kondrau, anbinden.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass der bei Bau-km 0+490 unterbrochene öffentliche Feld- und Waldweg aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und des zusätzlichen Flächenverbrauchs nicht mehr an die Umgehungsstraße angebunden werden könne. Neue Anbindungen von öffentlichen Feld- und Waldwegen an Bundesstraßen beziehungsweise neue Zufahrten seien aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr zulässig.

Als Ersatz diene der etwa 300 m weiter südlich parallel zur B 299neu verlaufende Weg in Verbindung mit dem bei Bau-km 0+910 die Verlegungsstraße höhenfrei querenden, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg. Diese Fahrbeziehung erlaube ohne nennenswerte Umwege eine gefahrlose Verbindung zwischen den landwirtschaftlichen Betriebsstätten in Kondrau und den südlich der Trasse gelegenen Fluren. Durch diese Wegebeziehungen sind nach Angabe des Vorhabenträgers alle Grundstücke erschlossen.

Der Vorhabenträger verweist darauf, gegenüber anderer Seite zugesagt zu haben, zu prüfen, ob eine Zufahrt über den nördlich gelegenen bereits vorhandenen Wirtschaftsweg mit der Flurnummer 363 möglich und nötig sei. Die Überprüfung ergab, dass aus Sicht des Vorhabenträgers eine Anbindung zwar möglich, aber nicht nötig sei. Es wäre zusätzlicher Grunderwerb notwendig. Sofern es dem Vorhabenträger aber gelingt, sich im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen mit dem Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 360 hinsichtlich des zusätzlichen Flächenbedarfs zu einigen, wird er im Zuge der Bauausführungsplanung den öffentlichen Feld- und Waldweg mit der Flurnummer 363 an die künftige Gemeindeverbindungsstraße anbinden.

Der Einwander mit der laufenden Nummer 6C-4 lehnte beide Varianten ab, da dies für ihn jeweils einen erheblichen Umweg bedeuten würde. Er erläutert, dass die Felder mit

den Flurnummern 358, 359 und 360 aufgrund der Topographie von Westen nach Osten bewirtschaftet würden. Bei den später zur Verfügung stehenden Wegebeziehungen müssten die Grundstücke umfahren werden.

Der Einwender fordert, dass eine Weganbindung im Zuge der B 299 an das bestehende Wegenetz erfolge (beispielsweise durch Kreisverkehr, Überführungsbauwerk oder Kreuzung). Der Vorhabenträger lehnte dies ab, da dies aus landwirtschaftlichen Belangen nicht zwingend erforderlich sei. Zudem sei mehr Grunderwerb erforderlich. Der Einwender mit der laufenden Nummer 6C-10 wäre bereit, sein Grundstück mit der Flurnummer 352 zu veräußern. Es könne daher ein zusätzlicher Grunderwerb auf diesem Grundstück in Aussicht gestellt werden.

Der Einwender führt aus, dass durch diese Wegeanbindung die Ortslage von Kondrau vom landwirtschaftlichen Verkehr (insbesondere aus Richtung Mitterteich) entlastet werden könne.

Der Vorhabenträger prüfte abschließend, ob der Wirtschaftsweg mit der Flurnummer 353 über die Zufahrt der Deponie, bei der ein Linksabbiegestreifen geplant sei, erschlossen werden könne. Dies ist angesichts des zusätzlich erforderlich werdenden Grunderwerbs aber nicht möglich, da dieser von den Betroffenen abgelehnt wurde.

Es besteht kein Anspruch darauf, dass das vorhandene Wegenetz unverändert fortbesteht. Dass der Vorhabenträger den oben genannten öffentlichen Feld- und Waldweg aus den erläuterten Gründen nicht mehr anbindet, ist daher rechtlich nicht zu beanstanden. Gewisse Mehrwege infolge solcher Veränderungen sind hinzunehmen. Entscheidend ist, dass alle Grundstücke nach der Veränderung wieder erschlossen werden, was über das oben aufgezeigte Wegenetz der Fall ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Drainagen

2.1 Der Einwender trägt vor, dass darauf zu achten sei, dass durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen die Drainagen nicht durchwurzelt werden und Anpflanzungen ihre Funktion nicht beeinträchtigen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge seien ebenfalls nicht zu berücksichtigen.

Für sämtliche Änderungen an den vorhandenen Systemen sei sowohl seitens der durchführenden Baufirma als auch insbesondere durch den Straßenbaulastträger eine Gewährleistung für die ununterbrochene Funktionsfähigkeit zu übernehmen. Sofern an den Drainageanpassungen Schäden auftreten würden, seien diese umgehend vom Vorhabenträger zu beheben, um weitere Schäden und Vernässungen zu vermeiden. Er beantragt die Aufnahme einer entsprechenden Auflage in den Planfeststellungsbeschluss.

Soweit bestehende Drainagen (Saug- und Sammelleitungen) durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden, werden diese wieder ordnungsgemäß hergestellt (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 4.09). Im Übrigen sind dem Baulastträger vom Eigentümer vor Beginn der Baumaßnahme etwa vorhandene Drainagen vor Ort anzuzeigen beziehungsweise etwa vorhandene Drainagepläne vorzulegen.

Es wird auch auf die Auflage unter A.III.4.14 und die Auflagen unter A.IV.3.2.3 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

2.2 Der Einwender beantragt auch, den Vorhabenträger durch Auflage zu verpflichten, sämtliche Schäden, die durch Vernässungen entstehen, zu ersetzen, sofern er nicht im Einzelfall nachweisen könne, dass die Vernässungen nicht durch die Baumaßnahme verursacht worden seien.

Grundsätzlich sind keine Eigentumsgefährdungen infolge von Vernässungsschäden zu befürchten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.15 und die Auflagen unter A.IV.3 des Beschlusses verwiesen.

Sollten dennoch maßnahmenbedingte Vernässungsschäden auftreten, ist nach Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs mit der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme Schadensersatz in angemessener Höhe zu leisten. Den Nachweis der Ursächlichkeit der Baumaßnahme für den entstandenen Schaden hat der Eigentümer als Anspruchsteller zu erbringen. Für eine Beweislastumkehr besteht keine Veranlassung. Hierbei handelt es sich allerdings um privatrechtliche Beziehungen zwischen den jeweiligen Eigentümern und dem Vorhabenträger, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Im Rahmen dieses Verfahrens werden nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen geregelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Beeinträchtigung des Wegenetzes

3.1 Der Einwender trägt vor, dass während der Bauzeit das untergeordnete landwirtschaftliche Wegenetz von Baufahrzeugen in Anspruch genommen werde. Er beantragt, dass die Benutzung der Wege auf das unabdingbare Mindestmaß, sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Hinsicht beschränkt werde.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

3.2 Der Einwender führt weiter aus, dass mit den Eigentümern und Bewirtschaftern daher einvernehmlich zu klären sei, welche Wirtschaftswege für welchen Zeitraum für

Baufahrzeuge in Anspruch genommen würden. Er beantragt die Aufnahme entsprechender Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss.

Der Vorhabenträger lehnte dies ab. Da eine einvernehmliche Einigung angesichts der verschieden gelagerten Interessen nicht möglich sein wird, ist die Ablehnung nicht zu beanstanden. Durch die Zusicherung, dass die Benutzung derartiger Wege auf das unabdingbare Mindestmaß beschränkt wird, ist gewährleistet, dass die Interessen der umliegenden Eigentümer bestmöglich gewahrt werden. Auch der Forderung, eine entsprechende Auflage in den Beschluss aufzunehmen, kann nicht nachgekommen werden. Die Interessen der Eigentümer und der Landwirte werden durch die eben genannte Zusicherung sowie jene unter nachfolgender Ziffer 3.3 ausreichend gewahrt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3.3 Der Einwender fordert, dass alle von Baumaschinen und Baufahrzeugen genutzten Wege des untergeordneten landwirtschaftlichen Wegenetzes nach Abschluss der Baumaßnahmen umgehend wiederherzustellen seien und auch während der Bauzeit ständig in befahrbarem Zustand zu halten seien. Es wird die Aufnahme einer entsprechenden Auflage in den Beschluss beantragt.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Zudem wurde eine entsprechende Auflage unter A.III.4.11 aufgenommen.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

3.4 Sofern das landwirtschaftliche Wegenetz nach Abschluss der Baumaßnahme nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß Instand gesetzt werde, seien die Bewirtschafter für alle insoweit entstehenden Nachteile zu entschädigen.

Das landwirtschaftliche Wegenetz bleibt während der gesamten Baumaßnahme – mit straßenbaubedingten Einschränkungen – ständig befahrbar. Es wird auf die Zusicherung unter der Ziffer 3.3 sowie auf die Auflage unter A.III.4.11 verwiesen. Diesbezüglich bestehen keine Entschädigungsansprüche. Solange das landwirtschaftliche Wegenetz nicht vollständig Instand gesetzt wurde, ist die Baumaßnahme zudem nicht abgeschlossen. Die Instandsetzung ist damit Teil der Baumaßnahme. Die Entstehung diesbezüglicher Entschädigungsansprüche ist daher ausgeschlossen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3.5 Der Einwender beantragt, dass durch eine Auflage sicherzustellen sei, dass entsprechende Ersatzzufahrten vom Vorhabenträger anzulegen seien, soweit durch die Baumaßnahme Zufahrten beseitigt beziehungsweise Restflächen ohne Zufahrten geschaffen werden. Es sei sicherzustellen, dass keine „gefangenen Grundstücksflächen“

verbleiben. Außerdem sei sicherzustellen, dass sämtliche Zufahrten tatsächlich und rechtlich nutzbar seien sowie über eine ausreichende Breite verfügen.

Es ist in der Planung für alle Grundstücke eine ordnungsgemäße Erschließung vorgesehen. Neue beziehungsweise geänderte Zufahrten werden mit dem jeweiligen Eigentümer und Bewirtschafter abgestimmt. Dies wurde zudem durch Auflage unter A.III.4.4 festgesetzt.

Der Einwand hat sich erledigt.

3.6 Der Einwander beantragt wegen der nachhaltigen Störung des landwirtschaftlichen Wegenetzes generell die Wiederherstellung der untergeordneten Wegebeziehungen, wobei gegenüber dem bisherigen Zustand Mehrwege und nachteilige Veränderungen der Steigungsverhältnisse nach Möglichkeit zu vermeiden seien. Hierbei sei eine Belastbarkeit von mindestens 12 t sicherzustellen, in Abstimmung mit den Bewirtschaftern seien Ausweichstellen anzulegen, damit bei öffentlichen Wegen der Begegnungsverkehr reibungslos abgewickelt werden könne.

Das untergeordnete Wegenetz wird wiederhergestellt. Geringfügige Veränderungen und dadurch resultierende Mehrwege können allerdings nicht ganz vermieden werden. Gründe dafür können die Verkehrssicherheit, die Wirtschaftlichkeit und ein zusätzlicher Flächenverbrauch sein. Es besteht kein Anspruch darauf, dass das vorhandene Wegenetz unverändert fortbesteht. Gewisse Mehrwege infolge solcher Veränderungen sind hinzunehmen. Entscheidend ist, dass alle Grundstücke nach der Veränderung wieder erschlossen werden, was gewährleistet wird.

Die Abmessungen und Befestigungen der öffentlichen Feld- und Waldwege erfolgen gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau Ausgabe 2005“. Die Wirtschaftswege werden plangemäß wassergebunden befestigt. Ein über die einschlägigen geltenden Richtlinien hinausgehender Standard kann nicht gewährleistet werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3.7 Der Einwander beantragt auch, dass der Vorhabenträger zur Vermeidung von Störungen während der Bauzeit verpflichtet werde, die Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Flächen auch während der Bauzeit aufrecht zu erhalten und – sofern dies im Einzelfall nicht möglich sein sollte – den Bewirtschafter hierfür zu entschädigen. Insbesondere im Bereich von Steigungen seien neu anzulegende Wege bituminös zu befestigen, damit auch mit neuzeitlicher Technik eine Benutzung der Wege problemlos möglich sein werde.

Es bleiben – mit straßenbaubedingten Einschränkungen – alle Zufahrten zu den anliegenden Grundstücken weiterhin aufrechterhalten. Vergleiche hierzu die Auflage unter A.III.4.2 des Beschlusses. Diesbezügliche Entschädigungsansprüche kommen daher

nicht in Frage. Die neu anzulegenden Wege sind nach dem geltenden Stand der Technik zu errichten, sodass eine Befahrung von Fahrzeugen mit neuzeitlicher Technik problemlos möglich ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3.8 Der Einwender führt aus, dass insbesondere das landwirtschaftliche Wegenetz schwer beeinträchtigt und zerschnitten werde. Der Einwender beantragt die Aufnahme eines Schutzauflagenvorbehalts in die Planung, wonach der Vorhabenträger bei unvermeidbarer Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Wegenetzes eine Entschädigung für die dem Eigentümer beziehungsweise Pächter entstehenden Nachteile, insbesondere Umwege, zu zahlen habe.

Es besteht kein Anspruch auf unveränderten Bestand der öffentlichen Straßen und Wege. Dies gilt demnach auch für öffentliche Feld- und Waldwege, soweit eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz erhalten bleibt. Es erfolgt kein Eingriff in eine Rechtsposition des Grundeigentümers, wenn infolge einer hoheitlichen Maßnahme wie dem Straßenbau ein öffentlicher Weg unterbrochen wird und künftig ein geringer Mehrweg erforderlich wird, um von dem einen zu dem anderen Grundstück zu gelangen. Eine Entschädigung für Umwege kommt nur in Betracht, soweit ein Grundstück infolge einer Durchschneidung in zwei voneinander getrennte Teile aufgeteilt wird oder wenn ein Privatweg unterbrochen wird.

Etwaige Umwege werden durch die Schaffung von Parallel- oder Ersatzwegen so gering wie möglich gehalten. Die Erschließung der Grundstücke bleibt in jeden Fall gesichert.

Es wird ergänzend auf C.III.4.1.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3.9 Der Einwender trägt weiter vor, dass die Ausbaubreite der landwirtschaftlichen Wege eine ungehinderte Befahrbarkeit gewährleisten müsse. Die Wege müssten deshalb eine befestigte Kronenbreite von 3,50 m aufweisen. Wegen der großen Arbeitsbreite der landwirtschaftlichen Technik sei darauf zu achten, dass die lichte Durchfahrtsbreite bei Brückenbauwerken mehr als 7,5 m betrage, da sonst eine Nutzbarkeit für bestimmte Maschinen ausgeschlossen sei. Dasselbe gelte bei Pflanzmaßnahmen, bei denen ebenfalls gewährleistet werden müsse, dass die Durchfahrt für breite landwirtschaftliche Fahrzeuge möglich sein müsse.

Es sei ferner zu beachten, dass entlang von Dammschüttungen an der Trasse die Wege so auszuführen seien, dass sie auch mit überbreiten Maschinen, wie beispielsweise Mähdreschern, mit einer Schnittbreite von 8 m befahren werden könnten, ohne Gefahr zu laufen, an der Aufschüttung oder Anpflanzung hängen zu bleiben.

Der Vorhabenträger erläutert, dass die Abmessungen und Befestigungen der öffentlichen Feld.- und Waldwege gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau Ausgabe 2005“ erfolgen. Die Wirtschaftswege werden plangemäß wassergebunden befestigt. Einmündungsbereiche in bevorrechtigte Straßen werden bituminös befestigt.

Demnach werden die Wege eine Kronenbreite von 4 m (0,5 m + 3,0 m + 0,5 m komplett wassergebunden oder höherwertig), die Unterführungen eine von 5,5 m (1 m + 3,5 m + 1 m) und die Überführungen eine von 6 m (0,5 m + 5 m + 0,5 m).

Bepflanzungen sind entlang von Wirtschaftswegen nur von Bau-km 1+200 bis Bau-km 1+400 vorgesehen. Dabei handelt es sich um Einzelbäume. Ein Befahren der Wege ist daher unproblematisch auch mit überbreiten Maschinen möglich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Vorübergehende Inanspruchnahme

4.1 Der Einwander beantragt, dass alle vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren seien, wobei die bisher vorhandene Humusschicht wieder aufzutragen sei. Die ordnungsgemäße Rekultivierung müsse abschließend von einem Vertreter des Baulastträgers zusammen mit dem Bewirtschafter festgestellt und in einem entsprechenden Protokoll dokumentiert werden.

Die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder ordnungsgemäß rekultiviert. Die bisher vorhandene Humusschicht wird dabei wieder aufgetragen. Die Feststellung, ob die Rekultivierung ordnungsgemäß erfolgte, trifft im Streitfall ein Vertreter des zuständigen Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten. Es wird zudem auf die Auflagen unter A.III.4.6, A.III.4.8, A.III.4.9 und A.III.4.16 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2 Der Einwander trägt vor, dass es zur Vermeidung von Folgeschäden unabdingbar sei, dass die Abtragung des Oberbodens und der Humusauftrag nur bei geeigneter, das heißt trockener, Witterung erfolgen. Dies sei gute fachliche Praxis. Die Aufnahme einer entsprechenden Auflage in den Beschluss werde nur vorsorglich beantragt.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Einer entsprechenden Auflage bedarf es nicht.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

4.3 Der Einwander beantragt auch, dass Humus, sofern er nicht für die Baumaßnahme benötigt wird, im Eigentum des jeweiligen Eigentümers verbleibt.

Mit dem Eigentumserwerb der Grundstücksflächen erwirbt der Baulastträger auch das Eigentum an dem darauf befindenden Humus. Die Stärke der Humusschicht beeinflusst dabei den Wert des Grundstücks, welches wiederum die Bewertung des Grundstücks beeinflusst. Dies sind allerdings Fragen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Dies gilt ebenso für die Frage der Verwendung überschüssigen erworbenen Humus.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender beantragt weiter, dass dem Vorhabenträger aufzugeben sei, den Betrieben genaue Flächenangaben über die in Bewirtschaftung verbleibenden Restflächen (insbesondere auch bei Durchschneidungen großer Schläge) zeitnah zur Verfügung zu stellen.

Der Vorhabenträger führte aus, dass das entsprechende Aufmaß nach dem Abschieben des Humus auf die seitlichen Humusmieten erfolge. Der jeweilige Eigentümer solle sich deshalb mit dem bauamtlichen Bauaufseher vor Ort in Verbindung setzen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

6. Der Einwender fordert, dass, sofern durch die Baumaßnahme unwirtschaftliche Restflächen entstehen, diese auf Verlangen des Eigentümers vom Baulastträger zum vollen Verkehrswert zu übernehmen seien. Eine entsprechende Auflage werde hiermit beantragt.

Der Vorhabenträger sicherte zu, auf Wunsch des jeweiligen Eigentümers die verbleibenden unwirtschaftlichen Restflächen zu angemessenen Bedingungen zu erwerben.

Einer entsprechenden Auflage bedarf es dazu nicht. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass die Thematik des Entstehens von unwirtschaftlichen Restflächen nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, vergleiche dazu C.III.4.1.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird, sofern ihm nicht seitens des Vorhabenträgers entsprochen wurde, zurückgewiesen.

7. Der Einwender führt aus, dass durch die Maßnahme in erheblichem Umfang landwirtschaftliche Fläche versiegelt oder überpflanzt werde. Er beantragt daher, dass in dem Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufgenommen werde, wonach generell auf Wunsch des von Labbé & Partner vertretenen Eigentümers für die Entzugsflächen Ersatzland zur Verfügung zu stellen sei. Eine Geldzahlung für verlorene Flächen sei keine gleich effektive Entschädigung für einen landwirtschaftlichen Betrieb, da dieser auf die Bewirtschaftung seiner Flächen angewiesen sei. Eine Geldentschädigung

könne demgegenüber nur eine einmalige Erleichterung verschaffen. Bei der Gestellung von Ersatzland seien auch sämtliche Grunderwerbskosten vom Vorhabenträger zu übernehmen.

Es sei eine Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wonach auf Wunsch der Grundstückseigentümer geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen sei, was hiermit beantragt werde.

Der Vorhabenträger lehnte die Aufnahme einer entsprechenden Auflage ab. Auch die Planfeststellungsbehörde sieht von der Aufnahme einer derartigen Auflage ab, da dies keine Frage ist, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu beantworten ist. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Schadstoffbelastung

8.1 Der Einwender beantragt, dass dem Straßenbaulastträger aufzuerlegen sei, dass durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen sei, dass die Grenzwerte zum Schutz vor Gesundheitsgefahren und zum Schutz vor erheblichen Nachteilen und Belästigungen nach der TA Luft, der TA Lärm, der 22. BImSchV sowie den gängigen VDI-Richtlinien beziehungsweise WHO-Richtlinien nicht überschritten werden.

Sofern es um den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen geht, was vorliegend der Fall ist, ist im Hinblick auf den Verkehrslärm ausschließlich die 16. BImSchV einschlägig. Die 22. BImSchV ist im Jahr 2010 außer Kraft getreten und wurde durch die 39. BImSchV ersetzt. Andere Regelwerke, wie beispielsweise TA Lärm, TA Luft oder die genannten Richtlinien, sind daneben nicht einschlägig. Im Übrigen wird auf C.III.4.1.1, C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8.2 Der Einwender führt aus, dass zur Vermeidung von Schadstoffeintrag in den Boden durch entsprechende Bauausführung sicherzustellen sei, dass kein streusalzbelastetes (=chloridbelastetes) Oberflächenwasser auf die landwirtschaftlichen Flächen gelange, da dieses zur Schädigung von Frucht und Boden führe. In den Planfeststellungsbeschluss seien daher Maßnahmen aufzunehmen, durch die eine Belastung der landwirtschaftlichen Flächen in soeben genannter Weise vermieden werde.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Es wurde überdies unter A.III.4.13 des Beschlusses eine entsprechende allgemeine Auflage festgesetzt.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

9. Lärmschutz

9.1 Der Einwender beantragt, dass sicherzustellen sei, dass im Rahmen des Ausbaus die Ausgangsüberlegungen und die einschlägigen Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Soweit erforderlich seien aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Beschluss zu beauftragen.

Es wird auf die Auflagen unter A.III.7 zum aktiven und passiven Lärmschutz verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses verwiesen. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen werden die maßgebenden Grenzwerte in Bezug auf den Verkehrslärm eingehalten.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

9.2 Der Einwender beantragt für den Fall, dass sich während der Planfeststellung abzeichne, dass die Untersuchungsgrundlage nicht der gegebenen Situation entspreche, eine neue lärmtechnische Untersuchung, welche sich an die tatsächlichen Gegebenheiten hält.

Die schalltechnische Untersuchung wurde im Jahr 2017 erneuert, da auch die Verkehrsuntersuchung, die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung ist, aktualisiert wurde. Damit ist der Vorhabenträger seiner Äußerung, eine neue schalltechnische Untersuchung zu erstellen, sofern die fachliche Unrichtigkeit der Berechnungsergebnisse oder der Beurteilung nachgewiesen werde, nachgekommen.

Der Einwand hat sich erledigt.

10. Baudurchführung

10.1 Der Einwender beantragt, dass verfügt werde, dass der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn einen verantwortlichen Ansprechpartner zu benennen habe, an den die Betroffenen sich bei auftretenden, in Zusammenhang mit der Baumaßnahme bestehenden Probleme jederzeit wenden können.

Laut Auskunft des Vorhabenträgers ist Ansprechpartner der Betroffenen vor Ort der bauamtliche Bauaufseher beziehungsweise der Bauleiter.

10.2 Der Einwender fordert, dass der Bewirtschafter möglichst früh über den vorgesehenen Termin der Inanspruchnahme seiner Flächen zu verständigen sei.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

10.3 Der Einwender beantragt auch, dass eine Auflage in den Beschluss aufgenommen werde, nach welcher der Vorhabenträger verpflichtet sei, bestehende Versorgungsleitungen (wie beispielsweise für Wasser, Strom, Telekommunikation) während der Baudurchführung und darüber hinaus ständig betriebsfähig zu halten. Durch die

Baumaßnahme dürfe es diesbezüglich nicht zu Unterbrechungen kommen. Die entsprechenden Leitungen seien ausreichend zu sichern.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Es wird auf die Auflage unter A.III.2.8 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

11. Der Einwender beantragt, dass eine Auflage in den Beschluss aufgenommen werde, dass dem Grunde nach Entschädigung zu leisten sei für sämtliche Nachteile, die sich aus den Veränderungen des Grundwasserstandes ergeben.

Der Vorhabenträger führt aus, dass, soweit sich der Einwand auf die Einschnittslage bei Kondrau beziehe, keine nachteiligen Beeinflussungen des Grundwassers zu erwarten seien. Die Einschnittstiefe betrage hier lediglich maximal rund 4 m.

Im Übrigen wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwender führt aus, dass sichergestellt werden müsse, dass nach Durchführung der Baumaßnahme die verbleibenden Grundstücksflächen nicht nachteilig verändert werden. Dies gelte sowohl für das bestehende Wasserdargebot als auch für eine schadloße Ableitung des Oberflächenwassers. Er beantragt daher, dass der Vorhabenträger mittels Auflage verpflichtet werde, für Schäden an den nicht unmittelbar betroffenen Flächen Entschädigung zu leisten.

Der Vorhabenträger führte aus, dass sichergestellt werde, dass bei der Durchführung der Baumaßnahme die verbleibenden Grundstücksflächen nicht nachteilig verändert werden. Es wurden zum Schutz der anliegenden Grundstücke die Auflagen unter A.III.4.12 und A.III.4.13 des Beschlusses aufgenommen. Es ist demnach nicht mit Schäden zu rechnen. Sollte es wider Erwarten zu solchen kommen, so handelt es sich um eine Frage, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen, sofern ihm nicht entsprochen wird.

13. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

13.1 Der Einwender beantragt, dass sichergestellt werde, dass angrenzende landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht beeinträchtigt werden, soweit im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans Maßnahmen (Ausgleich, Ersatz und Gestaltungsmaßnahmen) auf den Flächen des Einwenders vorgesehen seien oder noch vorgesehen werden sollen. Es sei dabei durch die Gestaltung solcher Maßnahmen und durch ausreichende Grenzabstände sicherzustellen, dass sich die Belichtungsverhältnisse nicht verschlechtern werden, der Kaltabfluss nicht gehindert werde, die Wurzeln nicht auf landwirtschaftlich genutzte Grundstücke übergreifen, nachteilige Einwirkungen von

Laub und/oder Nadelstreu vermieden werden und keinerlei nachteilige Einwirkungen auf Drainagen durch Überpflanzung und/oder durch Wurzelung auftreten.

Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und der Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des Gesetzes zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches einzuhalten. Es wurde eine entsprechende Auflage in den Beschluss aufgenommen, vergleiche A.III.4.10 des Beschlusses. Darin wurde zudem festgesetzt, dass auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen sei, insbesondere bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Dem Einwand wird damit entsprochen.

13.2 Ferner müsse gewährleistet werden, dass Gehölze in ausreichender Entfernung zu den vorgesehenen Zufahrten stehen, damit diese von landwirtschaftlichen Maschinen, insbesondere Mähreschern und Eggenkombinationen in Arbeitsstellung genutzt werden können. Zu den verbleibenden Grundstücksrestflächen müssen in jedem Fall eine tatsächliche und auch eine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit verbleiben. Das Wachstum von Bäumen und Büschen sei zu berücksichtigen. Die Auflage entsprechender Auflagen in den Beschluss werde hiermit beantragt.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Es wird auf die Auflagen unter A.III.4.10 sowie A.III.4.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich infolge der Zusicherung und der Auflagen erledigt.

13.3 Der Einwender beantragt, sofern die Planfeststellungsbehörde dem Antrag unter 13.2 nicht nachkomme, hilfsweise eine Entschädigungspflicht für Schäden aus den unter diesem Punkt genannten Beeinträchtigungen dem Grunde nach festzusetzen.

Infolge der Zusicherung und der Auflagen, vergleiche Ziffer 13.2 hat sich dieser Einwand erübrigt.

14. Der Einwender beantragt, dass zudem eine allgemeine Entschädigungspflicht dem Grunde nach für mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen (beispielsweise durch Wasser, Drainagen, Lärm und Schadstoffe) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werde.

Es wird auf C.III.4.10 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.14 Einwender Nr. 6C-2

Der Einwender ist unmittelbar grundbetroffen.

1. Der Einwender trägt vor, dass auf der Hand liege, dass seine betriebliche Existenz nicht nur gefährdet sei, sondern mit Realisierung der Planung sofort zerstört werde. Es sei zur planungsrechtlichen Aufarbeitung dieses Konfliktes unverzichtbar, dass der Vorhabenträger mittels geeigneter Auflagen im Planfeststellungsbeschluss verpflichtet werde, ihm geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Der Eingriff in das vorliegende Grundstück ist zur Erreichung des Planungsziels unvermeidbar.

Aus dem derzeit landwirtschaftlich genutzten Grundstück mit der Flurnummer 250 der Gemarkung Kondrau mit einer Gesamtfläche von 4,7 ha verbleiben nach Angaben des Vorhabenträgers wegen des Verzichts auf die Ausgleichfläche A1 und deren Verlegung eine nördliche Teilfläche von etwa 1,0 ha und eine südliche Teilfläche von etwa 3,0 ha. Das Grundstück wird in seinem nördlichen Drittel schräg durchschnitten. Beide verbleibenden Teile sind nach der Stellungnahme des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz weiterhin wirtschaftlich nutzbar.

Unter alleiniger Berücksichtigung der Eigentumsflächen ergibt sich ein relativer Abtretungsverlust von 3,57 %. Unter Berücksichtigung der gepachteten Flächen in Höhe von 4 ha ergibt sich ein relativer Abtretungsverlust von 2,49 %.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.2 des Beschlusses verwiesen. Eine solche liegt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bei dem hier vorliegenden relativen Grundverlust in Höhe von 2,49 % nicht vor.

Es besteht auch kein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzland. Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Vorhabenträger erklärte sich auf Nachfrage des Einwenders bereit, die Restflächen zu erwerben. Zudem sicherte er zu, dass beide Restgrundstücke in Abstimmung mit dem Eigentümer wieder voll erschlossen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erledigt hat.

2. Der Einwender fordert weiter, dass zudem auch sämtliche Grunderwerbskosten und gegebenenfalls eine Umwegeentschädigung zum Ersatzland vom Vorhabenträger bezahlt werden müssen.

Mangels Anspruch auf Ersatzland, vergleiche Ziffer 1, bestehen auch die hier geforderten Ansprüche nicht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender gibt den Hinweis, dass das unweit davon gelegene Grundstück mit der Flurnummer 245 in Abstimmung mit dem Eigentümer für eine Auffüllung herangezogen werden könne.

Da es sich lediglich um einen Hinweis handelt, sind weitere Ausführungen nicht veranlasst.

4.2.1.15 Einwender Nr. 6C-3

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

Aus dem im Eigentum des Einwenders stehenden Grundstück mit der Flurnummer 248, Gemarkung Kondrau, wird eine Fläche von etwa 570 m² dauerhaft und 600 m² vorübergehend benötigt.

Aus dem im Eigentum des Einwenders stehenden Grundstücks mit der Flurnummer 211, Gemarkung Kondrau, wird eine Fläche von etwa 600 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Aus dem Grundstück mit der Flurnummer 248, Gemarkung Kondrau, mit einer Grundstücksfläche von 2,05 ha verbleibt eine Teilfläche von etwa 2,0 ha. Das Grundstück wird landwirtschaftlich genutzt. Das Grundstück wird an seiner äußersten südlichen Ecke angeschnitten. Die von der Flurnummer 248 verbleibende Restfläche ist nach der Stellungnahme des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz wirtschaftlich nutzbar.

1. Der Einwender führt aus, dass hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme der beiden Flurstücke sicherzustellen sei, dass diese Flächen ordnungsgemäß rekultiviert und in bewirtschaftbarem Zustand zurückgegeben werden.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach Fertigstellung der Baumaßnahme wieder ordnungsgemäß rekultiviert, wobei die bisher vorhandene Humusschicht wieder aufgetragen wird. Es wird auf die diesbezüglichen Auflagen unter A.III.4.16 und A.III.4.8 des Beschlusses verwiesen.

Die Feststellung, ob die Rekultivierung ordnungsgemäß erfolgt ist, trifft im Streitfall ein Vertreter des zuständigen Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

2. Der Einwender trägt vor, dass der Eingriff zu entschädigen sei, insbesondere die Positionen Aufwuchs, Deckungsbeitragsverlust, Verlust von Fördermitteln und mögliche Folgeschäden bei der Bewirtschaftung.

Die auf Dauer in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sind vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für etwaige straßenbaubedingte Nachteile (An- und Durchschneidungsschäden, Mehr- und Umwege, Strukturverschlechterungen, günstige Feldformen, Bewirtschaftungserschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) zu leisten. Auch die nur vorübergehende Inanspruchnahme ist entsprechend zu entschädigen. Dies gilt auch für die dauerhaft in Anspruch zu nehmende Fläche, sofern ein Kaufvertrag nicht zustande kommt. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen. Die Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

3. Der Einwender bittet bezüglich der geplanten Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurnummer 211 um Erläuterung, was der Hintergrund für die vorübergehende Inanspruchnahme sei. Eine Verwendung als Arbeitsstreifen scheidet nach seiner Einschätzung aus, da zwischen dem geplanten späteren Baufeld und der in Anspruch zu nehmenden Fläche der Bahndamm verlaufe.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass die vorübergehende Inanspruchnahme dieses Grundstücks bei Bau-km 2+100 östlich der B 299neu der vorübergehenden Erschließung des östlichen Teils der Glasmühlbachbrücke diene. Der Baubetrieb werde damit erleichtert.

Da die Frage lediglich der Aufklärung dient, handelt es sich um keine Einwendung im engeren Sinne.

4. Der Einwender führt aus, dass der Landwirtschaftsbetrieb auf das Vorhandensein bewirtschaftbarer Flächen existenziell angewiesen sei. Für den erlittenen Flächenverlust werde daher die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland oder Ersatzpachtland beantragt.

Es gibt vorliegend keine Gründe für das Vorliegen einer Existenzgefährdung. Der Einwender verliert vorliegend lediglich 0,057 ha seiner Eigentumsflächen. Laut Vorhabenträger ist der Einwender Eigentümer von 21,91 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche. Damit ergibt sich ein Abtretungsverlust von 0,26 %. Dies ist weit von der sogenannten 5 %-Grenze entfernt. Dass aufgrund anderer Gegebenheiten dennoch eine Existenzgefährdung vorliegen soll, wurde nicht vorgetragen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.2 des Beschlusses verwiesen. Es besteht auch kein Anspruch auf die Bereitstellung von Ersatzland. Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender beantragt, dass ihm der auf seinen Grundstücksflächen anfallende überschüssige Oberboden unentgeltlich zur Verfügung gestellt werde. Dieser könne auf anderen Betriebsflächen zur Auffüllung genutzt werden.

Mit dem Erwerb des Eigentums an den Grundstücken wird auch das Eigentum an dem sich darauf befindenden Humus durch den Baulastträger erworben. Die Stärke der Humusschicht beeinflusst dabei die Bonität des Grundstücks, welche wiederum in die Bewertung des Grundstücks einfließt. Die Verwendung des erworbenen und überschüssigen Humus ist daher nicht Gegenstand des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.16 Einwender Nr. 6C-8

Der Einwender ist Eigentümer der Rohrleitung DN 400, welche von der Trasse bei Bau-km 1+400 gequert wird, vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 4.12.

1. Der Einwender führt aus, dass diese Leitung für zahlreiche Landwirte von besonderer Bedeutung sei, da deren landwirtschaftlichen Grundstücke mittels Drainagen in diese Rohrleitung entwässern. Dies betreffe nicht nur die Grundstücke, welche direkt an der Leitung liegen, sondern auch Hinterlieger. Die Rohrleitung entwässere schlussendlich in das Gewässer Wondreb. Im Übrigen werde auch das Straßenoberflächenwasser der bestehenden B 299 ohne vorherige Klärung in diese Leitung eingeleitet.

Aufgrund der Sonderbestimmungen der Flurneuordnung Pleußén-Kondrau sei der Einwender für diese Leitung unterhaltsverpflichtet.

Er beantragt daher, dass bei Realisierung des Straßenbauvorhabens auf die Leitung besondere Rücksicht zu nehmen sei. In jedem Falle sei die durchgehende Funktionsfähigkeit während und nach der Bauzeit zu gewährleisten. Schäden an der Rohrleitung wirken in Form von Vernässungen auf einen sehr großen Bereich zurück und seien damit zu verhindern, hilfsweise umgehend zu beseitigen.

Der Vorhabenträger sicherte zu, die Leitung wieder funktionsgerecht herzustellen. Es wird auf die Auflagen unter A.III.2.8 und A.IV.3.2.3 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

2. Der Einwender führt weiter aus, dass ebenfalls sicherzustellen sei, dass sämtliche bisher vorhandenen Drainageanschlüsse an der Rohrleitung, sowohl während als auch nach der Straßenbaumaßnahme durch diese nicht beeinträchtigt werden. Zerstörte oder beeinträchtigte Drainageanschlüsse seien umgehend wieder fehlerfrei herzustellen.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Vorhandene Pläne seien erwünscht und werden nach Angabe des Einwenders zur Verfügung gestellt.

Es wird zudem auf die Auflage unter A.III.4.14 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

3. Der Einwender bittet um Mitteilung, in welcher Tiefe und mit welchem Gefälle die zukünftige Leitung verlegt werden solle.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass die maximale Verlegungstiefe der Leitung vier bis fünf Meter beträgt. Er sicherte eine ausreichende Längsneigung zu.

4. Der Einwender führt aus, dass, sofern die Leitung tiefer als bisher gelegt werde, sich der Unterhaltungsaufwand des Einwenders erhöhe, da zur Ausführung von Arbeiten größere Erdmassen bewegt werden müssen. Er beantragt, dass dieser Mehraufwand der Teilnehmergeinschaft zu erstatten sei.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass, soweit dem Einwender infolge der Tieferlegung der Leitung Mehrkosten bei deren Unterhaltung entstehen, diese seitens der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) gegen Nachweis zu erstatten sind. Vorzugswürdig sei aber eine einmalige Ablösung solcher Mehrkosten. Diesbezüglich sei eine Vereinbarung zwischen dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach und dem Einwender abzuschließen.

Es handelt sich hier um eine Frage, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist, sondern außerhalb dieses Verfahrens zu klären ist.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt weiter vor, dass diese Ausführungen entsprechend gelten, wenn das Grundstück mit der Flurnummer 245, Gemarkung Kondrau, mit überschüssigem Material aufgefüllt werde, da sich dann die Verlegungstiefe durch den Bodenauftrag faktisch erhöhe.

Es wird auf die Erläuterungen unter der Ziffer 4 verwiesen. Zusätzlich wird auf die Ziffer 6 unter C.III.4.2.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

6. Der Einwender beantragt, dass der Vorhabenträger die Unterhaltungslast für die Rohrleitung im Bereich der neu geplanten Straßentrasse übernehme. Der Leitungsverlauf sei dort für die Teilnehmergeinschaft entsprechend zu sichern.

Der Vorhabenträger verweist auf das Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 4.12. Dort ist festgeschrieben, dass die Unterhaltungslast beim bisherigen Leitungsträger verbleibt. Eine Übernahme der Unterhaltungslast werde abgelehnt.

Dies ist in rechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden. Sofern durch die Maßnahme Mehrkosten in der Unterhaltung entstehen, werden diese übernommen, vergleiche Ziffer 4. Es ist nicht ersichtlich, warum die Maßnahme darüber hinaus zum Anlass genommen werden soll, die komplette Unterhaltungslast auf den Baulastträger abzuwälzen. Es handelt sich hier ferner um eine Thematik, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender führt aus, dass gegebenenfalls an eine gänzliche Umverlegung der Leitung zu denken sei, selbstverständlich unter Beachtung sämtlicher Anschlüsse. Es werde hierzu auf die Einzeleinwendungen der Einwender 6C-6 und 6C-7 verwiesen. Eine genauere Abstimmung der Umplanung könne im Erörterungstermin erfolgen.

Der Vorhabenträger verwies darauf, dass eine Abstimmung auch im Nachgang der Erörterung getroffen werden könne.

Verlegungen, die nicht durch die plangegegenständliche Baumaßnahme veranlasst sind, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und daher auch nicht im Rahmen dessen zu behandeln.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Entscheidend sei, dass die Leitung während und nach der Bauzeit ihre entwässerungstechnische Funktion voll erfüllen könne und sämtliche Anschlüsse funktionsfähig bleiben beziehungsweise wiederhergestellt werden.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

9. Obwohl das Oberflächenwasser der B 299alt ebenfalls in die Rohrleitung eingeleitet werde, habe der Straßenbaulastträger bisher weder einen Beitrag zum Unterhalt geleistet noch ein Nutzungsentgelt entrichtet. Da die Leitung auch künftig zum Teil der öffentlichen Abwasserbeseitigung diene, werde beantragt, dass der Straßenbaulastträger der in die Leitung entwässernden Straßen sich anteilig an den Unterhaltungskosten beteilige und ein angemessenes Nutzungsentgelt bezahle.

Der Vorhabenträger erläutert, dass der Straßenbaulastträger für die Mitbenutzung der Leitung einen anteiligen Beitrag zu den Unterhaltungskosten (entsprechend der abzuleitenden Wassermengen) leiste. Vorzugswürdig sei eine einmalige Ablösung der Unterhaltungskosten. Diesbezüglich sei eine Vereinbarung zwischen dem Baulastträger und dem Einwender zu schließen. Ein zusätzliches Nutzungsentgelt komme daneben nicht in Betracht.

Es handelt sich hierbei um eine Thematik, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist und daher außerhalb dieses Verfahrens zu regeln ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender erläutert, dass das Einleiten von Oberflächen- oder Sickerwasser der neu zu errichtenden Straße in die genannte Rohrleitung verbindlich ausgeschlossen sein müsse.

Nach Aussage des Vorhabenträgers erfolgt keine Einleitung von anfallendem Wasser von der B 299neu in diese Leitung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.17 Einwender Nr. 6C-6

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender führt aus, dass der landwirtschaftliche Betrieb durch die ausgelegte Planung etwa 12 % seiner Fläche verlieren solle. Daneben wären beide Grundstücke so ungünstig angeschnitten, dass auf den verbleibenden Flächen erhebliche Bewirtschaftungsmehrkosten entstünden, die sich ebenfalls in voller Höhe auf den Gewinn niederschlagen. Es liege auf der Hand, dass die betriebliche Existenz mit Realisierung der Planung zerstört werde.

Zur Sicherung der betrieblichen Existenz beantrage er, dass vom Vorhabenträger geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werde und sämtliche Grunderwerbskosten sowie gegebenenfalls eine Umwegeentschädigung zum Ersatzland bezahlt werde.

Mit Schreiben vom 26.10.2018 erklärte der Einwender, vertreten durch seinen Anwalt, dass er den erhobenen Einwand, dass der Betrieb durch die Maßnahme existenzgefährdet sei, zurücknehme.

Durch die Zurücknahme des Einwands hat sich dieser erübrigt.

2. Der Einwender beantragt auch, dass in Abstimmung mit ihm an geeigneter Stelle in beiden Fahrtrichtungen an der neuen Trasse Hinweisschilder für seinen Pensionsbetrieb aufgestellt werden müssen. Der Einwender teilt mit, dass er kein Gegner der Straße sei, er aber durch die neue Straße Einbußen habe, die reduziert werden sollten. Unter anderem seien geeignete Beschilderungen für seine Pension wichtig, damit die befürchteten sinkenden Übernachtungszahlen (Durchreisende) zum Teil verhindert werden können. Die beste Lösung sei für ihn ein Kreisverkehr am Bauanfang zur Erschließung von Kondrau. Ein solcher würde zudem die Verkehrssicherheit am Knoten verbessern sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten begrenzen. Es werde auf den Kreisverkehr in Mitterteich im Zuge der B 299 verwiesen.

Bei der Aufstellung eines derartigen Hinweisschildes handelt es sich um keine Angelegenheit, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Der Einwender ist als Straßenanlieger nicht in seinen Rechten betroffen, sofern ihm durch die Änderung der Straßenführung wirtschaftliche Nachteile entstehen. Dass die geplante Ortsumgehung von Kondrau Einfluss auf den Durchgangsverkehr hat, steht dem nicht entgegen. Entscheidend ist, dass das Grundstück weiterhin erschlossen ist und eine Zufahrt möglich bleibt. Es besteht dagegen kein Anspruch darauf, dass das vorhandene Wegenetz in der bestehenden Form aufrechterhalten bleibt. Der Einwender hat als Anlieger lediglich einen Anspruch auf sachgerechte Abwägung seiner Geschäftsinteressen.

Der Umfang des durch Art. 14 GG geschützten Anliegergebrauchs reicht, nur soweit, wie der Anlieger zur angemessenen eigentumsrechtlichen Nutzung seines Grundstücks auf die Benutzung der Straße angewiesen ist. Dazu gehört in erster Linie der Zugang zur Straße, das heißt eine der tatsächlichen und rechtlichen Nutzung des Grundstücks entsprechenden Verbindung zum Straßennetz. Darüber hinausgehende Anforderungen an die Beschaffenheit des Straßennetzes selbst lassen sich aus dem Anliegergebrauch nicht ableiten (vergleiche BVerwG, Urteil vom 11.11.1983, 4 C 82.80).

Der Vorhabenträger lehnt den Bau des vom Einwender vorgeschlagenen Kreisverkehrs ab, da dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werde. Aufgrund der Trassierung und der Charakteristik der bereits ausgebauten, angrenzenden Streckenabschnitte sei für Verkehrsteilnehmer, welche auf der bevorrechtigten B 299 fahren, die plötzliche Unterbrechung des Verkehrsflusses durch einen Kreisverkehr nur schwer zu vermitteln. Hinsichtlich des Verkehrskonzepts wird allgemein noch auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass der Wirtschaftsweg mit der Flurnummer 246, soweit er sich nördlich der B 299 neu befindet, direkt an die Trasse verlegt werden müsse, damit die Restfläche des Grundstücks mit der Flurnummer 245 überhaupt mit anderen Grundstücken noch bewirtschaftet werden könne.

Der Einwender nahm den Einwand zurück. Er hat sich damit erübrigt.

4. Der Einwender führt auch aus, dass sich nach seinem Kenntnisstand im mittleren Bereich des Grundstücks mit der Flurnummer 249 Drainagen befinden, die unbedingt vor Beginn der Bauarbeiten fachgerecht angebunden werden müssen. Pläne gebe es leider hierzu nicht mehr.

Soweit bestehende Drainagen (Saug- oder Sammelleitungen) durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden, sind diese vom Vorhabenträger wieder ordnungsgemäß herzustellen. Es wird auf die Anlagen unter A.III.4.14 sowie A.IV.3.2.3 des Beschlusses verwiesen. Der Vorhabenträger ergänzt, dass dem Baulastträger vom Eigentümer vor Beginn der Baumaßnahme etwa vorhandene Drainagen vor Ort aufzuzeigen oder – soweit vorhanden – Drainagepläne vorzulegen seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt weiter vor, dass nördlich der Trasse zur Restfläche des Grundstücks mit der Flurnummer 249 auf der gesamten Breite eine Zuwegung errichtet werden müsse, da aufgrund der Betriebsstruktur dieses Grundstücks im Regelfall dreigeteilt bewirtschaftet werde. Auch für diese benötigte Grundstücksfläche müsse geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden.

Es besteht aus fachlicher Sicht keine Notwendigkeit hier auf öffentlichem Grund eine zusätzliche Zufahrt anzulegen. Dieses Restgrundstück weist am nördlichen Ende auf ganzer Breite eine Zufahrtsmöglichkeit auf. Auch am südwestlichen Ende kann es angefahren werden. Der Vorhabenträger gab an, dass, soweit der Einwender die Anlage einer Zufahrt auf seinem eigenen Grund wünsche, man dem nachkommen könne.

Hinsichtlich der Forderung nach Ersatzland wird auf Ziffer 1 unter diesem Einwender sowie die Ausführungen unter C.III.4.1.6 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender trägt vor, dass die südlich der Trasse verbleibende Grundstücksfläche des Grundstücks mit der Flurnummer 245 für die geplante Auffüllung geeignet wäre. Die Auffüllung müsse so erfolgen, dass eine Weiterbewirtschaftung des Grundstücks möglich bleibe. Zu beachten sei, dass die im Grundstück befindliche Leitung (Betonröhre DN 300 oder DN 400) erhalten bleibe oder am besten im Bereich des Weges mit der Flurnummer 246 verlegt werde. Diese Leitung müsse in jedem Fall auch im Bereich der Trasse entsprechend angepasst werden. Diese Leitung müsse sowohl tatsächlich als auch rechtlich im Bereich der Trasse gesichert werden. Da in diese Leitung Drainagen münden, die Abwässer des Betriebes des Einwenders mit der Nr. 4.2.1.20 aufnehmen sowie Straßen entwässern, dürfe sie nicht mal kurzfristig unterbrochen werden.

Der Vorhabenträger sicherte zu, das Angebot zu prüfen. Die Prüfung ergab, dass die Auffüllung einschließlich der Verlegung der Rohrleitung technisch machbar ist. Er steht derzeit in Verhandlung mit dem Einwender.

Hinsichtlich der Abwasserleitung des Einwenders Nr. 4.2.1.20 wird auf die dortige Ziffer 7 verwiesen.

4.2.1.18 Einwender Nr. 6C-4

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender trägt vor, dass der erhebliche Flächenverlust aus dem Grundstück mit der Flurnummer 360 sowie die mittige Durchschneidung und die starke Deformation der Restflächen zu einer starken Entwertung dieser Nutzfläche führen. Der Betrieb, welcher über 55 ha Eigentumsfläche und 20 ha Pachtfläche verfügt, werde hierdurch in seiner Existenz gefährdet. Zu berücksichtigen sei schließlich nicht nur der reine Flächenverlust, sondern auch die erheblichen Bewirtschaftungsmehrkosten der Restflächen, welche den Betrieb ebenfalls belasten. Abgesehen davon entgehe dem Einwender durch den Flächenverlust auch wertvolle Fläche zur Ausbringung von Gülle. Bei einem Verlust der vorgesehenen Entzugsfläche ohne Ersatz in Land sei nicht sichergestellt, dass die Verträge zur Lieferung von Strom und Nahwärme weiterhin erfüllt werden können.

Er wendet sich daher gegen die Errichtung des Straßenbauvorhabens in der vorliegenden Form. Er beantragt die Ablehnung der Planfeststellung. Die Ablehnung des Vorhabens beruhe auf der mittigen Durchschneidung und der damit einhergehenden Entwertung des Grundstücks mit der Flurnummer 360, Gemarkung Kondrau.

Das landwirtschaftlich genutzte Grundstück mit der Flurnummer 360, Gemarkung Kondrau, ist vom Einwender gepachtet. Aus diesem Grundstück mit einer Gesamtfläche von 9,7 ha werden dauerhaft etwa 11.615 m² und vorübergehend etwa 10.850 m² benötigt. Es verbleiben bei einem Verzicht auf den Erdwall eine nördliche und eine südliche Teilfläche. Dieses Grundstück wird längs durchschnitten. Die aufgrund der Durchschneidung der Flurnummer 360 entstehenden Teilflächen sind nach der Stellungnahme des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz wirtschaftlich nutzbar.

Der Einwender erhält eine Pachtaufhebungsentschädigung für die Restlaufzeit des Pachtverhältnisses, das vom Straßenbaulastträger zu angemessenen Bedingungen abzulösen ist. Daneben ist auch die vorübergehende Grundinanspruchnahme zu entschädigen. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses Bezug genommen. Die Frage nach der Höhe der Entschädigungen ist dabei nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Grundinanspruchnahme ist zur Erreichung des Planungsziels unvermeidbar.

Der Eigentümer verliert vorliegend dauerhaft 125 m² an Eigentumsfläche. Unter Berücksichtigung auch der vom Einwendungsführer gepachteten Flächen ergibt sich ein relativer Abtretungsverlust (Trasse und Erdwall) von 1,94 %, bei Verzicht auf den Erdwall von 1,58 %. Da der Erdwall mangels Überschreitung der maßgeblichen Werte nur

errichtet wird, wenn er außerhalb dieses Verfahrens infolge eines freihändigen Verkaufs realisiert werden kann, ist er hier nicht zu berücksichtigen. Jedenfalls aber beläuft sich der Abtretungsverlust auf deutlich unter 5 %. Eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs ist daher nicht ersichtlich. Andere Gründe, weshalb eine solche dennoch vorläge, wurden nicht vorgetragen. Es wird hinsichtlich der Einzelheiten auf C.III.4.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Es besteht zudem auch kein Anspruch auf die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland. Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander führt aus, dass sich hinreichende bessere Alternativtrassen anbieten, bei denen die schützenswerten landwirtschaftlichen Belange weniger schwer betroffen werden. Die nun gewählte Trassenvariante führe zu größten Schäden in der landwirtschaftlichen Flächenstruktur. Große, gut zu bewirtschaftende, Grundstücke werden mittig durchschnitten, außerdem verschlechtern sich die Wegebeziehungen und das landwirtschaftliche Wegenetz.

Es wurde auf die landwirtschaftlichen Belange soweit wie möglich Rücksicht genommen. Es wird diesbezüglich auf C.III.3.8 des Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

3. Der Einwander beantragt die Bereitstellung von Ersatzland, sofern eine Inanspruchnahme der Grundstücksfläche nicht zu verhindern sei.

Es besteht kein Anspruch auf Ersatzlandbereitstellung. Es wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

4. Der Einwander trägt vor, dass die Inanspruchnahme der Grundstücksfläche soweit wie möglich zu reduzieren sei. In diesem Zusammenhang sei insbesondere die konkrete Ausgestaltung des Geländeeinschnitts zu prüfen. In Richtung des Bauwerks BW 0-1 werde die Trasse im Bereich des Grundstücks mit der Flurnummer 360 in einem erheblichen Einschnitt geführt. Der hierdurch entstehende Flächenverlust sei im Bauwerksbereich größer als der für die eigentliche Trasse. Durch die Planung der Straße mit mehr Gefälle beziehungsweise durch eine Anhebung der Überführungsbauwerke und der Trasse könne der Einschnitt und der hierdurch entstehende Flächenverlust minimiert werden. Eine entsprechende Umplanung werde hiermit beantragt.

Der Verlauf der plangegegenständlichen Trasse ist durch die topographischen Gegebenheiten sowie durch die vorgegebenen Zwangspunkte, insbesondere durch die höhenmäßige Lage der ehemaligen Bahnlinie weitgehend festgelegt. Nach Ausführungen des Vorhabenträgers berücksichtigt die gewählte Trasse soweit wie möglich die bestehenden Gewanneneinteilungen um unnötige und ungünstige Neudurchschneidungen

soweit wie möglich zu vermeiden. Ein anderer Trassenverlauf zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme ist daher nicht möglich.

Der zunächst in den Planfeststellungsunterlagen vom 26.06.2013 enthaltene Erdwall (Auffüllung aus Überschussmassen) von Bau-km 0+500 bis Bau-km 1+220 links der B 299neu ist aus rechtlichen Gründen nicht erforderlich, da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Er wird daher seitens des Vorhabenträgers nur errichtet, sofern ein freihändiger Erwerb der erforderlichen Flächen möglich ist. Dies fand auch nachrichtlich im Rahmen der Tektur B Eingang in die Planfeststellungsunterlagen. Die Frage, ob der Erdwall realisiert wird, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender führt aus, dass, sofern eine Verlegung der Trasse nicht erfolge, zwingend das Erschließungsproblem, welches durch die Abtrennung des Wirtschaftsweges mit der Flurnummer 353, Gemarkung Kondrau, bei Bau-km 0+500 entstehe, zu lösen sei.

Hiermit werde erheblich in das landwirtschaftliche Wegenetz eingegriffen. Die Bewirtschaftbarkeit des Grundstücks mit der Flurnummer 360 leide, da das Grundstück nicht mehr problemlos in diesem Bereich angefahren werden könne. Anstatt den bisherigen Wirtschaftsweg zu nutzen, müsse die westliche Feldseite nun durch einen Umweg oder über das Feld direkt angefahren werden. In beiden Fällen komme es zu Bewirtschaftungsmehrkosten, entweder durch Umwege oder Vernichtung des Aufwuchses durch Fahrstreifen.

Abhilfe könne nur dadurch geschaffen werden, dass die durchgängige Befahrbarkeit des Weges mit der Flurnummer 353, Gemarkung Kondrau, beibehalten werde, was Seitens des Einwenders beantragt wird.

Dies könne entweder durch ein Über-/Unterführungsbauwerk oder durch einen höhen gleichen Straßenanschluss geschehen. Zur Optimierung der Verkehrsführung wäre es zudem angezeigt, im Bereich von Bau-km 0+500 eine Kreuzung zu errichten, an der sich die B 299neu und der Wirtschaftsweg kreuzen.

Es wird auf die Ausführungen unter der Ziffer 1.2 bei C.III.4.2.1.13 sowie auf C.III.3.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Abgesehen davon sei auch das Grundstück mit der Flurnummer 359 an einen Betreiber einer Biogasanlage verpachtet. Dieser müsse sein Pachtgrundstück bearbeiten,

insbesondere Substrat ausbringen. Aufgrund der technischen Anforderungen an moderne Biogasanlagen sei eine Bearbeitung nur mit schweren landwirtschaftlichen Maschinen möglich. Nach der jetzigen Erschließungssituation müssten die Bewirtschafter, die aus Kondrau und Mitterteich stammen, mit den schweren Fahrzeugen durch die Ortslage Kondrau fahren, um über das Bauwerk BW 0-1 die Felder zu erreichen. Hierdurch sei die Ortslage Kondrau stark belastet, obwohl Motivation der Planfeststellung gerade eine Entlastung sei. Auch zur Vermeidung des Konflikts biete sich die beantragte Aufrechterhaltung des Wirtschaftsweges an.

Das Grundstück mit der Flurnummer 359 ist durch das Vorhaben nicht betroffen. Im Übrigen wird auf die Ziffer 1.2 unter C.III.4.2.1.13 sowie auf C.III.3.4 des Beschlusses verwiesen. Die Ortsdurchfahrt Kondrau wird (und nur) durch die Realisierung der plangegenständlichen Trasse entlastet. Dass dabei unter Umständen andere Fahrzeuge gelegentlich durch Kondrau fahren, ändert daran nichts.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Im Übrigen sei sicherzustellen, dass die Grundstücke auf der von Kondrau aus jenseitigen Lage des Bahndammes mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen erreichbar sei. Die Wege müssen ausreichend breit ausgebaut werden. Gleiches gelte insbesondere für Brücken, Durchlässe und Unterführungsbauwerke. Diese müssen von Höhe und Breite her den Erfordernissen moderner Landwirtschaftstechnik angepasst sein.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Es wurde nach der „Richtlinie für den ländlichen Wegebau Ausgabe 2005“ geplant.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

8. Der Einwender führt auch aus, dass zusätzlich die verbleibenden schlecht bewirtschaftbaren Restflächen des Grundstücks mit der Flurnummer 360, Gemarkung Kondrau, durch die Trassenführung ungünstig zugeschnitten werden. Dies liege daran, dass die Trasse im gesamten Grundstücksbereich in gebogener Form verläuft. Hierdurch entstehen Vorgewende und Bewirtschaftungs Nachteile. Die Planung sei zur Vermeidung mittelbarer Schäden so zu modifizieren, dass gerade Grundstücksgrenzen und rechtwinklige Formen erreicht werden. Ansonsten werde das Ergebnis der Flurberreinigung konterkariert.

Die Trassenführung ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Zum Erreichen des Planungsziels sind die Durchschneidung und der Eingriff in das Grundstück daher unvermeidbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.19 Einwender Nr. 6C-5

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender wendet sich gegen die Planfeststellung. Er beantragt die Planfeststellung abzulehnen. Er führt aus, dass sich bessere Alternativtrassen anbieten, bei denen die schützenswerten landwirtschaftlichen Belange weniger schwer betroffen werden. Die nun gewählte Trassenvariante führe zu größtem Schaden in der landwirtschaftlichen Flächenstruktur. Große, gut zu bewirtschaftende, Grundstücke werden mittig durchschnitten, außerdem verschlechtern sich die Wegebeziehungen und das landwirtschaftliche Wegenetz.

Die Ablehnung des Verfahrens beruhe insbesondere auf der mittigen Durchschneidung und der damit einhergehenden Entwertung des Grundstücks mit der Flurnummer 360, Gemarkung Kondrau.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Auch die Belange der Landwirtschaft werden dabei soweit wie möglich berücksichtigt, vergleiche C.III.3.8 des Beschlusses.

Aus dem landwirtschaftlich genutzten Grundstück mit der Flurnummer 360 mit einer Gesamtfläche von 9,7 ha werden etwa 11.615 m² auf Dauer und 10.850 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Es verbleiben bei dem Verzicht auf den Erdwall eine nördliche und eine südliche Teilfläche mit einer Fläche von jeweils 4,0 ha. Dieses Grundstück wird längs etwa mittig durchschnitten. Die aufgrund der Durchschneidung der Flurnummer 360 entstehenden Teilflächen sind nach der Stellungnahme des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz wirtschaftlich nutzbar. Der ursprünglich geplante Erdwall wird nur noch realisiert, wenn dies infolge freihändigen Erwerbs, der dafür benötigten Grundstücke möglich ist. Dies resultiert daraus, dass der Erdwall aus rechtlichen Gründen nicht nötig ist, da die Grenzwerte der 16. BImSchV auch ohne diesen eingehalten werden. Der Einwender wird dadurch nicht belastet, da auch er einverstanden sein muss und die benötigte Fläche freiwillig veräußern muss.

Die auf Dauer benötigten Grundstücksflächen sind vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für etwaige straßenbaubedingte Nachteile (An- beziehungsweise Durchschneidungsschäden, Mehr- und Umwege, Strukturverschlechterungen, ungünstige Feldformen, Bewirtschaftungserschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) nach den einschlägigen Richtlinien zu leisten. Dies gilt ebenso für die vorübergehende Grundinanspruchnahme der Fläche aus dem Grundstück mit der Flurnummer 333, Gemarkung Kondrau, von dem eine Teilfläche von etwa 340 m²

vorübergehend benötigt wird. Dies gilt auch für die dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen, sofern ein Kaufvertrag nicht zustande kommt. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses Bezug genommen. Die Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Für den Fall, dass eine Inanspruchnahme der Grundstücksflächen nicht zu verhindern sei, werde die Bereitstellung von Ersatzland in gleicher Größe und Güte beantragt. Die Pachteinnahmen, die mit den landwirtschaftlichen Flächen verdient werden, stellen ein wichtiges Standbein seiner finanziellen Versorgung dar. Da bei der vorliegenden Planung 1,4 ha verpachtete Fläche entfallen, leide hierunter auch die finanzielle Versorgung des Einwenders erheblich. Die Bereitstellung von Ersatzland sei daher zwingend, hilfsweise müsse der Vorhabenträger den erlittenen Verlust an Pachteinnahmen kapitalisiert entschädigen.

Hinsichtlich der Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Die dauerhaft benötigte Grundstücksfläche ist zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Daneben sind, wie unter Ziffer 1 bereits ausgeführt, diverse straßenbaubedingte Nachteile zu entschädigen. Dies gilt auch für die vorübergehende Grundinanspruchnahme und gegebenenfalls die dauerhafte, sofern ein Kaufvertrag nicht zustande kommt. Auch die fällig werdende Pachtauflösungsentschädigung gegenüber dem Pächter trägt der Baulastträger. Die Höhe der Entschädigungen ist dabei nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Es wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 1 dieses Einwenders und die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen.

Soweit dem Einwand nicht entsprochen wurde, wird er zurückgewiesen.

3. Der Einwender führt weiter aus, dass die Inanspruchnahme der Grundstücksfläche des Einwenders soweit wie möglich zu reduzieren sei. In diesem Zusammenhang sei insbesondere die konkrete Ausgestaltung des Geländeschnitts zu prüfen. In Richtung des Bauwerks BW 0-1 werde die Trasse im Bereich des Grundstücks mit der Flurnummer 360 in einem erheblichen Einschnitt geführt. Der hierdurch entstehende Flächenverlust sei im Bauwerksbereich größer als der für die eigentliche Trasse. Durch die Planung der Straße mit mehr Gefälle beziehungsweise durch eine Anhebung der Überführungsbauwerke und der Trasse könne der Einschnitt und der hierdurch entstehende Flächenverlust minimiert werden. Eine entsprechende Umplanung werde hiermit berücksichtigt.

Es wird auf die Ziffer 4 unter C.III.4.2.1.18 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass das Erschließungsproblem, welches durch die Abtrennung des Wirtschaftswegs mit der Flurnummer 353, Gemarkung Kondrau, bei Bau-km 0+500 entstehe, zu lösen sei, sofern eine Verlegung der Trasse nicht erfolgen sollte. Der dort vorhandene und von Landwirten viel befahrene Weg werde mittig durchschnitten und ende jeweils in einer Sackgasse. Eine Querungsmöglichkeit sei nicht vorgesehen.

Hiermit werde erheblich in das landwirtschaftliche Wegenetz eingegriffen. Die Bewirtschaftbarkeit des Grundstücks mit der Flurnummer 360 leide, da das Grundstück nicht mehr problemlos in diesem Bereich angefahren werden könne. Anstatt den bisherigen Wirtschaftsweg zu nutzen, müsse die westliche Feldseite nun durch einen Umweg oder über das Feld direkt angefahren werden. In beiden Fällen komme es zu Bewirtschaftungsmehrkosten, entweder durch Umwege oder durch Vernichtung des Aufwuchses durch Fahrstreifen.

Abhilfe könne nur dadurch geschaffen werden, dass die durchgängige Befahrbarkeit des Weges mit der Flurnummer 353, Gemarkung Kondrau, beibehalten werde, was hiermit beantragt werde.

Dies könne entweder durch ein Über-/Unterführungsbauwerk oder durch einen höhen-gleichen Straßenanschluss geschehen. Zur Optimierung der Verkehrsführung sei es dann angezeigt, im Bereich von Bau-km 0+500 eine Kreuzung zu errichten, an der sich die neue B 299, die B 299alt und der Wirtschaftsweg kreuzen.

Es wird auf Ziffer 5 unter C.III.4.2.1.18 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Abgesehen davon seien die Grundstücke mit den Flurnummern 360 und 359 jeweils an Betreiber von Biogasanlagen verpachtet. Diese müssen die Grundstücke bearbeiten, insbesondere Substrat ausbringen. Aufgrund der technischen Anforderungen an moderne Biogasanlagen sei eine Bearbeitung nur mit schweren landwirtschaftlichen Maschinen möglich. Nach der jetzigen Erschließungssituation müssten die Bewirtschafter, die aus Kondrau und Mitterteich stammen, mit den schweren Fahrzeugen durch die Ortslage Kondrau fahren, um über das Bauwerk BW 0-1 die Felder zu erreichen. Hierdurch werde die Ortslage Kondrau stark belastet, obwohl Motivation der Planfeststellung gerade eine Entlastung ist. Auch zur Vermeidung dieses Konflikts biete sich die beantragte Aufrechterhaltung des Wirtschaftsweges an.

Es wird auf Ziffer 6 unter C.III.4.2.1.18 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Im Übrigen sei sicherzustellen, dass die Grundstücke auf der von Kondrau aus der jenseitigen Lage des Bahndammes mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen erreichbar seien. Die Wege müssen ausreichend breit ausgebaut werden. Gleiches gelte insbesondere für Brücken, Durchlässe und Unterführungsbauwerke. Diese müssen von Höhe und Breite her den Erfordernissen moderner Landwirtschaftstechnik angepasst sein.

Es wird auf die Ziffern 3.5, 3.8 und 3.9 unter C.III.4.2.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender trägt vor, dass zusätzlich die verbleibenden schlecht bewirtschaftbaren Restflächen durch die Trassenführung ungünstig zugeschnitten werden. Dies liege daran, dass die Trasse im gesamten Grundstücksbereich in gebogener Form verlaufe. Hierdurch entstünden Vorgewende und Bewirtschaftungerschwernisse. Die Planung sei zur Vermeidung mittelbarer Schäden so zu modifizieren, dass gerade Grundstücksgrenzen und rechtwinklige Formen erreicht werden.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.1.18 des Beschlusses Bezug genommen.

8. Der Einwender trägt vor, dass sich auf dem Grundstück mit der Flurnummer 360, Gemarkung Kondrau, eine genehmigte Feldscheune mit einer Grundfläche von etwa 140 m² befinde. Diese werde vom Einwender als Lagerhalle genutzt. In Folge der Trassenplanung solle diese Scheune abgerissen werden. Hiergegen wende er sich und beantragt, die Trassenplanung im Bereich von Bau-km 0+900 abzulehnen. Eine Zerstörung der Feldscheune dürfe nicht erfolgen, gegebenenfalls sei die Trasse im Detail umzuplanen, wenn nicht ohnehin eine andere Variante gewählt werde.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Es wird zudem auf die Ziffer 4 unter C.III.4.2.1.18 des Beschlusses Bezug genommen.

Neben dem Kaufpreis für Grund und Boden ist eine Entschädigung für den Zeitwert der auf dem Grundstück befindlichen baulichen Anlagen – hier also der Feldscheune – zu leisten, die infolge des Vorhabens abgerissen werden müssen.

Ein Anspruch auf Versetzung oder Neuerrichtung derartiger baulicher Anlagen besteht wegen nicht möglichem anderen Verlauf der Trasse ohne erhebliche weitere Auswirkungen nicht. Ein abgeänderter Trassenverlauf in diesem Bereich würde zu einer weiteren Annäherung der B 299neu an das Grundstück mit der Flurnummer 338 führen, was dort zu einer deutlichen Erhöhung der Immissionspegel führen würde. Zur Gewährleistung der Erschließung der Scheune wäre zudem sowohl eine Verlängerung der Baustrecke als auch eine Verrückung des öffentlichen Feld- und Waldwegs mit der

Flurnummer 346/1 auf die Grundstücke mit den Flurnummern 333 und 337 erforderlich, was zu einer weiteren dauerhaften privaten Grundinanspruchnahme führen würde. Zudem würde es dadurch zu einer weiteren Vergrößerung der unwirtschaftlichen Restfläche auf den Grundstücken mit den Flurnummern 337 und 245 kommen. Aufgrund der genannten Gründe ist die Entscheidung des Vorhabenträgers, die Trasse so wie sie plangegegenständlich ist, zu realisieren, nicht anzugreifen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender weist darauf hin, dass er in Kondrau ein Gasthaus beziehungsweise eine Pension betreibe. Dieses sei wegemäßig für Gäste derzeit gut erreichbar, da unmittelbar von der Ortsdurchfahrt in die Wirtsgasse abgebogen werden könne. Da zukünftig der Großteil des Verkehrs um Kondrau herumgeführt werde, sei es zur Vermeidung von Gewinneinbußen und zur Beibehaltung der Erreichbarkeit zwingend, dass an den Anschlussstellen der B 299neu und der B 299alt jeweils Hinweisschilder auf sein Gästehaus angebracht werden. Die Kosten hierfür habe der Vorhabenträger zu tragen. Die Aufnahme einer entsprechenden Schutzauflage werde hiermit beantragt.

Bei der Aufstellung eines derartigen Hinweisschildes handelt es sich um keine Angelegenheit, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Diese Angelegenheit ist gesondert außerhalb dieses Verfahrens zu regeln.

Der Einwender ist als Straßenanlieger nicht in seinen Rechten betroffen, sofern ihm durch die Änderung der Straßenführung wirtschaftliche Nachteile entstehen. Dass die geplante Ortsumgehung von Kondrau Einfluss auf den Durchgangsverkehr hat, steht dem nicht entgegen. Entscheidend ist, dass das Grundstück weiterhin erschlossen ist und eine Zufahrt möglich bleibt. Es besteht dagegen kein Anspruch darauf, dass das vorhandene Wegenetz in der bestehenden Form aufrechterhalten bleibt. Der Einwender hat als Anlieger lediglich einen Anspruch auf sachgerechte Abwägung seiner Geschäftsinteressen. Es wird ergänzend auf die Ziffer 2 unter C.III.4.2.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.20 Einwender Nr. 6C-7

Der Einwender ist durch Grundabtretung nicht mehr unmittelbar betroffen. Er hat die betreffenden Grundstücke an den Einwender mit der laufenden Nr. 6B-49, vergleiche unter C.III.4.2.2.27 des Beschlusses, übertragen.

1. Der Einwender führt aus, dass ihm ungeachtet der entstehenden unwirtschaftlichen Restflächen bei den Grundstücken mit den Flurnummern 252 und 336 rund 5 % der Eigentumsflächen entzogen würden. Daneben entstünden auf den verbleibenden Restflächen Bewirtschaftungsmehrkosten durch Schlagdeformierung, die ebenfalls zu

berücksichtigen seien. Aus all dem folge, dass durch den Eingriff der Betrieb in seiner Existenz massiv gefährdet werde. Um die Existenz des Landwirtschaftsbetriebs zu sichern, beantragt er hiermit, bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses den Vorhabenträger zu beauftragen, dass dem Betroffenen geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden müsse und außerdem sämtliche Grunderwerbsnebenkosten sowie gegebenenfalls eine Umwegeentschädigung zu bezahlen sei.

Aus dem landwirtschaftlich genutzten Grundstück mit der Flurnummer 252, Gemarkung Kondrau, und einer Gesamtfläche von 2,9 ha wurden ursprünglich etwa 10.900 m² auf Dauer benötigt. Es verblieb eine Teilfläche mit einer Fläche von 1,8 ha. Dieses Grundstück wird in seinem östlichen Drittel angeschnitten. Infolge der Tektur B wurde die für das Regenrückhaltebecken 1 auf Dauer benötigte Fläche auf 8.810 m² reduziert. Die von der Flurnummer 252 verbleibende Restfläche ist nach der Stellungnahme des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz wirtschaftlich nutzbar.

Aus dem Grundstück mit der Flurnummer 336, Gemarkung Kondrau, werden etwa 3.070 m² auf Dauer und etwa 1.350 m² vorübergehend benötigt. Aus diesem Grundstück mit einer Gesamtfläche von 1,4 ha verbleibt bei einem Verzicht auf den Erdwall, welcher nur unter Einverständnis mit den Grundbetroffenen errichtet wird, siehe Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.19 des Beschlusses, eine Teilfläche von etwa 1,1 ha. Dieses Grundstück wird in seinem südöstlichen Bereich schräg angeschnitten. Die sich darauf befindende Wiese wird landwirtschaftlich genutzt. Zudem befinden sich noch landwirtschaftliche Gebäude und ein größerer Weiher darauf. In Anspruch genommen wird lediglich ein Teil der Wiese. Die von der Flurnummer 336 verbleibende Restfläche ist nach der Stellungnahme des Sachgebiets 60 der Regierung der Oberpfalz unter der Bedingung, dass der angeführte Erdwall nicht errichtet wird, wirtschaftlich nutzbar.

Aus dem Grundstück mit der Flurnummer 338/1, Gemarkung Kondrau, mit einer Gesamtfläche von 4971 m² werden etwa 65 m² auf Dauer und 110 m² vorübergehend benötigt. Die auf Dauer benötigte Fläche wird von dessen äußerster nördlicher Ecke beansprucht.

Die auf Dauer benötigten Grundstücksflächen sind vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für etwaige – straßenbaubedingte – Nachteile (An- und Durchschneidungsschäden, Mehrbeziehungsweise Umwege, Strukturverschlechterungen, günstige Feldformen, Bewirtschaftungserschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) zu leisten. Dies gilt auch für die vorübergehende Grundinanspruchnahme und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt. Es wird auf A.III.4.1 des Beschlusses Bezug genommen. Die Höhe der Entschädigung ist nicht

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Eingriffe in diese Grundstücke sind zur Erreichung des Planungsziels unvermeidbar.

Unter Verzicht auf den Erdwall ergab sich bezogen auf die Eigentumsflächen ursprünglich ein relativer Abtretungsverlust von 4,98 %. Unter Berücksichtigung auch der Pachtflächen ergab sich ein relativer Abtretungsverlust von 2,64 %. Dem Einwender wurde, vertreten durch die Labbé und Partner mbB, mit bauamtlichen Schreiben vom 03.09.2014 (gegen Empfangsbestätigung) Ersatzland aus dem Grundstück mit der Flurnummer 446, Gemarkung Konnersreuth mit einer Größe von 7.800 m² angeboten. Unter Berücksichtigung dieses Ersatzlandes ergibt sich ein relativer Abtretungsverlust von 1,17 %.

Bei Berücksichtigung der reduzierten Grundinanspruchnahme infolge der Tektur B reduzieren sich die eben genannten Zahlen weiter.

Dem Einwender werden daher in jedem Fall weniger als 5 % an Eigentumsflächen entzogen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Im Hinblick auf das angebotene Ersatzland werden die so genannten Grunderwerbsnebenkosten durch den Vorhabenträger übernommen. Im Übrigen ist auch die zusätzliche Entfernung zu dem Ersatzland bei dessen Bewertung zu berücksichtigen.

Eine darüberhinausgehende Bereitstellung von Ersatzland wird abgelehnt. Es wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Letztlich ist dies aber ohnehin obsolet geworden, da der Einwender die betreffenden Grundstücke auf den Einwender mit der laufenden Nummer 6B-49 übertrug und damit nicht mehr grundbetroffen ist.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

2. Der Einwender führt aus, dass im Bereich der Hofstelle mit den Flurstücknummern 336 und 338 ein Weg errichtet werden solle. Er gehe davon aus, dass dieser Weg als öffentlicher Weg gewidmet und bituminös ausgeführt werde. Der Einwender ergänzt, dass der Weg nach seinem Wunsch von ihm und einem weiteren Einwender zusammengenutzt werden solle, vorbehaltlich dessen Zustimmung.

Das Grundstück mit der Flurnummer 337 wird bisher von Westen her über den öffentlichen Feld- und Waldweg mit der Flurnummer 346/1 sowie von Osten her über eine unmittelbare Zufahrt zur Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte (doppelt) erschlossen, insoweit handelt es sich nicht um einen öffentlichen Feld- und Waldweg. Als notwendige Folgemaßnahme ist hier die bestehende unmittelbare Zufahrt vom Grundstück mit der Flurnummer 337 zur Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte an die neue Straßensituation anzupassen.

Damit es sich um einen öffentlichen Weg handelt, müsste er entsprechend gewidmet werden. In der Folge wäre es sodann ein öffentlicher Weg im Eigentum der Stadt Waldsassen. Eine Widmung dieser Zufahrt zum öffentlichen Feld- und Waldweg würde der Zustimmung der Stadt Waldsassen bedürfen. Es ist allerdings kein Grund ersichtlich, warum ein derartig gewidmeter Weg hier notwendig wäre. Er dient vielmehr nur der Erschließung der genannten Grundstücke. Eine darüberhinausgehende Bedeutung kommt ihm nicht zu.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

3. Der Einwender meint, dass aufgrund der Führung der Trasse direkt an der Hofstelle, diese massiv im Wert gemindert werde. Dies betreffe zum einen die Wertminderung des Wohnhauses, zum anderen werde durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen die Tierleistung negativ beeinflusst. Ferner sei zu befürchten, dass für das bereits genehmigte Bauvorhaben Mehrkosten entstehen.

Der Einwender führt aus, dass in ausreichender Art und Umfang aktiver Lärmschutz und sofern dies nicht möglich ist, passiver Lärmschutz vorzusehen sei. Für Wertminderungen der Hofstelle und Minderungen von Tierleistungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sei eine Entschädigungspflicht dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss vorzuschreiben. Sofern es vorhabenbedingt zu Baumehrkosten für das gesamte Vorhaben komme, seien diese vom Vorhabenträger zu bezahlen.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe ergab, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen an den Gebäuden des Einwenders nicht überschritten werden. Daher hat er keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der vorgetragenen Wertminderung wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Bei der Hofstelle (einschließlich Wohnhaus) handelt es sich um eine bauliche Anlage im Außenbereich, wobei die Ställe einen Abstand von 70 m, das Wohnhaus von mindestens 110 m zur Fahrbahnachse der B 299neu aufweisen.

Die 16. BImSchV, die auf §§ 41 und 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG beruht, dient dem Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße. Sie gibt die maßgeblichen Grenzwerte vor, die nicht überschritten werden dürfen. § 2 der 16. BImSchV stellt bei den „Anlagen“ und „Gebieten“ ausschließlich auf solche ab, die dem

zumindest vorübergehenden Aufenthalt von Menschen zu dienen bestimmt sind Vorliegend werden diese Grenzwerte, wie bereits erläutert, nicht überschritten. Für Tiere können keine höheren Schutzanforderungen gelten als für Menschen. Demnach ist weder mit einer erhöhten Stressgefahr für Mensch noch für Tier zu rechnen. Es scheidet daher auch insoweit ein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen oder gar eine Entschädigung aus.

Auch für das genehmigte Bauvorhaben sind daher keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten. Es entstehen daher keine Mehrkosten.

Ferner sind durch die erforderliche Grundabtretung keine Auswirkungen auf das Vorhaben ersichtlich, soweit das Bauvorhaben (Erweiterung des Stallgebäudes, Errichtung einer Güllegrube) im nördlichen Bereich des Grundstücks mit der Flurnummer 338 im Umgriff der bereits bestehenden Stallgebäude und Güllegruben geplant ist. Es wird zwar an der nördlichen Ecke ganz außen eine Teilfläche von 65 m² in Anspruch genommen. Aufgrund des dreieckigen Zuschnitts mit einer Seitenlänge von je 12 m² und der östlichen Angrenzung an die Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte und nordwestlichen Angrenzung an das sich im Eigentum eines Dritten befindlichen Grundstücks mit der Flurnummer 337 (Zufahrt) ist diese Fläche wegen der einzuhaltenden Abstandsflächen bereits jetzt nicht mehr bebaubar. Die weiterhin im Eigentum des Einwenders verbleibende Fläche des betreffenden Grundstücks weist eine Entfernung von etwa 20 m zum künftigen Fahrbahnrand der B 299neu auf, sodass es weiterhin bebaubar bleibt und auch die straßenrechtliche Anbauverbotszone nicht entgegensteht. Überdies ist auch im südlichen Bereich dieses Grundstücks ein solches Bauvorhaben weiterhin möglich. Soweit das Vorhaben auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 geplant ist, müsste es von der Hofstelle über die Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Königshütte angefahren werden, da es durch das Grundstück mit der Flurnummer 337 von der Hofstelle abgetrennt wäre. Auf diesem Grundstück befindet sich bereits ein landwirtschaftliches Gebäude. Die verbleibende Fläche befindet sich in einer Entfernung von etwa 20 m zum Fahrbahnrand der B 299neu, so dass eine Bebauung möglich bleibt, ohne dass auch hier die straßenrechtliche Anbauverbotszone entgegensteht.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass nördlich der Trasse auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 der Löschwasserteich verbleibe. Dieser werde von Drainagen und Quellen südlich gespeist. Aller Voraussicht nach werde die Wasserzufuhr durch die Trasse im Einschnitt unterbrochen. Es sei deshalb eine Auflage im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wonach bei Beeinträchtigungen des Wasserdargebots für den Lösch-

teich der Vorhabenträger technische Abhilfemaßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen habe oder eine entsprechende Entschädigung zu leisten habe. Gegebenenfalls sei vor Durchführung der Maßnahme eine Beweissicherung durchzuführen.

Sofern der genannte Teich nach Durchführung der Baumaßnahme und aufgrund dieser nicht mehr in dem derzeit bestehenden Umfang als Fischweiher nutzbar ist, ist dies entsprechend zu entschädigen. Es wird diesbezüglich auf die Auflage unter A.III.4.18 des Beschlusses verwiesen. Zudem sicherte das der Vorhabenträger zu. Um dies beurteilen zu können, sicherte der Vorhabenträger eine Beweissicherung vor und nach Durchführung des Vorhabens zu, anhand derer beurteilt werden kann, ob die entsprechende Nutzung als Fischweiher durch die Baumaßnahme beeinträchtigt wird. Zudem wird dadurch das Wasserdargebot des Teiches festgestellt.

Hinsichtlich der derzeitigen Nutzung als Löschwasserteich ist Folgendes auszuführen:

Der Weiher ist bei der Stadt Waldsassen nicht als Löschwasserteich gemäß DIN 14210 genormt. Dieser Weiher wurde und wird neben dem Hydrantennetz als Löschwasserentnahmestelle verwendet. Um die geforderte Löschwassermenge gemäß DVGW Arbeitsblatt W 405 von 96 m³ zu gewährleisten, wurden unter A.III.4.19 dieses Beschlusses verschiedene Auflagen vorgesehen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

5. Der Einwender trägt vor, dass die Maschinenhalle auf dem Grundstück mit der Flurnummer 336 von der Trasse abgetrennt werde. Er bittet um Klarstellung, dass das Überführungsbauwerk über die B 299 eine Breite von mindestens 4,50 m zwischen den Bordsteinen aufweise. In jedem Fall müsse die direkte Zufahrt zur Maschinenhalle auch während der Bauzeit durchgehend aufrechterhalten bleiben, da hier ein Großteil der landwirtschaftlichen Technik untergestellt sei. Nicht auszuschließen sei, dass es im Zuge der Bauarbeiten durch Erschütterungen oder ähnlichem zu Beeinträchtigungen der Gebäudesubstanz komme. In den Planfeststellungsbeschluss sei eine entsprechende Schutzauflage, gegebenenfalls mit Vorschaltung einer Beweissicherung, aufzunehmen, wonach Schäden vom Vorhabenträger zu entschädigen seien.

Der Vorhabenträger erklärte, dass die Breite zwischen den Bordsteinen 5,0 m betrage.

Die Zufahrten zu den anliegenden Grundstücken bleiben während der Baumaßnahme, allerdings mit straßenbaubedingten Einschränkungen, weiterhin möglich, Entschädigungsansprüche bestehen daher insoweit nicht. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabenträger sicherte die Durchführung einer Beweissicherung für das beziehungsweise die Gebäude zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

6. Der Einwender trägt auch vor, dass sich auf Teilen der Wirtschaftsgebäude eine Photovoltaikanlage befinde. Sowohl durch den Betrieb als auch insbesondere durch den Bau der neuen Straße werde es hier zu erheblichen Verschmutzungen kommen. Hier sei eine Auflage in den Beschluss aufzunehmen, wonach der Vorhabenträger für die nötigen Reinigungsgänge und Minderleistungen der Photovoltaikanlage bezahlen müsse.

Der Vorhabenträger lehnt eine derartige Auflage ab.

Eine derartige Auflage wäre zu weitgehend. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern sich der Straßenbau hier konkret auf die Leistung der Photovoltaikanlage auswirken soll. Auch die Aussage, dass es zu erheblichen Verschmutzungen kommen würde, ist nicht belegbar. Vielmehr sind dies Gefahren, die unter das allgemeine Lebensrisiko zu fassen sind. Es ist auch sonst nicht ausgeschlossen, dass Fenster und Photovoltaikanlagen beispielsweise während der Erntezeit durch Staubentwicklung verschmutzt werden. Eine Verpflichtung zur Entschädigung ist daher zu weitgehend. Zudem wird durch die Auflagen unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses sichergestellt, dass die während des Baus anfallenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden. In Bezug auf die Staubentwicklung im Rahmen der Bauphase wurden unter den Ziffern A.III.2.1.4.2 und 2.1.4.3 entsprechende Auflagen aufgenommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Die Hofstelle sei an die Abwasserleitung, die im Grundstücksbereich des Einwenders weitergeführt werde, angeschlossen. Sowohl die Zuführung von der Hofstelle zu dieser Leitung als auch diese Leitung selbst müssen durchgehend funktionsfähig gehalten werden. Zweckmäßigerweise müsse die neue Leitung südlich der Trasse (also ohne Querung der B 299) an die bestehende Rohrleitung beziehungsweise an die zu verlegende Rohrleitung angeschlossen werden.

Die Verlegung der Betonrohrleitung DN 400 (siehe Unterlage 4.2 Blatt 2d, BWVZ laufende Nummer 4.12) des Einwenders Nr. 6C-8 ist durch den Bau der B 299neu zwingend erforderlich. Die Anbindung der Abwasserleitung der Hofstelle des Einwenders an die Betonleitung DN 400 wird mit kurzzeitigen Unterbrechungen gewährleistet. Die Leitung ist bereits derzeit südlich der Trasse angeschlossen und wird es auch künftig werden. Es wird auf die Auflagen unter A.IV.3.2.3, A.III.2.8 und A.III.4.14 des Beschlusses Bezug genommen. Zudem wird ergänzend auf die Ziffer 6 unter C.III.4.2.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

8. Daneben werden die Versorgungsleitungen (Strom, Wasser, Telekommunikation) von der Trasse durchtrennt. Auch diese Leitungen müssen dauerhaft gesichert und an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Eine auch nur kurzfristige Unterbrechung dürfe keinesfalls erfolgen.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Allerdings müsse mit kurzzeitigen Unterbrechungen gerechnet werden. Es wird diesbezüglich auf die Auflage unter A.III.2.8 des Beschlusses Bezug genommen.

Soweit sich die Einwendung nicht erübrigt hat, wird sie zurückgewiesen. Kurzzeitige Unterbrechungen können nicht verhindert werden. Allerdings ist dies den Betroffenen rechtzeitig mitzuteilen.

9. Der Einwender trägt vor, dass keinesfalls Einverständnis mit der Situierung des Regenrückhaltebeckens auf dem Grundstück mit der Flurnummer 252 bei Bau-km 2+100 bestehe. Dieses Regenrückhaltebecken könne ohne weiteres östlich in den Bereich nördlich des bestehenden Bahndammes ab Bau-km 2+180 verlegt werden.

Der Vorhabenträger überprüfte eine Verlegung des Regenrückhaltebeckens 1 (RRB 1) auf das Grundstück mit der Flurnummer 250. Dies ist zwar rein technisch möglich. Allerdings wäre für die Realisierung des RRB 1 auf diesem Grundstück ebenso eine private Grundinanspruchnahme, mangels Bereitschaft zum freihändigen Verkauf seitens des Betroffenen, erforderlich. Dabei ist zu beachten, dass die beiden Grundbetroffenen bei Realisierung des RRB 1 auf dem Grundstück mit der Flurnummer 252 unter Berücksichtigung der gepachteten Flächen in etwa gleich belastet werden.

Zudem wurde dem Einwender Nr. 6C-7, auf dessen Grundstück das RRB 1 realisiert wird, zusätzlich Ersatzland angeboten.

Die Realisierung des RRB 1 auf dem Grundstück des Einwenders ist daher nicht zu beanstanden.

Ergänzend wird auf C.III.3.7.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender erklärt, dass er davon ausgehe, dass das Bauwerk 2-1 eine nutzbare Breite zwischen den Bordsteinen von mindestens 4,50 m aufweist. Sofern dies nicht der Fall sein sollte, müsse eine entsprechende Umplanung und bauliche Erweiterung erfolgen.

Der Vorhabenträger führte aus, dass die Abmessungen und Befestigungen des öffentlichen Feld- und Waldwegs gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ erfol-

gen. Demnach ergebe sich für einstreifige Wege in Unterführungen eine Breite zwischen den Bordsteinen von 3,50 m und beidseitig ein jeweils 1,0 m breiter Sicherheitsraum.

Der Einwand hat sich daher erübrigt.

11. Der Einwender führt aus, dass im Anschluss an dieses Bauwerk nach Süden der Weg unter dem bestehenden Bahndamm durchgeführt werde. Hier sei die Höhe auf lediglich 3,20 m begrenzt. Im Zuge der Bauarbeiten müsse dieses Bauwerk entfernt und die Durchfahrtsbreite und -höhe angepasst werden.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung ist aber vorhabenbedingt nicht betroffen und bleibt daher unverändert bestehen. Ein möglicher Rückbau ist eine Entscheidung der erhaltungspflichtigen Deutschen Bahn AG. Der Vorhabenträger sagte im Rahmen des Erörterungstermins im Jahr 2015 zu, zu prüfen, inwieweit die bestehende Bahnbrücke im Rahmen der Bauausführung beeinträchtigt werde. Gegebenenfalls könne dem Einwand dadurch Rechnung getragen werden, sofern eine Beeinträchtigung in die Bausubstanz nicht ausgeschlossen werden könne.

Der Baulastträger hat zwischenzeitlich von der Deutschen Bahn AG unter anderem das Grundstück mit der Flurnummer 223/16, Gemarkung Kondrau, erworben. Auf diesem Grundstück befindet sich die bestehende Eisenbahnüberführung über den Pointweg/Raiffeisenstraße, die somit miterworben wurde.

Nach Auskunft des Vorhabenträgers wird die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger diese Bahnbrücke abrechnen. Gründe dafür seien die Schaffung eines ausreichenden Baufeldes zur Errichtung des Bauwerks 2-1. Ferner würden zur Absenkung des Pointwegs um etwa 25 cm und einem Fahrbahnaufbau von 42 cm im Bereich der Bahnbrücke Sicherungsmaßnahmen am Bauwerk erforderlich (beispielsweise Druck- und Zugriegel). Zudem genüge, unabhängig von eventuellen Sicherungsmaßnahmen, die infolge der Wegabsenkung ($H = \text{etwa } 25 \text{ cm} + \text{Aufbau}$) erforderlich werden, das Bauwerk in seinen geometrischen Abmessungen nicht den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs. Das Bauwerk 2-1 sei im Zuge der B 299 mit einer lichten Weite von 5,50 m und einer lichten Höhe von 4,50 m geplant. Im Scheitel der Bahnbrücke betrage die lichte Höhe aktuell nicht einmal 4,50 m.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

12. Der Einwender führt aus, dass, wie bereits unter C.III.4.1.2.13 des Beschlusses gefordert, zudem eine Auflage in den Beschluss aufzunehmen sei, wonach der Vorhabenträger bei Förderrückforderungen, wie beispielsweise nach KULAP, gegen Nachweis (Bescheid) zurückgeforderte Fördermittel gegebenenfalls zuzüglich aufgelaufener Zinsen zu erstatten habe.

Die auf Dauer benötigten Grundstücksflächen sind vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Soweit es sich um Hofanschluss-, ortsnahe oder größere, flurbereinigte Grundstücke handelt, fließen diese Gesichtspunkte in die Grundstücksbewertung mit ein. Neben dem Kaufpreis ist zudem eine Entschädigung für etwaige straßenbaubedingte Nachteile (An- und Durchschneidungsschäden, Mehr- und Umwege, Strukturverschlechterungen, günstige Feldformen, Bewirtschaftungsschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) zu leisten. Dies gilt auch für die vorübergehende Grundinanspruchnahme und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt. Es wird auf A.III.4.1 des Beschlusses Bezug genommen. Die Höhe der Zahlungen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Demnach ist auch die Frage, ob darin aufgelaufene Zinszahlungen enthalten sind, vorliegend nicht zu beantworten, es geht vielmehr nur um die Festsetzung der Entschädigung dem Grunde nach und nicht der Höhe nach.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Der Einwender erklärt, dass sich sein Sohn vollinhaltlich seinen Einwendungen anschließe. Dazu übergebe er hierzu als Anlage eine von seinem Sohn selbst verfasste Einwendung.

Es handelt sich um den Einwender mit der laufenden Nummer 6B-49, vergleiche hierzu auch C.III.4.2.2.27 des Beschlusses. Sofern dieser sich vollinhaltlich den hiesigen Einwendungen anschließt, wird auf die eben ausgeführten Ziffern verwiesen, mit der Maßgabe, dass sich der Einwand unter der Ziffer 1 nicht erübrigt hat, aufgrund der genannten Gründe aber zurückgewiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.21 Einwender Nr. 6C-1

1. Der Einwender beantragt, den Vorhabenträger per Auflage im Planfeststellungsbeschluss zu verpflichten, sowohl für die dauerhaft als auch die vorübergehende Beeinträchtigung des Jagdreviers der Jagdgenossenschaft Entschädigung zu leisten. Hierzu müsse das Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen eingeholt werden.

Das Landratsamt Tirschenreuth gab als Untere Jagdbehörde an, dass es sich bei dem vom Bauvorhaben betroffenen Gebiet hauptsächlich um Acker- und Wiesenflächen handelt. Da es sich demnach nicht um Einstandsgebiet (Wald) handele, sei keine wesentliche Beeinträchtigung des Jagdreviers gegeben.

Das den Jagdgenossenschaften gemäß § 8 Abs. 5 BJagdG zustehende gemeinschaftliche Jagdausübungsrecht stellt ein vermögenswertes privates Recht dar, das zu den

sonstigen Rechten im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB gehört und als konkrete subjektive Rechtsposition, der Jagdgenossenschaft als öffentlich-rechtlicher Körperschaft selbst zusteht, den Schutz von Art. 14 GG genießt (BGH, Urteil vom 20.01.2000, Az.: III ZR 110/99). Rechtlich betrachtet verkleinert sich vorhabenbedingt nicht der Jagdbezirk, da die Flächen der B 299neu nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind. Eine Einschränkung des Jagdausübungsrechts würde erst dann entstehen, wenn der neue Trassenverlauf die Jagdausübung im restlichen Jagdbezirk beeinträchtigen würde und/oder die Jagd auf der Trassenfläche nicht mehr ausgeübt werden könnte. Dies wurde weder von Einwanderseite vorgetragen noch ist dies aus sonstigen Gründen ersichtlich. Es handelt sich bei den betreffenden Flächen, wie bereits erläutert, vielmehr vorwiegend um Acker- Wiesenflächen.

Es besteht mangels Beeinträchtigung daher kein Anspruch auf Entschädigung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander führt aus, dass in Abstimmung mit den Jagdgenossen soweit als möglich noch bauliche Veränderungen wie beispielsweise Durchlässe und Wildschutzzäune situiert werden müssen. Alternativ schlägt er vor, dass im Rahmen der Bauausführung Wildschutzreflektoren berücksichtigt werden.

Schutzmaßnahmen zur Vermeidung verkehrsbedingter Wildverluste und zur Aufrechterhaltung vorhandener Wildwechselbeziehungen waren im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht anzuordnen, die Forderung nach Anlegung von Wildschutzzäunen und Durchlässen war daher im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zurückzuweisen. Wildschutzzäune sind regelmäßig nicht als Schutzmaßnahmen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG zu behandeln und stellen auch keine Verkehrsanlagen im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG dar. Unabhängig von dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren erfolgt die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen in der Regel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers nach bestimmten Kriterien, wie beispielsweise Wilddichte, Wildwechsel und Wildverhalten, unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden und unter Anwendung der für Bundesfernstraßen herausgegebenen Wildschutzzäunrichtlinien (WSchuZR) des Bundesverkehrsministeriums von Juli 1985 und zwar außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt dies nur ausnahmsweise, wenn sich die Errichtung beispielsweise nach der objektiven Gefahrenlage und im Hinblick auf den vorhandenen Wildbestand oder aus naturschutzfachlichen Gründen, beispielsweise als Minimierungsmaßnahme in FFH-Gebieten, als notwendig erweist. Diesbezüglich wurde vorliegend weder etwas vorgetragen noch sind sonstige Gründe dafür ersichtlich. Die Wildschutzzäunrichtlinie ist vorliegend zudem nicht einschlägig, da es sich um eine Bundesstraße mit plangleichen Knoten handelt, vergleiche Nr. 1 Ziffer b WSchuZR.

Die Wirkungsweise von Wildwarnreflektoren ist nicht nachgewiesen. Der Vorhabenträger übernimmt daher keine Kosten für deren Installation. Er ist aber einverstanden damit, dass der Einwender auf eigene Kosten und in Abstimmung mit dem Vorhabenträger Wildwarnreflektoren anbringt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.22 Einwender Nr. 6C-10

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender führt aus, dass er mit dem Grundstück mit der Flurnummer 352, Gemarkung Kondrau, betroffen sei. Aus diesem sollen 12.660 m² dauerhaft erworben werden. Weiterhin werde der nördliche Teil des Grundstücks „abgeschnitten“, es komme zu einem massiven Anschneideschaden. Die verbleibende Fläche sei dreieckig geformt und damit schwer zu bewirtschaften. Das Grundstück sei verpachtet und er sei auf die Pachteinnahmen als Zusatzeinnahme und Altersvorsorge angewiesen. Infolge der Straßenbaumaßnahme werde der Pachterlös einerseits aufgrund des Erwerbs, andererseits aufgrund der Anschneidung massiv sinken. Insofern sei die Feintrassierung im Grundstücksbereich zu prüfen. Der Einwender möchte das Grundstück gerne behalten. Sofern es bei der derzeit ausgelegten Planung bleibe, habe der Vorhabenträger auf Antrag des Einwendungsführers das komplette Grundstück zu erwerben. Sofern dem Einwender durch einen möglichen Gesamtverkauf steuerliche Nachteile entstehen, habe der Vorhabenträger diese gegen Nachweis zu erstatten. Eine entsprechende Auflage werde hiermit beantragt.

Aus dem derzeit landwirtschaftlich genutzten Grundstück mit der Flurnummer 352 der Gemarkung Kondrau werden auf Dauer etwa 12.650 m² und vorübergehend etwa 2.600 m² benötigt.

Aus dem Grundstück mit einer Gesamtfläche von etwa 4,4 ha verbleibt eine Teilfläche mit einer Fläche von etwa 3,2 ha. Dieses Grundstück wird – unter Berücksichtigung der nordwestlich der Trasse der B 299neu verbleibenden Restfläche – im nordwestlichen Drittel angeschnitten.

Die Grundinanspruchnahme ist zur Verwirklichung des Planungsziels unvermeidbar. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.II.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Die auf Dauer benötigte Grundstücksfläche ist vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Soweit es sich um Hofanschlussgrundstücke sowie ortsnahe oder größere und flurbereinigte Grundstücke handelt, fließen diese Gesichtspunkte mit in die Grundstücksbewertung ein. Neben dem Kaufpreis ist eine Entschädigung für etwaige straßenbaubedingte Nachteile (An- und Durchschneidungsschäden,

Mehr- und Umwege, Strukturverschlechterungen, günstige Feldformen, Bewirtschaftungserschwernisse, Ersatz von Deckungsbeitragsverlusten und entgangener staatlicher Zahlungen) zu leisten. Dies gilt auch für die vorübergehende Grundinanspruchnahme und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt. Daneben ist das Pachtverhältnis durch eine entsprechende Entschädigung durch den Vorhabenträger aufzulösen. Hierdurch entstehen keine Kosten für den Einwender. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen.

Zwischenzeitlich hat der Vorhabenträger das Grundstück mit der Flurnummer 352 der Gemarkung Kondrau erworben. In der Folge hat sich dieser Einwand erledigt.

4.2.1.23 Einwender Nr. 6C-13 und 6B-84

Der von der Kanzlei Pohl, Dr. Völsch, Zinner vertretene Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender führt zunächst allgemein aus, dass er die plangegenständliche Trasse ablehne und diese eine Stadtdurchführung und keine Umgehung sei.

Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Dass es sich dabei um eine Umgehung im rechtlichen Sinne handelt, wird unter C.III.3.2.5 des Beschlusses erläutert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

1.1 Zudem werde durch Lärm, Dieselabgase und Feinstaub die Gesundheit der Waldsassener auf Dauer in hohem Maße gefährdet. Durch die Kessellage verbreiten sich die Schadstoffe im ganzen Stadtgebiet.

Die Befürchtungen sind unbegründet. Es wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

1.2 Auch würden wesentliche Eingriffe in den Grundwasserverlauf erfolgen. Trotz vorsorglicher Untersuchungen würden erhebliche Risiken verbleiben. Durch die Planung würden Kanalmaßnahmen in Millionenhöhe erforderlich und es würden den Bürgern enorme Kosten drohen.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.15 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

1.3 Die Planung beruhe in wesentlichen Teilen, vor allem auch die Trassenwahl, auf Annahmen und Grundlagen, der Jahre 1993 bis 1996. Seitdem haben sich die Verhältnisse gravierend geändert, so dass die jetzige Planung nicht mehr zutreffend sei. Die

Feinstaubwerte seien von der Nachbarstadt Arzberg für Waldsassen umgerechnet worden. Das sei keines Falls zutreffend und daher ein Verfahrensfehler.

Hinsichtlich der Planung wird auf C.III.4.1.19 verwiesen.

Die Verwendung der in Arzberg gemessenen Feinstaubwerte ist rechtmäßig. Zur Abschätzung der Bestandssituation wird bei derartigen Berechnungen auf die Langzeitwerte von durchgeführten Messungen in der näheren Umgebung selbst zurückgegriffen. In Waldsassen selbst werden keine Messungen durchgeführt. Daher wird zur Bestandssituation auf vergleichbare Messungen zurückgegriffen. Diese Messstationen befinden sich vorliegend in Arzberg in der Egerer Straße, in Weiden in der Nikolaistraße, in Tiefenbach in Altschneeberg, in Hof am Berliner Platz und Nailla am Selbitzer Berg. Aus diesen Messwerten wurde ein langjähriger Mittelwert gebildet, der als Vorbelastung für die Betrachtung bei Waldsassen zugrunde gelegt wurde. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 19.08.2019 zur Tektur C ausgeführt, dass unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen sei, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden. Ergänzend wird auf C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt aus, dass das Grundstück mit der Flurnummer 360, Gemarkung Kondrau, mit einer Größe von 10 ha komplett durchschnitten würde und die Restfläche von etwa 2 ha beiderseits zur weiteren Nutzung wertlos und uninteressant sei. Das Grundstück sei verpachtet und stelle im Wesentlichen seine Altersversorgung dar.

Es könne ihm laut Aussage des Straßenbauamtes Weiden auch keine gleichwertige Ausgleichsfläche in dieser Größe und dieser Ortsnähe angeboten werden.

Es wird diesbezüglich auf Ziffer 1 und 2 unter C.III.4.2.1.19 des Beschlusses Bezug genommen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt auch vor, dass sich auf diesem Grundstück eine Maschinenhalle Baujahr 1966 befinde, die der Baumaßnahme im Wege stehe und mit einer Entschädigung nach Zeitwert abgebrochen werde. Diese werde aber nach wie vor genutzt und er sehe es nicht ein, warum er sich mit einer derart geringfügigen Abfindung zufrieden geben solle.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.1.19 des Beschlusses verwiesen. Die Ersetzung des Zeitwerts diesbezüglich ist nicht zu beanstanden. Damit wird dem Einwender das zugebilligt, was er aktuell in tatsächlichem Wert besitzt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender brachte zudem noch eine Generaleinwendung vor.

Es wird diesbezüglich vollumfänglich auf Ziffer 17 unter C.III.4.2.1.7 Bezug genommen.

Die darunter zusammengefassten Einwände werden zurückgewiesen.

4.2.1.24 Einwender Nr. 6C-11

Der Einwender, vertreten durch Clifford Chance, ist durch Grundabtretung aufgrund fehlender Eigentümerstellung nicht mehr betroffen.

Aus dem Grundstück mit der Flurnummer 214/11 werden etwa 130 m² auf Dauer und etwa 260 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

1. Der Einwender führt aus, dass, soweit ein Teil des eben genannten Grundstücks während der Bauphase vorübergehend in Anspruch genommen werde, es sich um einen Grundstücksabschnitt handele, der unmittelbar an den Parkplatz angrenze, der auf dem Grundstück errichtet worden sei und der baulichen Nutzung auf dem Grundstück in Form eines Einzelhandelbetriebs zugeordnet sei.

Eine unmittelbare oder mittelbare Einwirkung auf die Parkplatznutzung, auch in Form etwa von aufgeworfener Erde oder einer sonstigen Verschmutzung und insbesondere in weitergehenden Formen, die eine Nutzung einzelner Stellplätze insoweit vollständig verhindern, müsse unterbleiben. Die entsprechenden Sicherungsmaßnahmen und -auflagen sollten im Beschluss getroffen werden.

Betroffen ist der Bereich zwischen Bau-km 3+380 und 3+470 westlich der B 299neu. Eine vorübergehende Inanspruchnahme der Parkfläche selbst ist nicht erforderlich, auch nicht für den Baustellenverkehr.

Der Vorhabenträger sicherte zu, während der Bauphase einen Bauzaun zur Sicherung der Parkplätze herzustellen. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche Parkplätze nutzbar bleiben. Durch den Bauzaun ist auch mit einer Verschmutzung der Parkplätze nicht zu rechnen. Weitergehende Auflagen sind nicht erforderlich.

Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche ist nach Beendigung der Bauphase wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt auch vor, dass im südöstlichen Bereich des Parkplatzes auf seinem Grundstück eine Schallschutzwand errichtet worden sei. Soweit diese während der Bauarbeiten entfernt werden müsse, solle im Beschluss festgehalten werden, dass die Schallschutzwand im Zuge der Bauarbeiten auf dessen Kosten vom Träger der Straßenbaulast zu entfernen und nach Beendigung der Bauarbeiten wieder mangelfrei zu errichten sei. Für etwaige Beeinträchtigungen des Grundstückseigentums in der Zwischenzeit solle eine Entschädigungspflicht des Trägers der Straßenbaulast dem Grunde nach im Beschluss festgehalten werden.

Im Bereich des Parkplatzes entlang der ehemaligen Bahntrasse befindet sich lediglich ein bepflanzter Erdwall mit einer Höhe von etwa 1,8 m. Es konnte nicht abschließend geklärt werden, ob dieser Wall auch Lärmschutzfunktionen erfüllt oder lediglich der Grundstückseinfriedung dient. Jedenfalls aber bleibt der Wall nach Angaben des Vorhabenträgers erhalten und wird, sollte er dennoch Schaden nehmen, wieder hergestellt.

Der Vorhabenträger führt weiter aus, dass, sofern sich auf dem Grundstück des Einwenders weitere Lärmschutzanlagen befinden sollten, diese bestehen bleiben und nicht beeinträchtigt werden.

Weitergehende Auflagen sind nicht veranlasst.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender führt aus, dass aus den Plänen nicht ersichtlich sei, inwieweit sich der Höhenunterschied zwischen dem neugestalteten Straßenstück und seinem Grundstück auf den Wassereintrag in Richtung seines Grundstücks auswirke.

Nach Angaben des Vorhabenträgers verändert sich der Wassereintrag dadurch nicht. Der Bestand werde wieder hergestellt beziehungsweise ändere sich nicht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Im Beschluss solle sichergestellt werden, dass die konkrete Baugestaltung so gewählt werde, dass auch im Falle von Starkregen und ähnlicher Ereignisse eine Entwässerung der Straße und gegebenenfalls der Böschung ausschließlich über das Straßengrundstück erfolge und kein mehr als nur unerheblicher Wassereintrag auf sein Grundstück möglich sei. Eine Beeinträchtigung, insbesondere der Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück, muss unterbleiben.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

5. Der Einwender führt weiter aus, dass insgesamt sicherzustellen sei, dass sein Eigentum nicht beeinträchtigt werde und eine Entschädigungspflicht des Straßenbaulastträgers dem Grunde nach für alle aufgrund der Baumaßnahme auftretenden Eigentumsbeeinträchtigungen bestehe.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Es wird überdies auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen. Die in der Auflage aufgezählten Beeinträchtigungen sind nicht abschließend.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

6. Der Einwender möchte ergänzend wissen, inwieweit die Baustelle Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Verbrauchermarktes habe.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass eventuelle Sperrungen und Umleitungen im Straßennetz möglichst kurz gehalten werden. Er sichert die Erreichbarkeit des Verbrauchermarktes jedoch während der gesamten Bauzeit, allerdings mit unvermeidlichen Behinderungen, zu. Für eventuelle Nachteile durch Umwege oder sonstige unvermeidliche Behinderungen bestehe keine Entschädigungspflicht.

Es handelte sich hier um keinen Einwand im engeren Sinne, sondern lediglich um eine ergänzende Frage.

4.2.1.25 Einwender Nr. 6B-103

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender führt aus, dass er die Planungen zum Ausbau der B 299 bei Waldsassen – „Regionaltrasse“ – grundsätzlich begrüße, diese aber nach seiner Sicht dennoch einen schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstellen.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt weiter vor, dass er aufgrund der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf seine Immobilie befürchte. Er fordert daher hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum, um zu belastenden Ergebnissen zu kommen. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Er kritisiert, dass keine ausreichenden Erkenntnisse vorlägen. Die Erkenntnisse des Vorhabenträgers würden sich nicht mit den langjährigen Kenntnissen des Einwenders decken. Es seien zu wenige beziehungsweise falsch platzierte Messstellen angeordnet worden, um konkrete Erkenntnisse gewinnen zu können.

Der Vorhabenträger widersprach den Ausführungen. Es seien aufgrund der Geologie und der zukünftigen Baumaßnahme zu den bereits bestehenden Grundwasser-Messstellen noch weitere angeordnet worden. Ein umfangreiches Messstellen-Monitoring sichere die Erkenntnisse im Beweissicherungskorridor.

Es wird ergänzend auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Durch die Realisierung der Maßnahmen bei den Trogwerken wird sichergestellt, dass es zu keinen negativen Auswirkungen bei der Immobilie des Einwenders kommt. Es ist nicht mit Veränderungen des Grundwasserspiegels zu rechnen.

Zudem wird auf die Auflage unter A.IV.3.3.13 verwiesen. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Weiden erklärte unter Aufnahme dieser sowie der weiteren oben unter A.IV.3 des Beschlusses genannten Auflagen sein Einverständnis mit der Planung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordert Beweissicherungsmaßnahmen an seinen Gebäuden.

Der Vorhabenträger sicherte dies für das gesamte Areal der Glashütte, inklusive Teerweiher, zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

4. Der Einwender trägt vor, dass ihn die Auswirkungen der „Regionaltrasse“ betreffen. Durch den Bau der oben genannten Straße werde er während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt, dies verschlechtere die Lebens- und Arbeitsqualität seiner Mitarbeiter.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Während des regulären Betriebs ist unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht mit Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte zu rechnen. Es wird auf C.III.4.1.1. sowie auf C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender führt aus, dass sich während der Bauphase erhebliche Verkehrsbehinderungen für seine Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten ergeben. Er fragt, wie dies minimiert werden könne.

Der Vorhabenträger führt aus, dass sich die Baustelle für die B 299neu im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf der ehemaligen Bahntrasse befinde. Es bleibe während der Bauphase eine – wenn auch mit baubedingten Erschwerungen –

zumutbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz erhalten. Dies gilt auch für die innerstädtischen Verbindungen.

Der Vorhabenträger sicherte eine dauernde Erschließung des Grundstücks des Einwenders während der Bauphase, auch für Lkw-Verkehr, zu. Gewisse Einschränkungen seien allerdings nicht vermeidbar.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

6. Der Einwender trägt vor, dass auf dem Plan keine Grundwassermessstellen ersichtlich seien, welche im Bereich des (gesicherten) Teerweihers liegen. Er fragt, wie sich dies verhalten werde und woher er wissen könne, dass durch die geplanten Baumaßnahmen die Situation nicht beeinträchtigt werde. Er sieht die Eingriffe in den Teerweihers durch die Verlegung der Ortsstraße als kritisch.

Im Jahr 2013 wurden neben den bestehenden 13 Grundwassermessstellen 13 weitere Pegel eingebaut. Von den insgesamt 26 Grundwassermessstellen – die in den Planunterlagen zur Planfeststellung nicht dargestellt sind – befinden sich im Umgriff des Teerweihers laut Auskunft des Vorhabenträgers vier Grundwassermessstellen, die seit April 2011 monatlich erfasst werden. Die Messstellen, Monitoring und die Planung im Bereich des Teerweihers wurden mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden vereinbart und abgestimmt.

Im Hinblick auf die Stabilität des Teerweihers wird außerdem auf die Unterlage 13.3c Bezug genommen. Zum Schutz des Teerweihers wurden unter Ziffer A.III.2.9 dieses Beschlusses Auflagen aufgenommen, auf die ebenfalls Bezug genommen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er erklärt auch, dass die Baubehelfsstraße und ein etwaiger Gehweg in seine Grundstücke stark eingreifen würden. Er fragt, welcher Ausgleich hier geplant sei.

Die auf Dauer benötigten Grundstücksflächen werden vom Vorhabenträger zu angemessenen Bedingungen erworben. Neben dem Kaufpreis für den Grund und Boden ist der Wert der zu beseitigenden baulichen Anlagen zu entschädigen. Darüber hinaus ist eine Entschädigung für vorhabenbedingte betriebliche Nachteile zu leisten. Darüber hinaus ist ein Sachverständigengutachten einzuholen. Ferner ist die nur vorübergehende Grundinanspruchnahme zu entschädigen und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt.

Die dauerhafte Grundinanspruchnahme der Teilfläche aus dem Grundstück mit der Flurnummer 184 ist zur Erreichung des Planungsziels unvermeidbar, vergleiche hierzu C.III.3.2.1 des Beschlusses. Auch der Gehweg ist aus Sicherheitsgründen zwingend

erforderlich, vergleiche hierzu auch Ziffer 22 unter C.III.3.13 des Beschlusses. Es wird ergänzend auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen.

Die Höhe der Entschädigung ist dagegen keine Frage dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern außerhalb dieses Verfahrens zu klären.

8. Der Einwender erläutert, dass im Plan eingezeichnet worden sei, dass seine Lagergebäude abgerissen werden sollen. Er fragt, welcher Ausgleich hier geplant sei. Er fragt auch, wie sich die Lärmwerte ändern, wenn das Gebäude dann abgerissen worden sei.

Er meint, dass ein Teilabbruch des Gebäudes aufgrund der Konstruktion (Zufahrt erfolgt über abzubrechenden Gebäudeteil) gar nicht durchführbar sei. Er lehne einen Abbruch ohne einen Ersatzneubau ab.

Er gibt zu bedenken, dass die Halle bisher auch als Lärmschutz für die gegenüberliegenden Gebäude (Münchenreuther Straße) vor den Immissionen der Betriebsstätte fungiert habe.

Wie bereits unter Ziffer 7 erläutert, ist der Wert der abzubrechenden Gebäude zu entschädigen.

Der Teilabbruch wurde in den Berechnungen der Lärmwerte bereits berücksichtigt. Es kommt demnach zu keiner Änderung gegenüber den berechneten Werten. Die Berechnungen wurden im Jahr 2017 erneut durchgeführt aufgrund der Aktualisierung der Verkehrsanalyse. Auch dabei wurde dies berücksichtigt. Die Berechnungspunkte 82 und 83 der schalltechnischen Untersuchung zeigen auf, dass bereits an den beiden südlichsten Gebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete deutlich unterschritten werden. Demnach werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den weiter nördlich gelegenen und somit von der B 299neu auch weiter entfernten Gebäuden ebenfalls deutlich unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden des Einwenders sind daher nicht erforderlich.

Es ist nicht ersichtlich, warum ein Abbruch eines Teils des Gebäudes, eventuell in Verbindung mit den notwendigen Umbau- und Anpassungsarbeiten an den verbleibenden Gebäudeteilen beziehungsweise der Zufahrt technisch nicht möglich sein sollte. Die Grundinanspruchnahme sowie etwaige vorhabenbedingte Vermögensnachteile sind angemessen zu entschädigen, vergleiche Ziffer 7. Ein Anspruch auf einen Ersatzneubau besteht dagegen nicht.

Der vorgesehene Teilabbruch führt augenscheinlich nicht zu einer gravierenden Änderung der Lärmimmissionen aus dem Betrieb auf die südlich des Gewerbegebiets gelegene Bebauung, da sich dieser Gebäudeteil nicht unmittelbar vor den Lärmquellen des Betriebs befindet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender erläutert, dass der Bau der Straße darüber hinaus zu einer Entwertung seiner Grundstücke führt.

Wie oben bereits erläutert, werden die benötigten Grundstücksflächen vom Vorhabenträger zu angemessenen Bedingungen erworben. Zudem werden auch die baubedingten betrieblichen Nachteile entschädigt. Auch die vorübergehende Grundinanspruchnahme ist ebenso wie weitere straßenbaubedingte Nachteile zu entschädigen. Es wird auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen. Inwieweit durch den Bau der B 299neu darüber hinaus noch eine Entwertung der verbleibenden Grundstücks-teile eintreten soll, ist nicht erkennbar. Im Übrigen wird auf C.III.4.1.12 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.26 Einwender Nr. 6B-105

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwender trägt vor, dass er Eigentümer der Grundstücke mit den Flurnummern 713/4, 713, 716/25, 713/3 sei. Darauf befinden sich Wohnhaus, Lagerhallen und ein Gartengrundstück. Diese Grundstücke liegen unmittelbar neben der geplanten „Regionaltrasse“. Bei dem Bau dieser Straße entstehen für ihn erhebliche Nachteile.

Für den Bau dieser Trasse – so sei ihm von Mitarbeitern des Straßenbauamtes bereits mündlich mitgeteilt worden – müsse er einen Teil seines Grundstücks abtreten. Dies würde auch den Abriss von zwei Lagerhallen bedeuten.

Er sagt, dass er entweder alles verkaufe oder gar nichts.

Die Grundstücke mit den Flurnummern 713 und 716/25 sind vorhabenbedingt nicht betroffen.

Das (Wege-)Grundstück mit der Flurnummer 713/3 befindet sich im Eigentum der Stadt Waldsassen.

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurnummer 713/4 mit einer Gesamtfläche von 1.116 m². Aus diesem Grundstück wird eine Teilfläche von etwa 160 m² auf Dauer und eine Teilfläche von 320 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Das Grundstück wird an seiner äußersten nordwestlichen Ecke abgeschnitten. Auf diesem Grundstück muss ein sich darauf befindliches Nebengebäude teilweise abgebrochen werden. Die restlichen Grundstücke werden nicht in Anspruch genommen.

Die auf Dauer benötigten Grundstücksflächen sind vom Vorhabenträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Neben dem Kaufpreis für den Grund und Boden ist

der Wert der zu beseitigenden baulichen Anlagen zu entschädigen. Hierüber ist ein Sachverständigengutachten einzuholen. Auch die nur vorübergehende Grundinanspruchnahme ist angemessen zu entschädigen und gegebenenfalls auch für die dauerhaft in Anspruch genommenen, sofern eine Veräußerung mittels Kaufvertrag nicht zustande kommt. Es wird diesbezüglich auf die Auflage unter A.III.4.1 des Beschlusses verwiesen. Die Inanspruchnahme der Teilfläche ist zur Erreichung des Planungsziels unvermeidbar.

Da aber nur ein kleiner Teil dauerhaft beansprucht wird, ist nicht verständlich, warum der Einwander alles verkaufen möchte. Es gibt auch keinen diesbezüglichen Anspruch. Es handelt sich bei der verbleibenden Teilfläche zudem nicht um eine unwirtschaftliche.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander führt weiter aus, dass nach dem Bau der „Regionaltrasse“ die Zufahrt zu seinem Gartengrundstück nicht mehr gewährleistet wäre (Lkw-Zufahrt).

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass die Befahrbarkeit mit einem dreiachsigen Lkw gewährleistet sei.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

3. Ebenso könne er kein Holz zur Beheizung der Hallen und des Wohnhauses mehr anfahren beziehungsweise wäre eine Lagerung nicht mehr möglich.

Wie eben erläutert, gewährleistet der Vorhabenträger die Befahrbarkeit mit einem dreiachsigen Lkw. Der Abriss der Lagerhalle wird entschädigt. In den anderen Gebäuden bleibt eine Lagerung ohne weiteres möglich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwander erklärt, dass bereits eine Renovierung des Wohnhauses und der Lagerhallen geplant sei. Dafür benötige er Baumaterialien und Baumaschinen. Diese können das Grundstück nicht befahren und eine Bautätigkeit scheine unmöglich. Die dafür auch benötigten Lagerhallen müssen wegen der Regionaltrasse abgerissen werden und er müsse sich einen Container besorgen. Dies bedeute für ihn zusätzliche Kosten.

Eine Befahrbarkeit des Grundstücks durch die Baumaschinen ist jederzeit möglich, vergleiche Ziffer 2. Durch die Baumaßnahmen werden nicht sämtliche Lagerhallen abgerissen, sondern nur ein Teil des Nebengebäudes, das sich auf dem Grundstück mit der Flurnummer 713/4 befindet. Die anderen Lagerhallen bleiben erhalten und sind weiterhin nutzbar. Zudem wird der Wert des abzubrechenden Gebäudes angemessen entschädigt, vergleiche Ziffer 1.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass die bisher ruhige und dennoch zentrale Lage der Stadt zerstört werde. Ein Bewohnen – bedingt durch erheblichen Lärm sowie Abgasen – werde für ihn unmöglich.

Eine Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe ergab, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Die geringe Grundabtretung von etwa 160 m² erfolgt an der äußersten nordwestlichen Ecke des Grundstücks mit der Flurnummer 713/4. Diese Fläche wird zudem nicht für den Bau der B 299neu erforderlich, da diese auch künftig nicht auf diesem Grundstück verlaufen wird. Die Fläche wird für den Bau des für sich gesehenen lärmneutralen Geh- und Radweg benötigt. Da die Liststraße verkehrlich unterbrochen wird, also eine Sackgasse entsteht, dürften sich der Verkehr und damit die Lärmbelastung am Anwesen des Einwenders gegenüber der bisherigen Situation sogar verringern. Eine merkbare Verschlechterung der Lärmsituation infolge der Grundinanspruchnahme wird daher jedenfalls nicht eintreten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender führt aus, dass durch die geplante Veränderung der Liststraße ein Teil des Innenhofs seines Grundstücks abgeschnitten werde. Dies schmälere den Nutzen erheblich und erfordere Veränderungen an der Zufahrt zum Innenhof (elektrisch betriebenes Metallschiebetor). Die Steuerung für dieses Tor sei derzeit in dem Gebäude, das der Umlegung der Liststraße weichen muss.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass die Wiederherstellung der Toranlage entschädigt werde.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

7. Der Einwender trägt vor, dass der Wert seines Grundstücks nebst Gebäude drastisch sinke.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Es ist daher nicht ersichtlich, aus welchem Grund der Wert seines Grundstücks sinken soll.

Es wird ergänzend auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender beantragt eine Beweissicherung seines Anwesens und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernstem Stand der Technik) ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende – durchzuführen. Er befürchtet, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich sei, liege sein Anwesen direkt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

4.2.1.27 Einwender Nr. 6B-9b

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

Gegen die Tektur B erhebt er folgende Einwendungen:

1. Verletzung der Vorsorgepflicht / Gesundheitsvorsorge

Er trägt vor, dass die Planungen der so genannten „Regionaltrasse“, die die Erweiterung der B 299 mitten durch die Stadt darstelle, dem Vorsorgeprinzip widersprechen, die Gesundheit der Bürger zu schützen. Bei den derzeitigen Planungen, die ausschließlich mit erweiterten Schallschutzwänden weiterbearbeitet worden seien, werden Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung billigend in Kauf genommen. Die Schutzpflicht der Gesundheit der Bürger werde verletzt und durch Lärm und Luftschadstoffe entstehende Krankheiten wie beispielsweise Krebs, Demenz, Organschäden ignoriert. Leben und Gesundheit müssen laut Art. 2 Abs. 2 GG geschützt werden.

Die Entstehung von Gesundheitsgefahren wird durch ergänzende Maßnahmen (aktiver Schallschutz) verhindert, es kommt mit Ausnahme von zwei Gebäuden zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte, vergleiche C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses. Hinsichtlich des § 50 BImSchG wurde im Rahmen der Planung ausreichend berücksichtigt, dem Vorsorgeprinzip wurde Rechnung getragen, vergleiche C.III.3.5 des Beschlusses. Es wird ergänzend auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Fehlende Planung von Abgasfilteranlagen, Verunstaltung der Stadt

Der Einwender trägt vor, dass PRINS seinen Planungen ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen für 2030 von 10.000 Kfz/24h zugrunde lege, davon etwa 10 % Lkw. All diese Kfz würden Waldsassen auf der „Regionaltrasse“ als Ost-West-Magistrale durchfahren. Es seien keinerlei Abgasfilteranlagen eingeplant. Luftschadstoffe würden in

vollem Umfang ein erhebliches Gesundheitsrisiko für jeden einzelnen Einwohner bedeuten. Das SBA plane zwei Unterführungen mit jeweils 79,5 m Länge. Die Mindestlänge für Tunnels werde hier seines Erachtens bewusst um je 50 Zentimeter unterschritten. Die Gesundheit der Waldsassener Bürger werde sehenden Auges in vollem Umfang und ohne jeglichen Schutz bedroht. Bei Neuplanungen von Straßen müssen mögliche Verkehrssteigerungen eingerechnet werden. Aufgrund der beispielsweise bis dato nicht erfolgten Abgasmessungen für die Stadt Waldsassen sei davon auszugehen, dass diese Werte höchstwahrscheinlich massiv überschritten werden könnten beziehungsweise gar nicht erst in die Planungen mit eingeflossen seien. Alle Waldsassener werden die Abgase ohne jegliche Schutzmaßnahme ertragen müssen.

Der Vorhabenträger erläutert, wie das Programm PRINS, das bei der Bundesverkehrswegeplanung verwendet worden sei, zu interpretieren sei. Die dortige Zahl von 1 berücksichtige eine Verkehrsmenge von 500 bis 1499 Lkw pro 24 Stunden. Insofern liege die hiesige Verkehrsprognose im Hinblick auf den Lkw-Verkehr ziemlich genau im Prognosebereich, der bei PRINS verwendet worden sei. Zudem ist zu beachten, dass die Aktualisierung der Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 fortgeschrieben wurde. Die zu erwartenden Verkehrssteigerungen beziehungsweise verkehrlichen Veränderungen wurden demnach berücksichtigt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Da die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen eingehalten werden, ist die Gesundheit der Bürger von Waldsassen nicht bedroht. Es wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich der erfolgten Messungen wird auf Ziffer 1.3 unter C.III.4.2.1.23 des Beschlusses verwiesen. Es ist demnach nicht zu beanstanden, dass in Waldsassen selbst keine Messungen vorgenommen wurden. Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte bedarf es auch nicht der geforderten Abgasfilteranlagen. Vielmehr ist zu beachten, dass grundsätzlich nicht mal Einhausungen in den genannten Längen notwendig wären. Diese werden vielmehr nur gebaut, damit nicht die von den Bürgern befürchtete Trennwirkung für die Stadt eintreten kann. Zudem bieten sie zusätzlichen Schallschutz.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Unzureichender Lärmschutz

Der Lärm könne nicht in ausreichendem Maß absorbiert werden. Die geplanten Lärmschutzwände seien bisher nicht im nötigen Umfang berücksichtigt worden, um beispielsweise auch für den Ortsteil Kondrau und die weiter außen- oder höherliegenden Stadtgebiete Schallschutz zu gewähren. Höchstwahrscheinlich werden die für 2030 prognostizierten 10.000 Kfz/24h – wie die Realität aufgrund neuer Messungen zeigt –

zu niedrig angesetzt. Die in den kommenden Jahren steigende Verkehrsentwicklung werde massiv sein – das dürfe bei den Planungen nicht schön geredet oder zugunsten einer menschenfeindlichen Stadtdurchfahrt nicht wegrationalisiert werden.

Das SBA Amberg-Sulzbach habe in den neuen Planungen, die aufgrund gestiegener Verkehrszahlen nötig geworden seien, auch aktuell keine Abgasfilteranlagen eingeplant, die beiden Unterführungen bleiben mit 79,5 Meter Länge bestehen. Lediglich die Schallschutzwände seien um 1.000 m² erweitert worden. Um diese groteske Rechnung des „Bürgerschutzes“ darzustellen, sollen bitte folgende Zahlen betrachtet werdend.

- Vorzügliche Planung 1995: Null m² Schallschutzwände
- 2009: 2.100 m² Schallschutzwände
- 2013: 3.100 m² Schallschutzwände
- 2017: 4.100 m² Schallschutzwände – beispielsweise auf einer Länge von 174 m durchgehend mit 6 m Höhe ab Straßenoberkante, einige Mauerteile werden sogar mit 9 m Höhe angegeben.

Er fragt, um wie viele tausende Quadratmeter die Lärmschutzwände in den nächsten vier Jahren erweitert werden sollen

Er fragt auch, warum an der Unterführungslänge von 79,5 m festgehalten werde und warum nicht wegen der stetig steigenden Verkehrszahlen vorsorglich eine Tunnellösung mit mindestens 80 m Länge inklusive Abgasanlagen vorgesehen seien.

Er fragt weiter, was passiere, wenn in naher Zukunft festgestellt werden sollte, dass die Ortsdurchfahrt eine Fehlplanung gewesen sei und den Einwohnern Waldsassens die Folgen der Ost-West-Magistrale durch die Stadt nicht zuzumuten seien. Er fragt, ob dann eine echte Umgebung gebaut werde.

Er führt aus, dass alleine die eben dargestellte stete Erweiterung des Schallschutzes zeigen sollte, dass steigende Verkehrszahlen falsch eingeschätzt und realistische Tatsachen schöngeredet werden. Stur werde an einer menschenfeindlichen Trassenführung durch die Stadt festgehalten. Die Aussage des Richters Dr. Allesch, dass auf der ehemaligen Bahntrasse keine Umgehung geplant werden könne, werde ignoriert.

Den Lärmberechnungen liegt die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 zugrunde. Hinsichtlich der Einzelheiten der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsentwicklung größer als darin prognostiziert wird. Demnach entsprechen auch die Lärmschutzwände der prognostizierten Lärmerwartung. 9 m hohe Wände sind in dem besagten Bereich, ebenso wie im gesamten

Plaungsgebiet nicht vorgesehen. Es wird demnach zu keiner Erweiterung der Lärmschutzwände kommen.

Es bedarf daher keinen Abgasfilteranlagen in den beiden Unterführungen, auch nicht vorsorglich.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die gewählte Trasse ist dabei die verträglichste, die zugleich das Planungsziel erfüllt. Es handelt sich dabei, wie unter C.III.3.2.5 des Beschlusses bereits ausgeführt, auch um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Verunstaltung der Stadt / Minderung der Lebensqualität

Es werde für immobile Bewohner Waldsassens mit jedem zusätzlichen Meter Schallschutzmauer immer schwieriger, die Straße zu überqueren und sein Ziel ohne größere Umwege zu erreichen. Zum Beispiel Kinder und Senioren dürften diesbezüglich massive Einschnitte in den Alltag erfahren: Schulweg, Einkauf, Arztbesuch. Er fragt, ob jemals diese sozialen Aspekte in die Planung mit eingeflossen seien. Scheinbar werde auf die Erhaltung der Lebensqualität keine Rücksicht genommen, auf den kürzesten Weg für ein Transportunternehmen hingegen in vollem Umfang. Die Stadt würde bei einer Ortsdurchfahrt nicht nur in zwei Stadtteile zerschnitten, sondern darüber hinaus mit einer bis zu 9 m hohen Schallschutzmauer verunstaltet. Der touristische Wert der Klosterstadt Waldsassen würde nicht nur aufgrund der abschreckenden Optik massiv sinken.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind dabei einer von vielen Belangen, der in die Abwägung mit dem nötigen Gewicht eingeflossen ist. Die befürchteten Trenneffekte bestehen nicht, da ausreichend Querungsmöglichkeiten vorgesehen sind, vergleiche die Bauwerke mit den Nummern BW 3-2, BW 3-3 und BW 3-1. Unzumutbare Umwege entstehen nicht.

Der Stadtkern selbst wird durch die Trasse erheblich aufgewertet, da der Verkehr nicht mehr direkt dort durchfließt.

Eine Zerschneidung in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich wird. Die Lärmschutzmauern selbst erreichen eine maximale Höhe von sechs Metern. Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer Verunstaltung kann allerdings nicht die Rede sein. Zudem ist zu beachten, dass es sich diesbezüglich nicht um einen Belang des Einwenders, sondern eines solchen der Stadt Waldsassen handelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Prognosen, Einschätzungen von Fachstellen und politische Entwicklungen werden ignoriert – ethische Frage: Jeder Mensch ist vor dem Gesetz gleich!

Er führt aus, dass große Städte und Kommunen den Verkehr aus den Ortschaften hinaus bringen wollen, während Waldsassen ihn mit den unumkehrbaren Folgen hinein leite.

Ziel müsse sein, den Verkehr aus den Innenstädten zu leiten und Stickoxide aus der Stadtluft zu bekommen. Die Bürger Waldsassens haben das Recht auf den gleichen Gesundheitsschutz und die Erhaltung der Lebensqualität der Stadt.

Der Verkehr wird nicht in den Stadtkern geleitet. Dieser wird vielmehr deutlich entlastet. Die plangegegenständliche Trasse ist dabei die verkehrswirksamste Trasse, vergleiche dazu C.III.3.2.4 des Beschlusses. Sie ist die einzige, die den Ziel- und Quellverkehr teilweise aus den Stadtkernen verlagern kann.

Da es zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte kommt, ist auch die Gesundheit der Einwohner nicht gefährdet. Hinsichtlich der Einzelheiten vergleiche Ziffer 1 und 3.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Fahrverbote Innenstädte bei hohen Luftschadstoffen

Er fragt, wie man derartige Fahrverbote, die kommen werden, in Waldsassen handhaben wolle. Ob dies dann für den alten Teil oder den neuen gelten solle. Zudem habe die Deutsche Umwelthilfe bereits gegen 16 deutsche Städte Klage eingereicht, weil die Stickoxidwerte überschritten worden seien. Deutschland verletze die Emissionswerte betreffend EU-Vorgaben. Er fragt, warum all diese Fakten nicht beachtet werden. PRINS sehe eine ortsdurchfahrtsfreie Planung vor, was vorliegend nicht der Fall sei.

Bei der Planung handelt es sich um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses. Demnach wird diese Trasse auch nicht von etwaigen Fahrverboten betroffen sein. Zudem werden die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten, vergleiche Ziffer 1 und 2. Es ist daher nicht mit Fahrverboten in Waldsassen zu rechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender führt weiter aus, dass sich infolge der Tektur B die benötigte Fläche aus dem Grundstück mit der Flurnummer 172, Gemarkung Kondrau von 2.800 m² auf 1.250 m² reduziere. Dennoch sei dadurch nur eine eingeschränkte Nutzung als landwirtschaftliche Fläche beziehungsweise der Wegfall von wertvoller landwirtschaftlicher

Fläche gegebenen. Er verstehe dies nicht, da auf der anderen Dammseite Ödland vorhanden sei oder südlich des Grundstücks wirtschaftlich unbedeutende Teiche als Ausweichflächen zur Verfügung stünden. Er führt aus, dass das Regenrückhaltebecken 2 (RRB 2) alternativ auf dem Grundstück mit der Flurnummer 170 westlich des Biotops zu liegen kommen könne. Er fordert zudem eine detaillierte Prüfung des Standorts E auf dem Grundstück mit der Flurnummer 208.

Die Wahl des Standorts des RRB 2 auf dem Grundstück des Einwenders ist nicht zu beanstanden. Die möglichen alternativen Standorte wurden vollumfänglich überprüft und aus unterschiedlichen, jeweils nachvollziehbaren Gründen abgelehnt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.7.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender trägt vor, dass im Tekturplan nicht erkennbar sei, dass eine zufriedenstellende Lösung des Problems mit der Kanalisation, die durch die Fahrbahntieferlegung im Bereich zwischen Mitterteicher Straße und Schützenstraße unterbrochen werde, erreicht worden sei. Er denke, dass ein Pumpwerk eingesetzt werden müsse und fragt, wie es mit den Folgekosten (Wartung / Folgeinvestitionen) aussehe.

Die Troglage bedeute weiterhin einen Eingriff in das Grundwasser. Auch hier liege ein höchst schützenswertes Gut vor.

Es wird auf Ziffer 12 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er erläutert, dass sein größtes persönliches Anliegen die Bauphase betreffe. Seine Kinder besuchen die Realschule in der Schulstraße. Sobald im Bereich der Raiffeisenstraße die Baumaßnahmen beginnen, sei der Schulweg abgeschnitten. Der Umweg über die Mitterteicher Straße sei mehr als doppelt so lange (1,9 km zu 0,8 km) und mit Beginn des Baus im Bereich Mitterteicher- und Bahnhofstraße ebenfalls wieder gefährlich. Er wisse nicht, wie die Lösung seitens des Vorhabenträgers dazu ausschauen solle. Dies zeige, wie das Bauwerk die Stadt durchschneide. Es betrifft nicht nur die Kinder der Raiffeisen- oder Marcoussisstraße, sondern auch die aus Kondrau, aus der Mitterteicher Straße wie dem gesamten Wohngebiet links und rechts der Schützenstraße.

Es wird auf Ziffer 13 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Schulwege der Kinder aus anderen Gebieten ist der Einwender selbst nicht betroffen. Lediglich ergänzend ist daher anzumerken, dass die Befürchtungen hinsichtlich möglicher Trenneffekte auch diesbezüglich unbegründet sind, da ausreichend Querungsmöglichkeiten eingeplant sind, wie beispielsweise die Bauwerke mit den Nummern BW 3-2, BW 3-3 und BW 3-1. Unzumutbare Umwege treten nicht ein.

Ergänzend wird angemerkt, dass bei der Planung versucht wurde, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zudem besteht im Übrigen kein Anspruch auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs, mithin auf den unveränderten Fortbestand öffentlicher Straßen und Wege. Es wird nicht in die Rechtsposition eines Grundeigentümers eingegriffen, wenn eine hoheitliche Maßnahme, wie beispielsweise der Straßenbau, einen öffentlichen Weg unterbricht, vergleiche hinsichtlich der Einzelheiten Ziffer 2 unter C.III.4.2.1.5 des Beschlusses.

Es ist jedenfalls gewährleistet, dass die Straße sicher gequert werden kann.

Dies gilt auch für die Kinder, die aus den anderen genannten Straßen kommen. Insofern handelt es sich allerdings nicht um eigene Belange des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.28 Einwender Nr. 6B-52b

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

Gegen die Tektur B erhebt er folgende Einwendungen:

1. Der Einwender äußert, dass er die „Regionaltrasse“ grundsätzlich ablehne und fordert die Umsetzung des Bürgerentscheids 2009 und damit die Realisierung einer echten Umgehung.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2.1. Er führt aus, dass die geplante Trasse nach wie vor durch die Stadt verlaufe und dies aufgrund der möglichen weiträumigen Alternative nicht hinnehmbar sei. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung. Er ergänzte, dass er nicht verstehen könne, dass die Trassen im Norden zwar technisch baubar, jedoch rechtlich nicht umsetzbar seien sollen. Er könne nicht verstehen, warum die Konnersreuther Straße durch das Heilwasserschutzgebiet geführt werde und eine Umgehung im Norden von Waldsassen nicht durch das Heilquellenschutzgebiet verlaufen könne.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Es handelt sich dabei um eine Umgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses. Da die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, bestehen die Bedenken hinsichtlich der Gesundheitsgefährdung nicht. Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Auch die Gefährdung des Heilwasserschutzgebiets ist in diese Abwägung mit eingeflossen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei um einen Belang von vielen handelt, nicht dagegen um ein Ausschlusskriterium. Die „Kappelwaldtrasse“ wurde daher nicht lediglich aufgrund der Gefährdung dieses Belangs abgelehnt. Die Tatsache, dass die Konnersreuther Straße durch das Heilwasserschutzgebiet verläuft, ändert nichts an der bestehenden Gefahr für das Heilwasserschutzgebiet durch den Bau der „Kappelwaldtrasse“.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2.2 Er fordert auch, dass ihm eine klare Auskunft (auch für die Bauzeit) über die Veränderung der Feinstaubentwicklung und bezüglich des Abgasrisikos in seiner Straße gemacht werde.

Es wird auf Ziffer 2 C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender weist auf etliche Straßen hin, an denen keine Lärmschutzwände geplant seien. Er mache sich Sorgen um seine dort wohnenden Freunde und Verwandte.

Soweit in den genannten Bereichen keine Lärmschutzwände geplant sind, liegt dies mit Ausnahme von zwei Gebäuden daran, dass die maßgeblichen Grenzwerte an den betreffenden Gebäuden nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 sowie auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Es handelt sich hier überdies nicht um eigene Belange des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass ihn die „Regionaltrasse“ mit geplanten 3.200 Kfz/24h im Jahr 2025 belaste. Die „Kappelwaldtrasse“ belaste ihn nur mit 2.100 Kfz/24h. Er fordere an dieser Stelle die Fürsorgepflicht des Staates ein. Er bittet darum, ihm die Anzahl der Lkw an diesen Zahlen zu nennen und ihm die aktualisierten Zahlen aufgrund der neuen Verkehrsuntersuchungen mitzuteilen.

Es wird auf Ziffer 6 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt vor, dass während der Bauzeit mit extremem Verkehr in der Konnersreuther Straße zu rechnen sei. Die Lkw fahren in geringer Entfernung an seinem Haus vorbei. Er fordert ein Beweissicherungsverfahren zu Lasten des Vorhabenträgers an seinem Haus, sodass der zu erwartende Schaden durch entsprechend viele

Schwerlastfahrzeuge festgestellt werden könne. Er beantragt, dass die baubetrieblichen Einwirkungen auf sein Anwesen auf ein Minimum zu reduzieren seien, falls die „Regionaltrasse“ zur Ausführung kommen sollte.

Er meint, dass sich die Einwohner der Konnersreuther Straße sicher schon während der Sperrung der Mitterteicher Straße einen ersten Eindruck der während der Bau-phase zu erwartenden Belastungen machen können.

Er erkundigt sich zudem danach, ob mittlerweile ein Konzept für die Durchführung der Maßnahme bestehe.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die vorgesehene Verkehrsregelung mit der erwähnten Sperrung der Mitterteicher Straße nicht vergleichbar ist, denn zum einen wird die Mitterteicher Straße vorhabenbedingt nicht gesperrt und zum anderen werden baustellennahe Umfahrungsmöglichkeiten bereitgestellt.

Auch ist zu ergänzen, dass es zu keinen baubetrieblichen Einwirkungen bei seinem Anwesen kommt. Zwar kann die Anfahrt über die Konnersreuther Straße erfolgen, es ist aber keine Vorbeifahrt an seinem Anwesen erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er führt auch aus, dass die Pläne die neue Entwicklung auf der tschechischen Seite nicht in ausreichendem Maß berücksichtigen würde. Er fordert eine Aktualisierung der Verkehrszahlen unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung, insbesondere der zu erwartenden Zahlen, wenn die neue Umgehung in Eger in die Navigationsgeräte aufgenommen sei und diese im Markt verbreitet seien. Zudem erkundigt er sich, ob in der im Jahr 2017 erstellen Prognose die Gewerbegebiete und die möglichen Verkehre für Waldsassen berücksichtigt worden seien.

Es wird auf C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen. Die aktuellen Entwicklungen wurden berücksichtigt.

Die Prognose aus dem Jahr 2017 berücksichtigt auch die Gewerbegebiete, die zu diesem Zeitpunkt bekannt waren.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er denkt, dass die Kosten für die „Regionaltrasse“ aufgrund der aktuellen Planungen über den zu erwartenden Kosten für die „Kappelwaldtrasse“ liegen dürften. Er bittet um aktualisierte Auskünfte.

Es wird auf Ziffer 15 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.29 Einwender Nr: 6B-58b

Der Einwender ist durch vorübergehende Grundabtretung nicht mehr betroffen.

Er bringt folgende Einwendungen gegen die Tektur B vor:

1. Der Einwender trägt vor, dass die Süd-Ost-Umgehung von Eger fertig gestellt worden sei. Er bezweifelt die Richtigkeit der der Tektur zugrundeliegenden Verkehrszahlen. Er führt aus, dass die Wirtschaft in Tschechien ständig expandiere und bezweifelt, dass beispielsweise das neue Tchibo-Logistikzentrum einkalkuliert worden sei. Er zweifelt die Richtigkeit der vorgelegten DTV an. Die Verkehrsprognosen werden nach seiner Ansicht weit überschritten. Er kritisiert beispielsweise, dass der Vorhabenträger im Jahr 2015 im Rahmen der Erörterung bestätigt habe, dass die Planung auf Basis von 450 Lkw im Jahr 2025 beruhe und im Bundesverkehrswegeplan ein halbes Jahr später schon von 1.000 Lkw täglich im Jahr 2030 ausgehe.

Die Süd-Ost-Umgehung von Eger wurde in der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2017 ebenso wie die aktuellen Entwicklungen in Tschechien berücksichtigt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Verkehrsbelastungen im grenzüberschreitenden Verkehr in den letzten Jahren deutlich schwanken. Dies zeigt der Vergleich der Werte seit dem Jahr 1995. Die Schwankung ergibt sich allerdings nur auf der B 299 nördlich von Waldsassen, während sich die Werte südlich von Waldsassen im gleichen Zeitraum kaum geändert haben. Es ist daher davon auszugehen, dass der Personenverkehr im kleinräumigen Umfang zwischen Waldsassen und Cheb Schwankungen unterliegt. Das Schwerverkehrsaufkommen dagegen hat insgesamt zugenommen. Dies wurde in der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

Die im Bundesverkehrswegeplan genannten Belastungen im Schwerverkehr sind auf volle 1.000 gerundet. Daher steht dies nicht im Widerspruch zu der genannten Zahl. Diese Zahl wurde aber aufgrund der aktuellen Verkehrsuntersuchung im Jahr 2017 etwas nach oben korrigiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass bereits jetzt grenzwertige Lärm- und Schadstoffwerte ausgewiesen seien. Lärm, Feinstaub und krebserregende Dieselpartikel würden im Stadtgebiet verbleiben und die Gesundheit gefährden sowie die Lebensqualität vermindern. Aufgrund des hohen Lkw-Anteils sei zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM₁₀ und NO_x gemäß §§ 3 f. der 22. BImSchV überschritten werden. Um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können, sei es erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln. Die

Straßenverkehrsbehörde übt ihr Ermessen falsch aus, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihr zukommenden Bedeutung gewichte und in die Abwägung einstelle.

Die genannten Bedenken sind unbegründet. Die maßgebenden Grenzwerte werden unter Beachtung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen eingehalten. Auch die Bedenken, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM₁₀ und NO_x nicht eingehalten werden, sind unbegründet. Dabei ist noch anzumerken, dass die 22. BImSchV im Jahr 2010 außer Kraft getreten ist und durch die 39. BImSchV ersetzt wurde. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Das erforderliche Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung wurde im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung, die aufgrund der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2017 erneut durchgeführt wurde, ermittelt. Die Belange der Anwohner wurden mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die Abwägung eingestellt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Im Bürgerentscheid 2009 habe die Mehrheit der Waldsassener die Stadtdurchfahrung abgelehnt und eine echte Umgehung gefordert.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass sich aus der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung kein Gebot ergebe, stets diejenige Alternative eines Vorhabens zu wählen, welche die Natur am wenigstens belastet und ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Es wird auf Ziffer 17.5 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwander meint, dass die zugrundeliegende Landesplanerische Beurteilung nicht mehr zutreffend sei, da sich alle damals zugrundeliegenden Verkehrszahlen und Prognosen inzwischen gravierend geändert haben.

Es wird auf Ziffer 17.8 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Die Trasse sei keine Umgehung, wie im Bundesverkehrswegeplan beschrieben, sondern eine Stadtdurchfahrung. Sie durchschneide die Stadt. Beiderseits der Trasse liege Wohnbebauung. Altenheime, Kindergärten, Schulen, Krankenhaus und Reha-Zentrum liegen in Trassennähe. Durch die Kessellage verbleiben und sammeln sich

gefährlicher Feinstaub und krebserregende Dieselabgase im ganzen Stadtgebiet und gefährden die Gesundheit der Einwohner.

Es wird auf Ziffer 17.9 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender rügt ferner Abwägungsmangel bezüglich des Protokolls der mündlichen Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht aus dem Jahr 2003.

Es wird auf Ziffer 17.10 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er rügt auch Abwägungsmangel bezüglich der naturschutzfachlichen Nachteile der „Kappelwaldtrasse“. Das Heilquellenschutzgebiet stelle überdies kein unüberwindbares Hindernis dar.

Es wird auf Ziffer 17.11 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er führt weiter aus, dass festzustellen sei, dass die Planfeststellungsunterlagen in ihrer Verkehrsprognose auf einen Prognosehorizont im Jahr 2030 abstellen. Dieser Horizont sei unzureichend.

Hinsichtlich des Prognosehorizonts wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender trägt vor, dass, wie aus den Planunterlagen ersichtlich werde, sein Wohnhaus durch eine Lärmschutzwand geschützt werde. Laut den angegebenen Lärmschutzberechnungen würden die vorgeschriebenen Pegel durch den Bau dieser Wand eingehalten. Der Einwender zweifelt die Richtigkeit dieser Berechnungen an, da die Verkehrsprognose fehlerhaft sei.

Zudem zweifelt er die Lärmwerte deshalb an, da sie sich trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens im Vergleich zu den Berechnungen in den Unterlagen aus dem Jahr 2013 kaum verändert haben. Dies sei nicht nachvollziehbar, daher zweifele er die Richtigkeit der Berechnung an und fordert entsprechend der im vorderen Bereich erfolgten Erhöhung der Lärmschutzwände eine entsprechende Verlängerung und Erhöhung der Lärmschutzwände im Bereich seines Anwesens.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Ergänzend ist auszuführen, dass das Verkehrsaufkommen nicht derart gestiegen ist, dass die ursprünglich errechneten Werte deutlich zu niedrig waren. Die angegebene Differenz entspricht dem Anstieg des Verkehrsaufkommens.

Zur Kompensation dieser Emissionspegelerhöhung infolge der Verkehrsmengenerhöhung wurden die aktiven Lärmschutzmaßnahmen in dem angesprochenen Bereich nach Westen hin von 4,5 über der Fahrbahnoberkante auf 5 und 6 m über der Fahrbahnoberkante erhöht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwender erläutert, dass das Bayerische Landesamt für Umwelt bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2000 auf Seite vier seiner Stellungnahme gefordert habe, eine Dammschulter aus Überschussmaterial bis zur Staatsstraße 2178 zu errichten. Er beantragt die Verlängerung der Lärmschutzwand mit 4,5 m Höhe bis zum Ende seines Grundstücks und erst danach die Absenkung von 4,5 m auf 2 m. Ebenso fordert er die Errichtung der Dammschulter aus Überschussmaterial bis zur Staatsstraße 2178 mit 2 m Höhe.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er beantragt, dass im Falle der Realisierung der „Regionaltrasse“ die Begrünung der geplanten Lärmschutzwand im Bereich seines Grundstücks bis zum Ende der Lärmschutzwand fortgesetzt werde, sowie dass keine transparenten Lärmschutzwände zum Einsatz kommen.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Ergänzend ist anzumerken, dass im Bereich von Bau-km 4+190 bis Bau-km 4+476 keine transparenten Lärmschutzwände zum Einsatz kommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

14. Der Einwender wendet sich weiter gegen eventuelle Beschädigungen an seinen Gebäuden durch schwere Baumaschinen während der Bauzeit.

Darüber hinaus wendet er sich gegen eventuelle Beschädigungen an seinen Gebäuden durch Schwerlastverkehr, der auf dieser Straße fahren werde. Er beantragt die Bestandsaufnahme (Beweissicherung) an seinen Gebäuden vor Aufnahme der Bauarbeiten.

Der Vorhabenträger sicherte zu, an den sich im aufgezeigten Bereich (vergleiche Planunterlage 4.2) befindlichen Gebäuden vor Beginn der Baumaßnahme eine gutachterliche Beweissicherung durchzuführen. Sofern nach Fertigstellung der Baumaßnahme vorhabenbedingte Schäden an den Gebäuden nachgewiesen werden, sind diese zu entschädigen.

Hinsichtlich der Erschütterungen während der Bauzeit wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3 und die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. An dem Gebäude des Einwenders sind Beweissicherungsmaßnahmen wegen erschütterungsintensiver Bauarbeiten in Form von Verdichtungsarbeiten im Rahmen der Bauausführung vorgesehen, vergleiche diesbezüglich die Auflage unter A.III.2.1.3.5

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

15. Der Einwender führt aus, dass sein Grundstück im Beweissicherungskorridor liege. Aus den Unterlagen würde aber nicht hervorgehen, was genau gemacht werden solle. Er fordert hinsichtlich des Leistungsumfangs eine Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Benachrichtigung mit Bilddokumenten je Gebäude und einen Schlussbeweissicherungsbericht. Ferner müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Es wird auf Ziffer 10 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Erschütterungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Der darüber hinausgehende geforderte Umfang der Einwendung wird daher zurückgewiesen.

16. Der Einwender beantragt eine Beweissicherung seines Anwesens inklusive der bestehenden Grundwasserverhältnisse. Diese sei nach dem modernsten Stand der Technik, ausreichend und umfassend vor Baubeginn und nach Bauende durchzuführen. Für den Fall, dass sich Beschädigungen oder Beeinträchtigungen zeigen sollten, beantragt er, dass diese unverzüglich abzustellen seien. Für Beschädigungen an Gebäuden habe der Vorhabenträger Schadenersatz zu leisten.

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Der Einwender wendet sich generell gegen die zu erwartende Wertminderung seines Anwesens. Durch den Bau der Straße sei zu erwarten, dass dessen Wert erheblich sinke. Der Wiederverkaufswert dürfe sich aufgrund der Lage direkt neben der Bundesstraße stark mindern, da die Nutzung des Gartens eingeschränkt sei, mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen sei und die Nutzung der einzelnen Gebäude eingeschränkt werde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

18. Der Einwender wendet sich gegen die zu erwartende Belastung mit Abgasen. Die Bundesstraße auf dem Bahndamm werde im Frischluftkanal der Stadt Waldsassen gebaut. Diese Straße werde vor allem mit Kfz befahren, die noch lange Zeit mit veralteter Motortechnik beziehungsweise Abgasreinigungstechnik fahren werden.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Bereits im Planfeststellungsverfahren im Jahr 2000 habe das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass hinsichtlich der Lärmminde- rung während der Bauausführung die Anforderungen der AVV Baulärm und der 15. BImSchV zu beachten seien. Eine Baubetriebsplanung, die einen ausreichenden Schallschutz in den betroffenen Siedlungsgebieten gewährleiste, sei aufzuzeigen. Der Einwender bezieht sich ausdrücklich auf diese Ausführungen. Während der Bauausführung sei für ausreichenden Schallschutz seines Grundstücks zu sorgen. Nachtbaulärm habe zu unterbleiben.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auf- lagen verwiesen.

Die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifi- schen Richtwerte werden beim Anwesen des Einwenders nicht eingehalten, vgl. Er- gebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. In der Folge wurden für dieses Anwesen unter den Ziffern A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 Ansprüche dem Grunde nach auf Entschä- digung und auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Un- ter Ziffer A.III.2.1.1.2 wurde außerdem festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit

von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen, Bauarbeiten während der Nachtzeit finden nicht statt.

Der Einwand hat sich damit erledigt.

20. Der Einwender führt aus, dass die Planungen einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstellen.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.30 Einwender Nr. 6B-119b

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Er bringt gegen die Tektur B zunächst die gleichen Einwendungen vor, die bereits in den Ziffern 1 bis 10 unter C.III.4.2.1.29 beschrieben und behandelt wurden. Es wird darauf Bezug genommen.

2. Der Einwender trägt vor, dass, wie aus den Planunterlagen ersichtlich werde, sein Wohnhaus durch eine Lärmschutzwand geschützt werde. Laut den angegebenen Lärmschutzberechnungen würden die vorgeschriebenen Pegel durch den Bau dieser Wand eingehalten. Der Einwender zweifelt die Richtigkeit dieser Berechnungen an, da die Verkehrsprognose fehlerhaft sei.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender erläutert, dass das Bayerische Landesamt für Umwelt bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2000 auf Seite vier seiner Stellungnahme gefordert habe, eine Dammschulter aus Überschussmaterial bis zur Staatsstraße 2178 zu errichten.

Eine Dammschulter aus Überschussmaterial bis zur Staatsstraße 2178 ist nicht erforderlich, da die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm eingehalten werden. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.1 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Überschussmassen ist daher lediglich ergänzend anzumerken, dass der Vorhabenträger ausführte, dass der Einbau dieser außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nur mitgetragen werden könne, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt seien: Es müssten die erforderlichen Genehmigungen von der Stadt Waldsassen beigebracht werden und die benötigten Grundstücksflächen von dieser erworben beziehungsweise zur Verfügung gestellt werden. Ferner dürfen dem Vorhabenträger

keine zusätzlichen Kosten entstehen und die Stadt Waldsassen müsse die Unterhaltung übernehmen. Da es sich hierbei um eine außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klärende Frage handelt, ist dies für das hiesige Verfahren ohne Bedeutung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er beantragt, dass im Falle der Realisierung der „Regionaltrasse“ die Begrünung der geplanten Lärmschutzwand im Bereich seines Grundstücks bis zum Ende der Lärmschutzwand fortgesetzt werde, sowie keine transparenten Lärmschutzwände zum Einsatz kommen.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu. Zudem führte er aus, dass im Bereich von Baukm 4+190 bis 4+476 keine transparenten Lärmschutzwände zum Einsatz kommen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

5. Der Einwender wendet sich gegen eventuelle Beschädigungen an seinen Gebäuden durch schwere Baumaschinen während der Bauzeit.

Darüber hinaus wendet er sich gegen eventuelle Beschädigungen an seinen Gebäuden durch Schwerlastverkehr, der auf dieser Straße fahren werde. Er beantragt die Bestandsaufnahme (Beweissicherung) an seinen Gebäuden vor Aufnahme der Bauarbeiten.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.29 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

6. Der Einwender führt aus, dass sein Grundstück im Beweissicherungskorridor liege. Aus den Unterlagen würde aber nicht hervorgehen, was genau gemacht werden solle. Er fordert hinsichtlich des Leistungsumfangs eine Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Benachrichtigung mit Bilddokumenten je Gebäude und einen Schlussbeweissicherungsbericht. Ferner müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Es wird auf Ziffer 10 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

7. Er beantragt auch eine Beweissicherung seines Anwesens inklusive der bestehenden Grundwasserverhältnisse. Diese sei nach dem modernsten Stand der Technik,

ausreichend und umfassend vor Baubeginn und nach Bauende durchzuführen. Für den Fall, dass sich die Beschädigungen oder Beeinträchtigungen zeigen sollten, beantragt er, dass diese unverzüglich abzustellen seien. Für Beschädigungen an Gebäuden habe der Vorhabenträger Schadenersatz zu leisten.

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender wendet sich generell gegen die zu erwartende Wertminderung seines Anwesens. Durch den Bau der Straße sei zu erwarten, dass dessen Wert erheblich sinke. Der Wiederverkaufswert dürfe sich aufgrund der Lage direkt neben der Bundesstraße stark mindern, da die Nutzung des Gartens eingeschränkt sei, mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen sei und die Nutzung der einzelnen Gebäude eingeschränkt werde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender wendet sich gegen die zu erwartende Belastung mit Abgasen. Die Bundesstraße auf dem Bahndamm werde zum Frischluftkanal der Stadt Waldsassen gebaut. Diese Straße werde vor allem mit Kfz befahren, die noch lange Zeit mit veralteter Motortechnik beziehungsweise Abgasreinigungstechnik fahren werden.

Es wird auf Ziffer 18 unter C.III.4.2.1.29 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Bereits im Planfeststellungsverfahren im Jahr 2000 habe das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass hinsichtlich der Lärmminde- rung während der Bauausführung die Anforderungen der AVV Baulärm und der 15. BImSchV zu beachten seien. Eine Baubetriebsplanung, die einen ausreichenden Schallschutz in den betroffenen Siedlungsgebieten gewährleiste, sei aufzuzeigen. Der Einwender bezieht sich ausdrücklich auf diese Ausführungen. Während der Bauausführung sei für ausreichenden Schallschutz seines Grundstücks zu sorgen. Nachtbau- lärm habe zu unterbleiben.

Es wird auf Ziffer 19 unter C.III.4.2.1.29 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender führt aus, dass die Planungen einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstellen.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.31 Einwender Nr. 6B-9c

Der Einwender ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Es sei zu erwarten, dass der Verkehr, der während der Bauphase durch einen unvermeidbaren Ampelbetrieb massiv im Verkehrsfluss beeinträchtigt werde, Ausweichrouten suchen werde. Die Ströme werden dann im Bereich der Raiffeisenstraße Richtung Schulstraße abgeleitet, wodurch hier dann nicht nur Einheimische fahren würden. Er vermisse im Plan das Konzept, wie dies vermieden werden solle. Dieser zunehmende Verkehr im Bereich der Raiffeisenstraße sei nirgends erfasst. Das bedeute eine Zunahme der Lärm- und Feinstaubbelastung während eines großen Teils der sechs-jährigen Bauzeit im Bereich der Raiffeisenstraße.

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind. Die B 299neu verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen auch während der Bauphase weitgehend erhalten bleiben.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Kondrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnitts in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrecht erhalten zu können.

Hinsichtlich der Verkehrsregelung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1d) verwiesen. Der Umleitungsverkehr wird dabei nicht über die Raiffeisenstraße geführt. Sofern sich der Verkehrsstrom andere Strecken suchen wird, ist dies nicht kalkulierbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. In dieser Straße gebe es nur bis zum Anwesen Nummer 8 einen Gehsteig. Danach würden sich alle Verkehrsteilnehmer (vierrädrig, zweirädrig und Fußgänger) die schmale Fahrbahn teilen, die keinerlei Markierungen aufweise. Die Raiffeisenstraße sei mit einer Teerstraße mit der Schulstraße verbunden. Das sei der Schulweg, den die Kinder der Raiffeisenstraße und der Marcoussisstraße benutzen. Auch viele Schüler aus Kondrau würden sich auf diesem Abschnitt bewegen. Schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer, Kinderwägen oder Rollstühle hätten keine Ausweichmöglichkeit, wenn sich zwei Autos begegnen.

Der besondere Gefahrenbereich sei hier im Bereich der ehemaligen Bahnunterführung. Die Straße knicke hier in einem 90°-Winkel nach rechts ab und steige anschließend leicht an. Radfahrer, die mit leicht erhöhter Geschwindigkeit von der Schulstraße her kommen, würden Gefahr laufen, hier mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu kollidieren. Bisher hätte kein Handlungsbedarf bestanden, da der Verkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht so ausgeprägt gewesen sei, Traktoren allgemein langsamer und vor allem lauter seien. Jeder Planer, der diese Schwachstelle ignoriere, mache sich mitschuldig an den zu erwartenden Unfällen. Leidtragende seien immer die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Dieser Situation müsste mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde begegnet werden.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

3. Weiter sei der Bahndamm ein in Jahrzehnten gewachsenes „Grünes Band“. Die Vielfalt dieses Lebensraums sei aus der Kartierung erkennbar. Der Unterschied zwischen der Regionaltrasse und einer gedachten Kappelwaldtrasse bestehe darin, dass bei Ersterer ein kompletter Lebensraum wegfalle, bei der anderen lediglich eine Verdrängung der Tierwelt in ruhigere Abschnitte erfolge. Er denke doch nicht, dass geplant werde, den gesamten Kappelwald zu schlagen.

Der Bahnkörper der ehemaligen Bahnlinie Mitterteich-Eger stellt mit Rohbodenflächen, Initialvegetation trockener Standorte, trockenen Altgrasbeständen, Initialgehölzen und naturnahen Hecken einen wertvollen Trockenlebensraum dar, der sich sowohl durch die Feldflur als auch durch das Stadtgebiet von Waldsassen zieht (vergleiche Unterlage 10.1d). Die in den Jahren 2016 und 2017 im Auftrag des Staatlichen Bauamts Amberg-Sulzbach durchgeführten faunistischen Kartierungen in allen relevanten Artengruppen kommen jedoch zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen bei der Kappelwaldtrasse tendenziell meist deutlich größer sind als bei der Regionaltrasse, vergleiche Unterlage 10.1c.

Die gewählte Trasse ist zudem das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung der entscheidungserheblichen Belange, in die auch die Belange Naturschutz und Landschaftspflege mit dem notwendigen Gewicht eingestellt wurden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.2 und 3.6 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Von der Ortsumfahrung Kondrau bis zur Mitterteicher Straße seien bisher 9.600 Fahrzeuge, weiter bis zur St 2178 insgesamt 7.600 Fahrzeuge angenommen worden.

In der vorliegenden Tektur würden diese Zahlen nach unten auf 8.000 beziehungsweise 6.500 Fahrzeuge abweichen. Es sei für ihn nicht schlüssig, warum das Fahrzeugaufkommen innerhalb der nächsten zehn Jahre um 20 Prozent zurückgehen solle.

Durch den Bau weiterer Logistikzentren im benachbarten Cheb sei im Gegenteil ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit zunehmendem Lkw-Anteil zu erwarten. Entsprechend würden sich sowohl die Schall- als auch die Feinstaub- und Abgasemissionen erhöhen.

Im Verkehrsgutachten (Anhang 1 zur Unterlage 1) ist der Straßenabschnitt Ortsumfahrung Kondrau bis zur Mitterteicher Straße mit einer Verkehrsbelastung (Jahr 2025) von 8.300 Kfz/24h (500 SV/24h) und weiter mit 5.600 Kfz/24h (400 SV/24h) prognostiziert. In der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Tektur B ist im Verkehrsgutachten (Anhang 1b zur Unterlage 1) der genannte Straßenabschnitt mit einer Verkehrsbelastung (Jahr 2030) von 8.000 Kfz/24h (600 SV/24h) und weiter mit 6.500 Kfz/24h (550 SV/24h) prognostiziert. Ein Rückgang des Fahrzeugaufkommens in Höhe von 20 Prozent ist insofern nicht erkennbar.

In Bezug auf den Bau weiterer Logistikzentren im benachbarten Cheb wird auf C.III.4.1.14 Bezug genommen. Hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2.1 und 2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.32 Einwender Nr. 6B-52c

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Die Regionaltrasse stelle aus seiner Sicht einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet dar. Er fordere die Planung und Realisierung einer echten Umgehung.

Er fordere, dass der Bürgerentscheid von 2009, in dem sich die Waldsassener Bevölkerung gegen die Regionaltrasse ausgesprochen habe, umgesetzt werde und die Planung und Realisierung der modifizierten Kappelwaldtrasse umgesetzt werde.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Die geplante Trasse verlaufe nach wie vor mitten durch die Stadt, was vollkommen unverständlich sei und in Anbetracht einer möglichen weiträumigen Alternative nicht

hinnehmbar sei. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität in Waldsassen vermindern. Er fordere eine erneute und menschenverträgliche Planung der B 299 in Waldsassen, die dem Schutz des Menschen in Waldsassen Rechnung trage und den bestehenden Verkehr in Waldsassen reduziere, was nur durch eine echte Umgehung der Fall sei.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Trassenwahl ist anzuführen, dass diese das Ergebnis einer umfassenden Abwägung ist, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch eingeflossen sind. In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen. Darüber hinaus werden die Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe unter Berücksichtigung der ergänzenden aktiven Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten, vergleiche dazu die Ausführungen unter C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordere, dass ihm eine klare Auskunft (auch für die Bauzeit) über die Veränderung der Feinstaubentwicklung und Lärmentwicklung sowie bezüglich des Abgasrisikos in seiner Straße gemacht werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Lärmentwicklung während der Bauzeit ist darüber hinaus anzuführen, dass eine Betroffenheit bezüglich Baulärm bei dem Wohnort des Einwenders nicht gegeben ist. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 sowie die unter A.III.2 festgesetzten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er bringt vor, dass sich durch die B 299 auf dem Bahndamm die Konnersreuther Straße zu einer Magistrale für den Zubringerverkehr aus und in Richtung Oberfranken entwickeln werde, die mehr Schwerlastverkehr anziehen werde. Die Straße St 2175 nach Konnersreuth überquere das Heilquellenschutzgebiet. Er stellt die Frage, ob dort bauliche Maßnahmen vorgenommen werden, um für den Fall eines schadstoffrelevanten Unfalls vorzubeugen.

In der Verkehrsuntersuchung des Vorhabenträgers wird die Verkehrsentwicklung im Zuge der B 299 analysiert und prognostiziert. Die Verkehrsentwicklung im Zuge der Konnersreuther Straße wird nur in Verbindung mit der Kappelwaldtrasse beleuchtet. Bei der Kappelwaldtrasse erhält die St 2175 (Konnersreuther Straße) einen Anschluss

im Norden von Waldsassen, wobei eine Entlastung von bis zu 900 Kfz/24h erreicht wird.

Die Entwicklung des DTV auf der St 2175 (Konnersreuther Straße) ist seit 2005 zwar gestiegen, beim Schwerverkehr dagegen kontinuierlich rückläufig: 2005 waren noch 174 LkW/24h vorhanden, 2010 waren es noch 164 und im Jahr 2015 111 LkW/24h. Dies ergibt sich aus den Verkehrszählungen der entsprechenden Jahre.

Die Lage der St 2175 von Oberfranken her lässt auch nicht erwarten, dass dort der Verkehr aufgrund der Plantrasse der B 299 ansteigen soll. In Oberfranken bestehen mit der B 303 über Schirnding sowie über die Bundesautobahn A 93 und der B 299 leistungsfähige Verbindungen nach Waldsassen.

Auch ist die St 2175 (Konnersreuther Straße) bereits an die B 299 angebunden, der Schwerverkehr ist jedoch wie oben beschrieben kontinuierlich zurückgegangen. Mit dem Anschluss an den zukünftigen Kreisverkehr und weiterführend an die verlegte B 299 wird die Konnersreuther Straße nicht ausgebaut, sondern lediglich angepasst. Daher sind Zuwächse im Schwerverkehr entlang der St 2175 (Konnersreuther Straße) nicht zu erwarten. Der angesprochene Ausbau der St 2175 hinsichtlich des Schutzes des Heilquellenschutzgebietes ist nicht Gegenstand im Planfeststellungsverfahren B 299, Verlegung bei Waldsassen/Kondrau.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er macht geltend, dass in Richtung Raiffeisenstraße keine Lärmschutzwände geplant seien. Er habe dort ein Grundstück, das durch die Planung eine Wertminderung erfahre.

In diesem Bereich sind keine Lärmschutzwände geplant, da die Grenzwerte der 16. BImSchV auch ohne weitergehende Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden. In der Folge besteht keine Notwendigkeit und auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 19 unter C.III.4.2.1.6 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Herr Noll (Straßenbauamt) habe im Mai 2009 in der Bürgerversammlung in Waldsassen erklärt, dass es nur die Straße durch die Stadt geben werde und ansonsten gar nichts (Null-Lösung). Diese Drohung empfinde er für einen Beamten als unangemessen und bei einem solchen, rechtsstaatlichen Verfahren störend und verwirrend. Mit der Tektur C sei die Null-Lösung nun explizit ausgeschlossen worden.

Es wird auf die Ausführungen zu Ziffer 12 unter C.III.4.2.1.6 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass ihn eine Regionaltrasse mit geplanten 3200 Fahrzeugen/Tag im Jahr 2025 belaste. Eine Kappelwaldtrasse belaste ihn nur mit 2100 Fahrzeugen/Tag. Er fordere die Fürsorgepflicht des Staates ein.

Des Weiteren bittet er um Nennung der Anzahl der Lkw an diesen Zahlen.

Die Zahlen würden noch aus den alten Planung stammen. Er bitte um Mitteilung der aktualisierten Zahlen aufgrund der neuen Verkehrsuntersuchungen.

Die Konnersreuther Straße wird im Bestandsverkehr 2016 und im Prognosefall 2030 ohne Verlegung der B 299 mit 3.500 Kfz/24h (davon 200 Schwerverkehrsfahrzeuge/24h) befahren.

In der aktuellen Prognose steigt die Verkehrsbelastung in der Konnersreuther Straße mit Verlegung der B 299 bei der Regionaltrasse um maximal 100 Kfz/24h, der Schwerverkehrsanteil bleibt gleich. Durch die Kappelwaldtrasse kann eine Entlastung um 900 Kfz/24h erreicht werden, der Schwerverkehr steigt dagegen um ungefähr 50 Fahrzeuge am Tag (Gesamtverkehr 2.600 Kfz/24h, davon 250 SV/24h).

Die plangegegenständliche Trasse ist dabei das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13. Der staatlichen Fürsorgepflicht wird damit nachgekommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er trägt vor, dass während der Bauzeit mit extremen Verkehr für scheinbar sehr lange Zeit in der Konnersreuther Straße zu rechnen sei. Die Lkw würden in geringer Entfernung an seinem Haus vorbeifahren. Er fordere ein Beweissicherungsverfahren an seinem Haus, sodass der zu erwartende Schaden durch entsprechend viele Schwerlastfahrzeuge festgestellt werden könne. Einen ersten Eindruck der während der Bauphase zu erwartenden Belastungen hätten sich die Einwohner der Konnersreuther Straße schon während der Sperrung der Mitterteicher Straße im Sommer 2017 und 2018 machen können. Hier seien bereits Risse in der Decke entstanden. Er fragt nach, wie das nun werden solle, wenn der Verkehr länger und stärker fließe.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 7 zu C.III.4.2.1.6 und Ziffer 5 zu C.III.4.2.1.28 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender bringt vor, dass die Pläne die neuen Entwicklungen auf der tschechischen Seite nicht in ausreichendem Maße berücksichtigen würden. Er fordere eine Aktualisierung der Verkehrszahlen unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung,

insbesondere der zu erwartenden Zahlen, wenn die neue Umgehung in Eger in die Navigationsgeräte aufgenommen sein werde.

Er stellt die Frage, ob die neuen Logistikzentren der Firma Tschibo und die anderen industriellen Neuansiedlungen in Eger und der ganzen Region Karlsbad einberechnet worden seien.

Es wird auf C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er trägt vor, dass die Kosten der Regionaltrasse aufgrund der aktuellen Planungen über den zu erwartenden Kosten für die Kappelwaldtrasse liegen dürften. Er bitte als Steuerzahler um aktualisierte Auskünfte.

Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er bringt vor, dass in der Planung von sechs Jahren Bauzeit gesprochen werde. Er stellt aufgrund andersartiger Äußerungen die Frage, wie lange die wirkliche Bauzeit sei.

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenfalls nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

12. Er führt aus, dass in der Planung keine zeitliche Sperrung für Lkw-Verkehr angedacht sei. Er will wissen, ob es möglich sei, die B 299neu zeitweise für Lkw-Verkehr zu sperren.

Er stellt die Frage, ob man Bundesstraßen generell für Lkw sperren könne. In diesem Fall könne die B 299alt gesperrt werden und der Schwerlastverkehr über die dann ausgebaute B 303 zur A 93 umgeleitet werden.

Es wird auf C.III.4.1.21 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er bringt vor, dass sechs Jahre Bauzeit mitten in der Kleinstadt mit vielfältigen Belastungen, Behinderungen, Gefährdungen und absehbaren erheblichen Geschäftseinbußen untragbar seien. Es fehle ein Konzept, wie der stetig steigende Verkehr während der langen Bauzeit umgeleitet werden solle.

Bei diesem Verkehrskonzept für die Bauzeit solle auch darauf geachtet werden, dass in dieser Zeit auch die Rettungsfristen eingehalten werden könnten. Das betreffe nicht nur Rettungswagen, sondern auch Feuerwehr und Polizei.

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenfalls nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind. Die B 299 neu verläuft im innerstädtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen auch während der Bauphase weitgehend erhalten bleiben. Eine Sperrung der Mitterteicher Straße ist nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der Verkehrsregelung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 der Unterlage 1d Bezug genommen.

Bezüglich der angesprochenen Rettungsfristen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.16 dieses Beschlusses sowie die unter A.III.9 festgesetzten Auflagen Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er führt aus, dass es zur erlaubten Geschwindigkeit für Lkw keine eindeutigen Angaben gebe. In der Lärmtechnischen Untersuchung im Anhang 1 der Emissionstabelle 1 (8.1.1.b) auf Seite 2 stehe 80 km/h für Lkw. Eigentlichen dürften Lkw über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht auf einspurigen Bundesstraßen nur 60 km/h fahren. Er fragt, mit welcher Geschwindigkeit diese auf der geplanten Trasse fahren dürften.

Die Beurteilungspegel werden bei Straßen nach Anlage 1 zur 16. BImSchV und, wenn das darin beschriebene vereinfachte Verfahren nicht anwendbar ist, nach den mit der 16. BImSchV verbindlich eingeführten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ berechnet.

Darin werden Geschwindigkeiten, sofern keine Geschwindigkeitsbegrenzungen geplant sind, richtliniengemäß die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt, für Pkw mindestens 30 km/h und höchstens 130 km/h sowie für Lkw mindestens 30 km/h und höchstens 80 km/h.

Für Lkw über 7,5 Tonnen gilt auf diesem Bauabschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

15. Er bringt vor, dass die aktuell veränderte Situation des Kondrauer Quellengebiets umfassend in der UVP berücksichtigt werden solle. Die Firma Kondrauer habe erklärt, dass sie die Produktion von Waldsassen weg verlagern werde.

Die Produktionsverlagerung der Firma Kondrauer hat keine Auswirkungen auf die Trassenwahl, da die Festsetzung des Heilquellenschutzgebiets weiterhin besteht, vergleiche Ziffer C.III.4.1.13. Insofern ist auch keine umfassende Berücksichtigung in der UVP notwendig.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Er bringt vor, dass die Tatsache, dass überhaupt ein Baulärmgutachten erforderlich sei, beweise, dass für die Anwohner und alle Einwohner Waldsassens erhebliche Beeinträchtigungen und Belastungen entstehen werden.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses, in die auch die Beeinträchtigungen während der Bauphase eingeflossen sind. Hinsichtlich der Einzelheiten betreffend baubedingte Immissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Außerdem wurden unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses verschiedene Auflagen für den Zeitraum der Bauausführung festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Er trägt vor, dass im Bundesverkehrswegeplan eine Umgehung vorgeschrieben sei, das Straßenbauamt hier aber eine Ortsdurchfahrt geplant habe.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Er fordere, dass der Bau der Regionaltrasse nicht weiterverfolgt werde und der Bau einer echten Umgehung schnellstmöglichst umgesetzt werde.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Trassenwahl ist anzuführen, dass diese das Ergebnis einer umfassenden Abwägung ist. In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.1.33 Einwander Nr. 6B-133c

Der Einwander ist durch vorübergehende Grundabtretung unmittelbar betroffen.

1. Der Einwander macht geltend, dass eine Umgehung benötigt werde und kein stadt-zerteilender Autobahnzubringer, der unwiderruflich die gesamte Stadt in ihren Struktu-

ren auf Dauer zerstören werde und schwerwiegende Folgen für jeden einzelnen Einwohner zur nachteiligen Folge haben werde. Er fordere eine echte und weiträumige Umgehung von Waldsassen, deren Bau möglich sei, da Alternativen zur geplanten Regionaltrasse vorhanden seien.

Bei der gewählten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Trassenwahl ist darüber hinaus das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er trägt vor, dass die Trasse im Stadtbereich nur an drei Stellen gefahrlos passierbar sei. Zwei Überquerungsmöglichkeiten oberhalb der überdeckelten Troglagen seien mit dem Auto passierbar, die Fußgängerunterführung sei nur zu Fuß/Rad zu benutzen. Jeder, der vor oder nach diesen Querungsmöglichkeiten die Straße passieren wolle, begeben sich in absolute Lebensgefahr.

Die B 299 neu verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen weitgehend erhalten bleiben. Dabei bestehen innerhalb von ungefähr 600 Metern für den Kfz-Verkehr zwei sowie für Fußgänger und Radfahrer drei Querungsmöglichkeiten.

Eine Überquerung der B 299 neu außerhalb dieser drei Querungsmöglichkeiten ist nicht vorgesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er bringt vor, dass bei anliegenden Häusern der Schallschutz nicht gesichert werden könne. Jeglicher Lärm und jede Immission seien auch unterhalb der Grenzwerte eine schleichende Vergiftung der dort lebenden und arbeitenden Personen. Österreich verhängte zum Schutze seiner Bürger Durchfahrtsverbote, er solle den Fernlastverkehr in stetig steigenden Ausmaßen mitten in der Stadt erdulden und sich tagtäglich Gesundheitsgefahren aussetzen.

Die Grenzwerte für Verkehrslärm werden durch ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten. Hinsichtlich Luftschadstoffe werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Lärm und sonstige Immissionen unterhalb der geltenden Immissionsgrenzwerte stellen abwägungsrelevante Belange dar und wurden mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 und 3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass Waldsassen in einem Talkessel liege und sowohl von Lärm durch die Fahrzeuge als auch durch Feinstaub der Abgase doppelt belastet werde.

Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er macht geltend, dass sich jede Hochrechnung des Verkehrsaufkommens durch das Straßenbauamt in der Vergangenheit als falsch erwiesen habe und auch die jetzigen Berechnungen fraglich seien. Schon jetzt seien grenzwertige Lärmschutz- und Schadstoffwerte ausgewiesen, die weit überschritten würden.

Die Verkehrsuntersuchung wurde auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung bekannten Grundlagen und Prognosen durchgeführt. Dabei wurden wissenschaftlich anerkannte Techniken und Standards verwendet.

Die Bedarfsentwicklung lässt sich nur im Wege einer Prognose erfassen. Das heißt, dass der Vorhabenträger anhand von Fakten und Erfahrungswerten, die vorhanden sind, ein Wahrscheinlichkeitsurteil über die zukünftige Entwicklung zu fällen hat. Dabei ist es einem solchen Wahrscheinlichkeitsurteil immanent, dass es nicht frei von Unsicherheiten ist. Alleine deshalb ist es aber nicht untauglich. Untauglich ist ein solches Gutachten erst dann, wenn es nicht nach den wissenschaftlich anerkannten Techniken und Standards erarbeitet wurde und/oder sich herausstellt, dass es keinen Anhaltspunkt mehr gibt, dass es der tatsächlichen Entwicklung entsprechen werde. Dafür ist vorliegend nichts ersichtlich. Es wurde vielmehr durch den Vorhabenträger noch ein Gutachten von Prof. Dr. Kurzak eingeholt, um sicherzugehen, dass das Verkehrsgutachten den künftigen Entwicklungen gerecht wird. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV mit Ausnahme von zwei Gebäuden unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, vergleiche C.III.3.5.1. Im Hinblick auf Luftschadstoffe werden die maßgeblichen Grenzwerte ebenfalls eingehalten, vergleiche C.III.3.5.2.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er trägt vor, dass er im Hinblick auf den Baulärm Anspruch auf Entschädigung habe, da der Immissionsrichtwert beziehungsweise der projektspezifische Richtwert überschritten werde. Des Weiteren habe er Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen

für Fenster. Direkt vor ihrem Garten müsste eine Lärmschutzwand in Höhe von 8,00 Meter errichtet werden. Da ihnen dies nicht zumutbar sei, solle sie jetzt nur 5,50 Meter hoch werden. Er verzichte gerne auf die Entschädigung und auf die passiven Schallschutzmaßnahmen, Hauptsache die Regionaltrasse komme nicht und es werde eine echte Umgehung so schnell wie möglich gebaut.

Hinsichtlich der Ansprüche auf Entschädigung und auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen im Hinblick auf den Baulärm wird auf die unter den Ziffern A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen verwiesen. Es wird zudem auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 Bezug genommen.

Die maximale Höhe der Lärmschutzwände beträgt sechs Meter, vergleiche Tabelle 2 der Unterlage 8.1d. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden bei dem Anwesen des Einwenders unter Berücksichtigung der ergänzenden Schallschutzmaßnahmen eingehalten, vergleiche Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d. Eine acht Meter hohe Lärmschutzwand ist an dieser Stelle zur Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte betreffend den Verkehrslärm nicht erforderlich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Die gewählte Trasse ist außerdem das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass nach Untersuchungen des Umweltbundesamts Baulärm das menschliche Nervensystem belastet und Auslöser für gesundheitliche Beeinträchtigung wie Bluthochdruck oder Herz-Kreislauf-Schwäche sein könne. Zwar sei Baulärm innerhalb des gesetzlich erlaubten Rahmens nicht direkt schädlich für die Ohren, wohl aber schädlich für das Gemüt und die Gesundheit der Anwohner.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Außerdem wurden unter A.III.2.1 verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Unter A.III.2.1.1.2 wurde insbesondere festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen und Bauarbeiten während der Nachtzeit nicht stattfinden.

Es ist nicht zu verkennen, dass den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm während der Bauphase ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Durch die unter A.III.2.1 dieses Beschlusses vorgesehenen Auflagen verlieren diese Belange jedoch

an Gewicht, sodass die Gründe für die geplante Straßenbaumaßnahme insgesamt überwiegen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Beeinträchtigungen durch Baulärm nicht dauerhaft, sondern ausschließlich im Rahmen der Baudurchführung gegeben sind. Zwar wird die Gesamtbauzeit auf ungefähr sechs Jahre geschätzt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Bauarbeiten nicht überall sechs Jahre andauern werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Die Realisierung der Regionaltrasse verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit. Die Realisierung einer echten Umgehung hingegen senke nachweislich die Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastungen in Waldsassen.

Die maßgeblichen Grenzwerte in Bezug auf Luftschadstoffe werden eingehalten, vergleiche C.III.3.5.2. Außerdem werden die Grenzwerte der 16. BImSchV unter Berücksichtigung der ergänzenden aktiven Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten. Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit dem notwendigen Gewicht eingeflossen sind, vergleiche C.III.3.2 und C.III.4.1.13. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.1 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2 Nicht grundbetroffene Einwender

4.2.2.1 Einwender Nr. 6B-1

1. Der Einwender trägt vor, dass diese Verlegung auf dem Bahngelände gegen den Mehrheitswillen der Waldsassener durchgeführt werden solle.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass eine echte Umgehung erforderlich sei, weil Lärm, krebserregende Dieselabgase und gefährlicher Feinstaub auf Dauer der Gesundheit der Einwohner schaden.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der konkreten Ausführungen wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist somit eine „echte“ Umgehung.

Da ferner die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen eingehalten werden, sind auch die Bedenken der Gesundheitsgefährdung unbegründet. Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordert die Sperrung der Durchfahrt für Lkw über 7,5 t durch die Stadt Waldsassen.

Zunächst ist anzumerken, dass straßenrechtliche Maßnahmen, wie die hier geforderte Sperrung der bestehenden Ortsdurchfahrt Waldsassen für Lkw-Verkehr, in den Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden fallen und demnach nicht durch die Planfeststellungsbehörde erfolgen können, vergleiche § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO.

Lediglich ergänzend ist daher auszuführen, dass bereits im Jahr 2015 über eine derartige Sperrung diskutiert wurde. Diese wurde in der Folge abgelehnt mit der Begründung, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht vorgelegen seien. Zudem wurde ausgeführt, dass eine Sperrung aus Gründen des Lärmschutzes dann nicht in Betracht komme, wenn damit das Problem lediglich auf eine andere Strecke verlagert werde. Die Umleitungsstrecke über Schirnding nach Mitterteich sei mit etwa 37 km fast doppelt so lang wie die Verkehrsführung über Waldsassen. Sie sei wenig attraktiv, weshalb zu befürchten sei, dass der Umleitungsverkehr den Weg über die Verbindung Staatsstraße 2175 – Groppenheim und Münchenreuth oder Pleußén – Neudorf – Groppenheim und Münchenreuth bis zum Grenzübergang Waldsassen/Eger nehme und somit die Verlagerung des Lärms in die dortigen engen Ortsdurchfahrten der Kreisstraßen TIR 3, 15 und 20 erfolge.

In der Folge erfolgte am 06.10.2017 als lärmindernde Maßnahme die Anordnung einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Abschnitt 1) und auf 30 km/h von 22-6h (Abschnitte 2 und 3) in der Ortsdurchfahrt Waldsassen durch das Landratsamt Tirschenreuth als zuständige Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO.

Am 08.02.2018 erfolgte nun die zeitlich vom 01.03.2018 bis 31.12.2020 begrenzte verkehrsrechtliche Anordnung der Sperrung der Ortsdurchfahrt von Waldsassen für Lkw, die größer als 7,5 t sind. Ausgenommen davon ist der Lieferverkehr. Diese befristete Anordnung gilt nur während der durchzuführenden Bauarbeiten (unter anderem Einbau eines lärmindernden Belags). Am 01.12.2020 wurde die Verlängerung der Sperrung bis zum 31.12.2022 durch das Landratsamt Tirschenreuth verfügt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass diese Planung weder für die Menschen noch den Verkehr eine sinnvolle Lösung sei.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.2 Einwender Nr. 6B-3

1. Der Einwender trägt vor, dass der Straßenbau zu erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen für sein Wohneigentum führe. Die bisherige Lage sei ruhig und fast ohne Abgasbelastung.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden nicht überschritten. Hinsichtlich der Lärmbelastung wird auf die Lärmberechnung in der Unterlage 8.1d, Anhang 2 verwiesen. Im Übrigen wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich des Baulärms wird ergänzend auf die Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2, sowie die Auflagen unter A.III.2.1 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt auch vor, dass die Abgase sowie der Verkehr und die Arbeiten während des Ausbaus dieser Trasse mit Sicherheit das Gebäude stark belasten beziehungsweise beschädigen werden.

Es erfolgt in dem in der Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) eine Beweissicherung (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09). Das Grundstück des Einwenders, das im Einwendungsschreiben genannt ist, ist somit innerhalb dieses Beweissicherungskorridors. Demnach kann nachvollzogen werden, ob an dem Gebäude baubedingte Schäden entstehen. Sofern dies der Fall ist, sind diese angemessen zu entschädigen. Hinsichtlich der Schäden durch Erschütterungen wird auf die unter Ziffer A.III.2.1.3 dieses Beschlusses gemachten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Eine Vermietung ohne finanzielle Einbußen werde nicht mehr möglich sein. Vielmehr seien als Belastung für ihn ein Leerstand und anfallende Kosten, wie beispielsweise Grundsteuer, Heizung und Strom, anzusetzen.

Wie bereits erläutert, hat die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung mit Luftschadstoffen ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Es wird ergänzend auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass die Planungen einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstellen.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt werde und schnellstmöglich die Planung und Realisierung der modifizierten „Kappelwaldtrasse“. Dem Bau der „Kappelwaldtrasse“ stehen aus seiner Sicht keine überwindlichen Hindernisse entgegen. Die Baubehörden haben seiner Meinung nach bei ihren Abwägungsentscheidungen ihren Spielraum überschritten und zu Ungunsten des Schutzguts Mensch ausgelegt und drohen zu Unrecht mit der Null-Lösung.

Es wird hinsichtlich der Trassenwahl und der Forderung nach Umsetzung des Bürgerentscheids auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Das Schutzgut Mensch ist dabei einer von zahlreichen Belangen, der mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er trägt weiter vor, dass der Straßenneubau zu einer erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt Waldsassen führe. Er verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit. Durch den ansteigenden Schwerverkehr komme es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, nicht lungengängigen Feinstäuben und Abgasen.

Da die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen eingehalten werden, sind die Bedenken der Gesundheitsgefährdung unbegründet. Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er zweifelt die im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren dargestellten Ergebnisse der Lärm- und Luftschadstoffuntersuchung an. Sie seien nur theoretischer Natur. Die theoretisch errechneten Lärmwerte erscheinen ihm, da knapp an der Grenze, unrealistisch. Diese werden nie eingehalten, da sich der Verkehr erhöhen werde. Es müsse zudem mit erhöhten Werten der ausländischen Lkw gerechnet werden.

Im Jahr 2017 wurde die Verkehrsuntersuchung aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Im Zuge dessen wurden auch die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen erneuert. Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er stellt die Frage, ob für eine derartige Durchfahrung die Voraussetzungen für eine Förderung nach dem Gesetz die gleichen sind wie für eine echte Umgehung. Es werde darum auch um Überprüfung dieser seiner Meinung nach unsinnigen Steuergeldausgaben um Stellungnahme gebeten, um dies auch auf Bundesebene bekannt zu machen.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und somit um eine „echte“ Umgehung. Es wird diesbezüglich auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.3 Einwender Nr. 6B-4

1. Der Einwender führt aus, dass er in Anbetracht des Straßenausbaus eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der B 299 verbunden mit einer erheblichen Verkehrslärmbelastung im Bereich seines Wohnhauses erwarte. Derzeit befinde sich sein Grundstück in einer ruhigen Stadtrandlage.

Er zweifelt die der Planung zugrunde liegenden, prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen an und fordert, dass in der Planung die Nachrüstbarkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen Berücksichtigung finde. Vorsorglich mache er Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen geltend, sollte sich herausstellen, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Hinsichtlich der Entwicklung des Verkehrs sowie der Verkehrsprognose wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses und die Verkehrsuntersuchung unter Anhang 1b der Planunterlage 1 Bezug genommen. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 erneuert. Es kommt infolge der Baumaßnahme unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen nicht zu einer Überschreitung der maßgeblichen Verkehrslärmgrenzwerte. Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen. Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen bestehen daher nicht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt auch aus, dass zum Zeitpunkt des ersten Bürgerentscheids über den Trassenverlauf der „Ortsumgehung Waldsassen“ zu entscheiden gewesen sei. Mittlerweile sei das Vorhaben offensichtlich in „Verlegung der B 299“ umbenannt worden.

Er erhebt Einwände gegen die Trassenführung durch die Ortslage von Waldsassen, da für ihn weiterhin eine Ortsumfahrung mit Auslagerung des Schwerverkehrs aus der Ortslage Hauptzweck des Vorhabens sein sollte.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und somit um eine „echte“ Umgehung. Es wird diesbezüglich auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Bei der plangegegenständlichen Variante handelt es sich dabei um die verkehrswirksamste. Sie ist als einzige in der Lage, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau zu verlagern. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Der Einwand wurde zurückgenommen.

3. Er führt aus, dass er als Ergebnis den Planunterlagen entnehme, dass im Bereich der Liststraße hohe Lärmschutzwände angeordnet seien. Sie teilen die Liststraße in zwei Sackgassen. Er gibt zu bedenken, dass dadurch der Eindruck einer „geteilten Stadt“ entstehe.

Die Lärmschutzwände im Bereich der Liststraße haben eine Höhe von 2,0 bis 5,5 m über der Fahrbahnoberkante. Eine direkte Anbindung der Liststraße an die B 299neu erfolgt nicht. Eine Geh- und Radwegunterführung ermöglicht das höhenfreie Queren der B 299neu.

Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Trennungswirkung so gering wie möglich sein wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.4 Einwander Nr. 6B-6

1. Der Einwander fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt und schnellstmöglich die Planung und Realisierung der modifizierten „Kappelwaldtrasse“ in die Tat umgesetzt werde. Dem Bau der „Kappelwaldtrasse“ stehen keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Die Baubehörden haben seiner Meinung nach bei ihren Abwägungsentscheidungen ihren Spielraum überschritten und zu Ungunsten des Schutzguts Mensch ausgelegt und drohen zu Unrecht mit der Null-Lösung.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Das Schutzgut Mensch ist dabei einer von zahlreichen Belangen, der mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander führt aus, dass durch den Bau der B 299neu für ihn eine gravierende Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen werde. Besonders durch den ansteigenden Schwerlastverkehr werde es zu einer drastischen

Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen. Die im Erläuterungsbericht dargestellten Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung seien anzuzweifeln.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Da die Verkehrszahlen die Grundlage für die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen bilden, wurde auch diese im Jahr 2017 erneuert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwander führt aus, dass der Verkehrslärm besonders durch die Zunahme des nationalen und internationalen Schwerlastverkehrs weiter ansteigen werde. Obwohl die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung nicht überschritten werden, sei der Gesundheitsschutz nicht gewährleistet, da die empfohlenen Werte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Umweltbundesamts (UBA) in etwa halb so hoch seien wie die gesetzlichen Regelungen.

Es ist richtig, dass die von der WHO und dem UBA empfohlenen Werte nicht eingehalten werden. Es handelt sich dabei allerdings nur um Empfehlungen und nicht um gesetzlich vorgeschriebene und verpflichtende Werte. Dabei ist zu beachten, dass diese Werte einen optimalen Gesundheitsschutz gewährleisten. Das heißt im Umkehrschluss aber nicht, dass er andernfalls nicht sichergestellt ist. Vielmehr ist er jedenfalls solange gewährleistet, solange die gesetzlich vorgegebenen Werte eingehalten werden. Da dies vorliegend unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen der Fall ist, ist der Gesundheitsschutz gewährleistet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwander führt aus, dass der Schwerlastverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % für die „Regionaltrasse“ mit zunehmendem überregionalem Schwerverkehrsanteil zu niedrig angesetzt sei. Durch die fehlerhafte Verkehrsprognose seien auch die anhängigen Luftschadstoffgutachten fehlerhaft. Er nimmt auf Seite 5 des Erläuterungsberichts Bezug. Er kritisiert, dass die bisherigen Verkehrszahlen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke als „Schleichweg“ benutzt werde und sich daher nicht als Prognosen eignen.

Die Verkehrsprognose wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Aufgrund dieser Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurden auch die Lärm- und Schadstoffuntersuchungen erneuert. Ergänzend wird auch auf C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

5. Der Einwender zitiert § 4, § 1 und § 50 BImSchG. Vor dem Hintergrund immer stärker werdender Forderungen nach Schallschutz, beginnend mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und Nationalen Lärmschutzpaketen, sei es nicht nachvollziehbar, dass sich der Bund als Vorhabenträger ausschließlich auf die 16. BImSchV zurückziehe. Da die Straße frühestens im Jahr 2017/2018 fertig gestellt werden könne, sollte dem Lärmschutz besondere Sorgfalt gewidmet werden. Es sei die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 anzustreben.

Soweit es sich um den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen geht, ist die 16. BImSchV einschlägig, vergleiche § 1 Abs. 1 16. BImSchV. Da vorliegend die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten werden, kommt es zu keinen schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

Auch die Vorgaben des § 50 BImSchG werden vorliegend beachtet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 und C.III.3.5.1 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung der Einhaltung der DIN 18005 Teil I wird ebenfalls auf diese Ziffern verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich seiner Befürchtung einer Entwertung der Grundstücke wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.5 Einwander Nr. 6B-7

1. Der Einwander trägt vor, dass die vorgesehene dreijährige Bauzeit mit anschließendem ständigen und für eine Kleinstadt unverhältnismäßig hohem Lkw-Verkehrslärm sowie der damit einhergehenden Abgase seine Rechte erheblich verletze und nicht zumutbar sei.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Es kommt damit nicht zu einer Verletzung der Rechte des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander trägt vor, dass eine autobahnähnliche Durchtrennung mit einer monströsen Schnellstraße der Stadt Waldassen mit der bereits jetzt zu beklagenden demographischen Entwicklung endgültig den Todesstoß versetzen würde.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.20 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Die Regierung der Oberpfalz sei dem Wohle der ganzen Bevölkerung verpflichtet und habe Schäden nicht nur von Regensburg, sondern von der gesamten Oberpfalz abzuwenden. Bei jeder anderen Kleinstadt in der Oberpfalz werde bei der Planung und Durchführung einer „Umgehungsstraße“ der Ort umgangen. Er beansprucht gleiches Recht, so wie die Mehrzahl der Bürger von Waldassen, was durch Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 belegt werde.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es handelt sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und somit um eine „echte Umgehung“, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

4.2.2.6 Einwender Nr. 6B-8, Nr. 6B-8b, Nr. 6B-8c und Nr. 6B-89

1. Der Einwender führt aus, dass der Straßenbau zu erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen an seinem Wohneigentum auf dem Grundstück mit der Flurnummer 216/9 führe. Die bisherige Lage sei ruhig und fast ohne Abgasbelastung.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.2.2. des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er trägt auch vor, dass die Abgase sowie der Verkehr und die Arbeiten während des Ausbaus dieser Trasse mit Sicherheit das Gebäude stark belasten beziehungsweise beschädigen. Der Einwender fordert ein Beweissicherungsverfahren an seinem Wohnhaus, da er massive Beschädigungen durch den Bau und durch die geänderten Grundwasserströme befürchte.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planungen einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstellen.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt werde und schnellstmöglich die Planung und Realisierung der modifizierten „Kappelwaldtrasse“. Dem Bau der „Kappelwaldtrasse“ stehen aus seiner Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen. Die Baubehörden haben seiner Meinung nach bei ihren Abwägungsentscheidungen ihren Spielraum überschritten und zu Ungunsten des Schutzguts Mensch ausgelegt und drohen zu Unrecht mit der Null-Lösung.

Es wird auf Ziffer 5 unter C.III.4.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er trägt vor, dass der Straßenneubau zu einer erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt Waldsassen führe. Er verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit. Durch den ansteigenden Schwerverkehr komme es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, nicht lungengängigen Feinstäuben und Abgasen.

Es wird auf Ziffer 6 unter C.III.4.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

6. Er zweifelt die im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren dargestellten Ergebnisse der Lärm- und Luftschadstoffuntersuchung an. Sie seien nur theoretischer

Natur. Die theoretisch errechneten Lärmwerte erscheinen ihm, da knapp an der Grenze, unrealistisch. Diese werden nie eingehalten, da sich der Verkehr erhöhen werde. Es müsse zudem mit erhöhten Werten der ausländischen Lkw gerechnet werden.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

7. Er stellt die Frage, ob für eine derartige Durchfahrung die Voraussetzungen für eine Förderung nach dem Gesetz die gleichen seien wie für eine echte Umgehung. Es werde darum auch um Überprüfung dieser seiner Meinung nach unsinnigen Steuer-geldausgaben um Stellungnahme gebeten, um dies auch auf Bundesebene bekannt zu machen.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

8. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelas-tungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Dar-über hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung seines Grundstücks in Wald-sassen.

Wie oben bereits erläutert, werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Eine Einschränkung seiner Grundrechte ist nicht ersichtlich.

Für die Lärmbeeinträchtigungen während der Bauausführung wird auf die unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlusses gemachten Auflagen verwiesen. Außerdem wird diesbe-züglich auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 Bezug genommen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich seiner Befürchtung einer Entwertung der Grundstücke wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Mit weiterem Schreiben trägt der Einwender vor, dass schon die Bezeichnung als „Regionaltrasse“ begrifflich nicht korrekt sei.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Die „Regionaltrasse“ stelle für die Bürger von Waldsassen eine unglaubliche Be-lästigung an Lärm und Immissionen dar, auch während des Baus.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er ist der Meinung, dass die „Kappelwaldtrasse“ günstiger sein müsse als die „Regionaltrasse“.

Die „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58). Zum Schutz des bedeutenden Heilquellenschutzgebiets wären umfangreiche und kostenintensive bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise dichte Rohrleitungen auf mehreren Kilometern Länge, ein aufwendiger Ausbau der B 299 nach den Richtlinien für Straßen in Wassergewinnungsgebieten, dichte Transportleitungen und Pumpstationen, erforderlich. Zudem ist die „Kappelwaldtrasse“ um etwa 2 km länger und weist signifikant ungünstigere topographische Verhältnisse auf.

Die Variante „OD-Kondrau“ ist die teuerste. In Anbetracht der Gradientenabsenkung mit teilweise Führung in Troglage im Bereich der Ortsdurchfahrt Kondrau ist mit höheren Kosten zu rechnen als bei den anderen Varianten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er trägt vor, dass es sinnvoll sei, die geplante Trasse mit all ihren Nebenerscheinungen (Troglage, Grundwasserprobleme, Straßenanschlussprobleme und Errichtung von Schallschutzwänden) einmal näher zu betrachten.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die genannten Punkte wurden berücksichtigt. Hinsichtlich der Troglage und den damit befürchteten Grundwasserproblemen wird ergänzend auch auf C.III.4.1.15 des Beschlusses verwiesen, hinsichtlich der Anpassungen im nachgeordneten Straßennetz auf C.III.3.4 des Beschlusses und hinsichtlich der notwendigen Schallschutzwände auf C.III.3.5.1 des Beschlusses sowie die Tabelle 2 in der Planunterlage 8.1d.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht zudem noch folgende Einwendungen gegen die Tektur B geltend:

13. Der Einwender äußert seinen Unmut gegen die plangegenständliche Trasse. Er trägt vor, dass bei einigen Häusern sogar der Schallschutz nicht mehr gesichert werden könne, da die Wände eine enorme Höhe von 8 m erreichen müssten.

Die maximale Höhe der Lärmschutzwände beträgt 6 m über der Fahrbahnoberkante. Diese befinden sich im Bereich von Bau-km 4+220 bis 4+400.

An dem Gebäude des Einwenders werden die maßgeblichen Grenzwerte hinsichtlich des Verkehrslärms unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht überschritten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er trägt vor, dass sich jede Hochrechnung des Verkehrsaufkommens durch das Straßenbauamt in der Vergangenheit als falsch erwiesen habe. Auch die jetzigen Berechnungen seien fraglich und werden von verschiedenen Stellen als unrichtig gehalten.

Die Verkehrsuntersuchung wurde auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung bekannten Grundlagen und Prognosen durchgeführt. Dabei wurden wissenschaftlich anerkannte Techniken und Standards verwendet.

Die Bedarfsentwicklung lässt sich nur im Wege einer Prognose erfassen. Das heißt, dass der Vorhabenträger anhand von Fakten und Erfahrungswerten, die vorhanden sind, ein Wahrscheinlichkeitsurteil über die zukünftige Entwicklung zu fällen hat. Dabei ist es einem solchen Wahrscheinlichkeitsurteil immanent, dass es nicht frei von Unsicherheiten ist. Alleine deshalb ist es aber nicht untauglich. Untauglich ist ein solches Gutachten erst dann, wenn es nicht nach den wissenschaftlich anerkannten Techniken und Standards erarbeitet wurde und/oder sich herausstellt, dass es keinen Anhaltspunkt mehr gibt, dass es der tatsächlichen Entwicklung entsprechen werde. Dafür ist vorliegend nichts ersichtlich. Es wurde vielmehr durch den Vorhabenträger noch ein Gutachten von Prof. Dr. Kurzak eingeholt, um sicherzugehen, dass das Verkehrsgutachten den künftigen Entwicklungen gerecht wird. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Der Einwender fragt, wie eine Nachrüstung aussehen solle, wenn die Trasse gebaut sei und sich herausstelle, dass die Prognosen des Straßenbauamts und des Herrn Dipl.-Geogr. Udo Maier nicht stimmen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass die Prognosen nicht stimmen. Diese wurden vielmehr großzügig gerechnet. Sollte sich dennoch wider Erwarten und unkalkulierbar herausstellen, dass die Prognosen nicht der Wirklichkeit entsprechen oder vielmehr so weit von ihr abweichen, dass die vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht mehr ausreichend sein sollten, so ist eine Nachrüstung der Schallschutzwände, beispielsweise durch einen Aufsatz auf die Beugungskante, möglich.

Das für die luftschadstofftechnische Untersuchung herangezogene Berechnungsmodell RLuS 2012 ermöglicht eine Abschätzung der Jahresmittelwerte und der für die Beurteilung erforderlichen statistischen Kennwerte unter Berücksichtigung der Schadstoffvorbelastung sowie auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsmengen. Da die Ergebnisse deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen, werden diese voraussichtlich selbst dann eingehalten, wenn sich herausstellen sollte, dass die tatsächliche Belastung höher ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Er führt aus, dass die einzig freie Seite des Wohnhauses nach Westen durch die geplante Schallschutzwand verstellt werde.

Infolge der Tektur B erhöhen sich die Schallschutzwände im Bereich des Wohnhauses bei Bau-km 3+443 bis Bau-km 3+468 um etwa 30 bis 70 cm. Die maximale Wandhöhe beträgt in diesem Bereich etwa 5 m über der Fahrbahnoberkante. Da die geplante Trasse in diesem Bereich im Einschnitt verläuft, wird die geplante Schallschutzwand lediglich eine Höhe von etwa 2,5 m über der Geländeoberkante aufweisen. Die Oberkante der Wand liegt somit in Höhe des Erdgeschossfensters des Wohnhauses. Im weiteren Verlauf steigt das Gelände nach Süden hin an, sodass die Wandhöhe bezogen auf das umliegende Gelände weniger als 2,5 m aufweisen wird.

Es entsteht also nicht die Wirkung eines komplett eingeschlossenen Grundstücks.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Er trägt vor, dass ihm ein Schaden von mehr als 100.000 Euro entstehen werde (Mietausfall, Erschütterungen, Wohnhausschäden), den er, sofern es zur Realisierung der Trasse komme, anwaltlich prüfen und einklagen werde.

Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist nicht ersichtlich, inwiefern dem Einwander ein Schaden durch Mietausfall entstehen sollte. Ergänzend wird zudem auch auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

An den in dem in der Unterlage 4.2d aufgezeigten Bereich sich befindenden Gebäude wird der Vorhabenträger vor dem Beginn der Baumaßnahme eine gutachterliche Be-weissicherung durchführen. Das Gebäude des Einwenders liegt in diesem Bereich. Sollte sich nach Fertigstellung der Baumaßnahme herausstellen, dass an den Gebäu-den vorhabenbedingte Schäden vorhanden sind, so sind diese durch den Vorhaben-träger angemessen zu entschädigen. Hinsichtlich der Schäden durch Erschütterungen wird zudem auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Der Einwender äußert ergänzend, dass er beabsichtige in die im Einwendungs-schreiben näher bezeichnete Erdgeschosswohnung einzuziehen und äußert seine Be-denken bezüglich des Lärms.

Infolge der Planungen erhöht sich der Schallpegel gemäß den lärmtechnischen Unter-suchungen um 1 dB(A). Beim Anwesen des Einwenders werden durch die Anordnung der geplanten Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die Schallschutzmaßnahmen hinsichtlich des Verkehrslärms wurden vom Vorhaben-träger so geplant und berechnet, dass sie die gesetzlichen Vorgaben erfüllen.

In Bezug auf den Baulärm wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlus-ses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht zudem insbesondere noch folgende Einwendungen gegen die Tektur C geltend:

19. Der Einwender wendet ein, dass durch Erschütterungen nicht ausgeschlossen sei, dass Schäden an den Häusern entstehen können. Er bringt vor, dass während der Bauphase und womöglich noch danach Entschädigungen für viele Wohnhäuser fällig seien. Die Höhe der Entschädigung werde gerichtlich entschieden werden müssen. Er fragt, wer diese Kosten bezahlen werde.

Hinsichtlich der Schäden durch Erschütterungen wird auf die unter Ziffer A.III.2.1.3 ge-machten Auflagen und die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4.4 verwiesen. Die Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

20. Er trägt vor, dass es Zeit werde, eine echte Umgehung zu planen, die sicher güns-tiger werde und keine derartigen Risiken an Mehrkosten berge als die geplante Regi-onaltrasse. Zudem gibt der Einwender zu bedenken, dass Kindergärten und Schulen

nur ungefähr 300 Meter von der Regionaltrasse entfernt liegen, die sicher auch den Feinstaub des Verkehrs mit abbekommen würden.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, die das Ergebnis einer Abwägung darstellt, insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Luftschadstoffe wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.7 Einwander Nr. 6B-10

Es wird hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen auf die Ziffern 2 bis 13 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

4.2.2.8 Einwander Nr. 6B-11, Nr. 6B-11c und Nr. 6B-12

1. Der Einwander wendet sich gegen den geplanten Bau der „Regionaltrasse“ und fordert, dass der Bürgerwille, der in dem Bürgerentscheid im Jahr 2009 zum Ausdruck gekommen sei, respektiert und akzeptiert werde.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Verkehr werde lediglich um 150 m verlagert, sodass sowohl Lärm als auch Abgase weiterhin im Stadtgebiet verbleiben. Die Trasse sei keine Ortsumgehung und bringe demnach keine Verkehrsentslastung für das Stadtgebiet.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die Trasse ist dabei die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus Waldsassen und Kondrau zu führen. Es handelt sich bei der Trasse zudem um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Es kommt unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen zu keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte, vergleiche C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses.

3. Er führt auch aus, dass die Zerschneidung des Orts nicht hingenommen werden dürfe.

Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Trennungswirkung so gering wie möglich sein wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt auch vor, dass mit einer Zunahme des nationalen und internationalen Schwerlastverkehrs zu rechnen sei. Der Schwerlastverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % sei zu niedrig angesetzt. Die bisherigen Verkehrszählungen basieren auf der Tatsache, dass die Strecke über Waldsassen als Schleichweg benutzt werde und eignen sich daher nicht als Grundlage für Prognosen. Durch die fehlerhafte Verkehrsprognose seien auch die anhängigen Luftschadstoffgutachten unzutreffend. Der Straßenneubau führe zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in Waldsassen.

Die Verkehrsprognose wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Aufgrund dieser Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurden auch die Lärm- und Schadstoffuntersuchungen erneuert. Ergänzend wird auch auf C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

5. Er sagt, dass es mit der „Kappelwaldtrasse“ eine echte Alternative gebe.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er stelle in Zweifel, dass eine naturschutzrechtliche Prüfung nicht notwendig sei, da sich das Gebiet auf dem ehemaligen Bahndamm seit der Stilllegung des Bahnverkehrs zu einem Ruhe- und Rückzugsgebiet für seltene Tier- und Pflanzenarten ausgebildet werde. Zudem sei im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie die Beeinträchtigung von als hoch und sehr hoch bewerteten Lebensräumen bei der „Regionaltrasse“ wesentlich höher sei als bei der „Kappelwaldtrasse“.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.3 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er trägt vor, dass der Straßenneubau zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume und seines Gartens sowie der häuslichen Umgebung führe. Besonders gravierend seien die durch den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden beziehungsweise die in der Nacht verursachten Geräuschimmissionen. Auch tagsüber werde der Straßenneubau negative Auswirkungen für ihn haben. Als schwerbehinderter Rollstuhlfahrer bleibe ihm lediglich der Aufenthalt auf seiner Terrasse zur Erholung und Entspannung. Durch die Lärmbelästigung und die Schadstoffbelastung, von der sein Grundstück im gesamten Ausmaß betroffen sein werde, sei der Erholungswert gleich null, das heißt ein längerer Aufenthalt im Freien ohne gesundheitliche Auswirkungen werde nicht mehr ratsam sein.

Die Überprüfung der Lärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Eine massive Einschränkung ist nicht gegeben. Der Erholungswert auf der Terrasse des Einwenders ist weiterhin gegeben. Durch den Aufenthalt im Freien kommt es zu keinen negativen gesundheitlichen Auswirkungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er befürchtet, dass es sowohl durch die Baumaßnahme selbst als auch durch Erschütterungen und Vibrationen während des Betriebs der Straße durch das erhöhte Lkw-Aufkommen zu Schäden an seinem Haus kommen werde, da die Trasse in geringer Entfernung an seinem Haus vorbeiführe. Er fordert die Aufnahme seines Grundstücks in den Beweissicherungskorridor.

Das Gebäude liegt etwa 135 m östlich der B 299neu. In diesem Bereich wird es keine Tiefbaumaßnahmen geben, daher kommt es weder während noch nach der Baumaßnahme zu Beeinträchtigungen. Es ist daher an diesem Gebäude keine Beweissicherung erforderlich, da keine Gefahr besteht, dass vorhabenbedingte Schäden entstehen könnten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er führt aus, dass der Bau dieser Immobilie als Altersvorsorge gedacht gewesen sei. Da sich der Wert seines Grundstücks und seines Wohnhauses mit dem geplanten Straßenbau erheblich verringere, werde dieses Vorhaben zunichte gemacht.

Es ist nicht erkennbar, warum es zu einer Wertminderung für das Grundstück und das Wohnhaus des Einwenders kommen sollte. Wie bereits erläutert, kommt es zu keiner Überschreitung der maßgebenden Verkehrslärm- und Luftschadstoffgrenzwerte. Zudem ist aufgrund der Entfernung der B 299neu auch nicht mit baubedingten Schäden zu rechnen. Ergänzend wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender bringt darüber hinaus gegen die Tektur C Folgendes vor:

10. Er fordere die Planung und Realisierung einer echten Umgehung.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Umgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Wenn die Stadtdurchfahrt erst einmal gebaut sei, werde sich auch der grenzüberschreitende Durchgangsverkehr an den neuen Möglichkeiten orientieren und weiter zunehmen. Die Verbindung zwischen Cheb und der A 93 in Mitterteich werde zum Autobahnzubringer. Sie führe über Waldsassen und werde damit zur Hauptverkehrsachse für den Lkw-Transit-Verkehr.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er führt aus, dass er hinsichtlich des Baulärms keinen Anspruch auf Entschädigung habe, da der Immissionsrichtwert beziehungsweise der projektspezifische Richtwert nicht überschritten werde.

Für das betreffende Anwesen besteht im Hinblick auf den zu erwartenden Baulärm an einem Berechnungspunkt ein Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung, vergleiche Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2 sowie die unter Ziffer A.III.2.1.2.5 und A.III.2.1.2.6 vorgesehenen Auflagen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er bringt vor, dass nach Untersuchungen des Umweltbundesamts Baulärm das menschliche Nervensystem belaste und Auslöser für gesundheitliche Beeinträchtigung wie Bluthochdruck oder Herz-Kreislauf-Schwäche sein könne. Zwar sei Baulärm innerhalb des gesetzlich erlaubten Rahmens nicht direkt schädlich für die Ohren, wohl aber schädlich für das Gemüt und die Gesundheit der Anwohner.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Außerdem wurden unter A.III.2.1 verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Unter A.III.2.1.1.2 wurde insbesondere festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen und Bauarbeiten während der Nachtzeit nicht stattfinden.

Es ist nicht zu verkennen, dass den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm während der Bauphase ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Durch die unter A.III.2.1 dieses Beschlusses vorgesehenen Auflagen verlieren diese Belange jedoch an Gewicht, sodass die Gründe für die geplante Straßenbaumaßnahme insgesamt überwiegen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Beeinträchtigungen durch Baulärm nicht dauerhaft, sondern ausschließlich im Rahmen der Baudurchführung gegeben sind. Zwar

wird die Gesamtbauzeit auf ungefähr sechs Jahre geschätzt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Bauarbeiten nicht überall sechs Jahre andauern werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.9 Einwander Nr. 6B-13, Nr. 6B-14, Nr. 6B-15 und Nr. 6B-16

1. Der Einwander führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Variante um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung. Es wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich des Bürgerentscheids wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Es handelt sich dabei um eine Umgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses. Da die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, bestehen die Bedenken hinsichtlich der Gesundheitsgefährdung nicht. Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luft-

schadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Die Verwendung der in Arzberg gemessenen Feinstaubwerte ist rechtmäßig. Zur Abschätzung der Bestandssituation wird bei derartigen Berechnungen auf die Langzeitwerte von durchgeführten Messungen in der näheren Umgebung selbst zurückgegriffen. In Waldsassen selbst werden keine Messungen durchgeführt. Daher wird zur Bestandssituation auf vergleichbare Messungen zurückgegriffen. Diese Messstationen befinden sich vorliegend in Arzberg in der Egererstraße, in Weiden in der Nikolaistraße, in Tiefenbach in Altschneeberg, in Hof am Berliner Platz und Nailla am Selbitzer Berg. Aus diesen Messwerten wurde ein langjähriger Mittelwert gebildet, der als Vorbelastung für die Betrachtung bei Waldsassen zugrunde gelegt wurde. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 19.08.2019 zur Tektur C ausgeführt, dass unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen sei, dass aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden.

Ein Vorgehen nach dem gravimetrischen Verfahren ist nicht erforderlich. Nach welchen Kriterien sich die rein prognostische Beurteilung zukünftiger Schadstoffbelastungen richtet, legt das Gemeinschaftsrecht nicht fest. Wie aus Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 96/62/EG ersichtlich, schließt es für diesen Fall „Modellrechnungen oder Techniken der objektiven Schätzung“ offenbar nicht aus (vergleiche BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075/04).

Es wird ergänzend auf C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass er wegen der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf seine Immobilie in Waldsassen befürchte. Er fordert hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Weiterhin fordert er Beweissicherungsmaßnahmen an seinem Haus.

Die Grundwasserstände werden im Bereich der Schützenstraße bereits seit Dezember 1998 und bei dem geplanten Kreisverkehr an der Prinz-Ludwig-Straße bereits seit Juni 2005 monatlich erfasst. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.15 Bezug

genommen. Ergänzend ist auszuführen, dass hydrologische Untersuchungen in Form eines langjährigen Grundwasser-Beweissicherungsprogramms an mindestens 14 Messstellen erfolgen.

Beweissicherungen werden an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis, laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das im Einwendungsschreiben genannte Gebäude liegt nicht innerhalb dieses Korridors, vergleiche Unterlage 4.2 Blatt Nr. 4d. Aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse ist nicht mit vorhabenbedingten Schäden zu rechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf C.III.4.1.13 und Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Seit 2005 dürfe der PM10 Tagesmittelwert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte nicht nur wahrscheinlich, sondern voraussehbar. Da eine echte Umgehung von Waldsassen möglich sei, sei eine deutliche Verminderung der Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen machbar.

Es wird auf C.III.4.1.1 und auf C.III.3.5.2 Bezug genommen. Es ist nicht mit einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte zu rechnen. Es handelt sich bei der plangegenständlichen Trasse um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er trägt vor, dass die gewählte Trassierung nicht den Vorgaben des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen entspreche. Der Bund wünsche eine Umgehung und keine weitere Stadtdurchfahrung. Der Vorhabenträger setze sich somit über die eindeutigen Vorgaben hinweg.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Bei der gewählten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender rügt die entstehende Unfallgefahr, die auch durch die geplanten abschließlichen Linksabbiegespuren von Kondrau in Richtung Waldsassen entstehe.

Bei den geplanten Knotenpunktlösungen handelt es sich um regelkonforme Standardlösungen, die sowohl den Ansprüchen an der Verkehrssicherheit als auch der Leistungsfähigkeit genügen. Im Übrigen sind sonstige kreuzende Verkehre bei der B 299neu nicht vorhanden. Es wird ergänzend auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er führt aus, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof festgestellt habe, dass man auf dieser Trasse keine Umgehung bauen könne, außer man unterfahre die Stadt. Dies sei nach Ansicht des Einwenders vorliegend nicht der Fall.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er führt ferner aus, dass die Trassenwahl auf Verkehrseinschätzungen von 1995 und früher beruhe. Alle Planungsgrundlagen haben sich seither gravierend geändert und seien nicht mehr zutreffend. Die zugrundeliegende landesplanerische Beurteilung sei nicht mehr zutreffend.

Die Landesplanung beansprucht immer noch ihre Gültigkeit. Es wird auf C.III.4.1.19 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er trägt vor, dass sich alle damals zugrunde liegenden Verkehrszahlen und Prognosen geändert haben.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 sowie C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

13. Auch die UVS sei nicht mehr verwertbar. Sie sei nur fortgeschrieben und hochgerechnet.

Die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 6 UVPG wurden im Jahr 2013 erstellt und beinhalten die bis dahin veränderten Gegebenheiten. Zudem wurden in den Jahren 2016 und 2017 ergänzende faunistische Untersuchungen durchgeführt. Die naturschutzrechtlichen Fachbehörden erklärten dabei ihr Einverständnis.

Ferner wurden die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung in den Jahren 2019 und 2020 erneut aktualisiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er führt aus, dass die Feinstaubwerte von Arzberg auf Waldsassen übertragen worden seien, die Verhältnisse aber nicht vergleichbar seien und die Werte daher für Waldsassen nicht verwertbar und aussagekräftig sind.

Der Einwander mit der Nr. 6B-16 widerspricht der Darstellung, dass die Entfernung zum Immissionsort unerheblich sein solle.

Die Verwendung der in Arzberg gemessenen Feinstaubwerte ist rechtmäßig. Zur Abschätzung der Bestandssituation wird bei derartigen Berechnungen auf die Langzeitwerte von durchgeführten Messungen in der näheren Umgebung selbst zurückgegriffen. In Waldsassen selbst werden keine Messungen durchgeführt. Daher wird zur Bestandssituation auf vergleichbare Messungen zurückgegriffen. Diese Messstationen befinden sich vorliegend in Arzberg in der Egerer Straße, in Weiden in der Nikolaistraße, in Tiefenbach in Altschneeberg, in Hof am Berliner Platz und Nailla am Selbitzer Berg. Aus diesen Messwerten wurde ein langjähriger Mittelwert gebildet, der als Vorbelastung für die Betrachtung bei Waldsassen zugrunde gelegt wurde. Die Berechnungen berücksichtigen die künftige Lage der Straße, die derzeit gültigen Richtlinien sowie die Verkehrsprognosen. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 19.08.2019 zur Tektur C ausgeführt, dass unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen sei, dass aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden.

Es wird ergänzend auf C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Der Grenzübergang sei bis 2008 für Lkw-Verkehr gesperrt gewesen. Deshalb sei heute eine andere Planung erforderlich.

Die Trassenwahl erfolgte unter Berücksichtigung der aktuellen Verhältnisse. Der nunmehr bestehende Lkw-Verkehr ist demnach in der Planung berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass die plangegenständliche Trasse die verkehrswirksamste ist, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus Waldsassen und Kondrau zu verlagern. Hinsichtlich der Einzelheiten der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. *Er trägt auch vor, dass die Mehrheit der Bürger von Waldsassen im Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 die Stadtdurchfahrung abgelehnt und eine echte Umgehung gefordert habe. Es liege eine klare Aussage der Waldsassener gegen die „Regionaltrasse“ vor.*

Diese Planung solle mit der Drohung und Erpressung der Nullvariante durchgesetzt werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts könne das Straßenbauamt nur bei unüberwindbaren Hindernissen die Planung einer Bundesstraße einstellen (Nulllösung). Die „Kappelwaldtrasse“ sei nach eigenen Angaben des Vorhabenträgers technisch und rechtlich realisierbar.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Umgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. *Er meint, dass das geplante Verkehrskonzept in der Praxis nicht funktionieren könne. Aus Richtung Süden könne man nach Waldsassen nur noch als Linksabbieger einfahren. Richtung Tschechien könne man wiederum nur als Linksabbieger auf die Straße einfahren. Das Beispiel Mitterteich zeige, dass Linksabbiegen nicht praktikabel sei, dort sei mit einem Kreisverkehr nachgebessert worden. Das Verkehrsaufkommen werde gravierend steigen, wenn die Straße ohne Hindernisse befahrbar werde.*

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. *Er trägt auch vor, dass die „Regionaltrasse“ auch mit einer größeren Entlastungswirkung begründet werde. Das sei unzutreffend, was schon unter Ziffer 17 dargelegt worden sei. Die verkehrliche Wirkung würde nur durch eine parallel geführte zusätzliche Ortsstraße erreicht. Die Belastung durch Lärm, Feinstaub und Dieselabgase werde sich dramatisch erhöhen.*

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Bei der Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit wurde keine weitere parallel geführte Ortsstraße einbezogen.

Die Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Die Grenzwerte bezüglich Verkehrslärm werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ebenfalls eingehalten, vergleiche C.III.3.5.1 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Er führt auch aus, dass sich erhebliche Eingriffe in das Grundwasservorkommen ergäben. Trotz vorsorglicher Untersuchungen bleibe ein erhebliches Restrisiko.

Es wird auf Ziffer 5 Bezug genommen. Die Gefahr eines erheblichen Restrisikos besteht nicht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

20. Er äußert, dass durch die geplante Trasse zusätzliche Kanalmaßnahmen in Millionenhöhe erforderlich würden. Wer die Kosten zu tragen haben werde, sei ungeklärt. Es spreche vieles dafür, dass dies die Bürger von Waldsassen sein werden.

Die Frage der Kostentragung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären, vergleiche auch C.III.4.1.16 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

21. Die geplante Trasse zerschneide die Stadt und seine Infrastruktur.

Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig wie möglich durchschnitten und die Trennungswirkung so gering wie möglich gehalten wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

22. Waldsassen werde durch die Verkehrsbelastungen erheblich beeinträchtigt. Wenn Besucher und Gäste nur noch als Linksabbieger kommen können und das Stadtgebiet voll mit Abgasen sei, müsse ein gravierender Besucherrückgang befürchtet werden. Auch die Bewohner des Stadtgebiets würden auf Dauer erheblichen Gesundheitsgefahren ausgesetzt.

Die geplante Trasse führt, wie bereits erläutert, zu einer deutlichen verkehrlichen Entlastung für Waldsassen, vergleiche Ziffer 15.

Die Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden, vergleiche Ziffer 18. Die Befürchtung der dauerhaften Gesundheitsgefahr für die Anwohner besteht nicht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

23. Er trägt vor, dass sowohl die Vermietbarkeit seiner Immobilie in Waldsassen als auch der Marktwert des Objekts durch die geplante Straßenbaumaßnahme massiv beeinträchtigt werde.

Da die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe an dem betreffenden Gebäude nicht überschritten werden, ist nicht ersichtlich, inwiefern der Bau der

B 299neu auf die Vermietbarkeit oder den Marktwert des Gebäudes Einfluss haben soll. Es wird zudem auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.10 Einwender Nr. 6B-17 und Nr. 6B-18

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Seit 2005 dürfe der PM10 Tagesmittelwert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte nicht nur wahrscheinlich, sondern voraussehbar. Da eine echte Umgehung von Waldsassen möglich sei, sei eine deutliche Minderung der Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen machbar.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Es sei eine echte Umgehung von Waldsassen möglich und damit eine Alternative zur „Regionaltrasse“ vorhanden. Die Realisierung einer echten Umgehung senke nachweislich die Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Es handelt sich bei dieser um keine Ortsdurchfahrt, sondern um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Dabei ist zu beachten, dass eine Vielzahl von Belangen in die Abwägung einfluss. Es kann daher offen bleiben, ob bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ die Lärm- und Luftschadstoffbelastung wirklich geringer wäre, denn angesichts der deutlich längeren Strecke ist die verkehrliche Wirksamkeit dieser Strecke fraglich, was bedeutet, dass ein Teil des Verkehrs weiterhin auf der jetzigen Ortsdurchfahrt bliebe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es

sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten werden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.11 Einwender Nr. 6B-19, 6B-19b und 6B-19c

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm im Stadtgebiet verbleiben würden, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern würden. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geo-

logischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass er wegen der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf die Häuser und die Stadt befürchte. Er fordert hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Weiterhin fordert er Beweissicherungsmaßnahmen an den Gebäuden im Umkreis von etwa 300 m von der geplanten Trasse.

Die Grundwasserstände werden im Bereich der Schützenstraße bereits seit Dezember 1998 und bei dem geplanten Kreisverkehr an der Prinz-Ludwig-Straße bereits seit Juni 2005 monatlich erfasst. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses verwiesen. Ergänzend ist auszuführen, dass hydrologische Untersuchungen in Form eines langjährigen Grundwasser-Beweissicherungsprogramms an mindestens 14 Messstellen erfolgen.

Beweissicherungen werden an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Es sind allerdings keine Beweissicherungen in einem Abstand von 300 m vorgesehen. Dies ist zu weitgehend und mangels zu erwartender Beeinträchtigungen in einem derart weitgehenden Radius nicht erforderlich. Die Beweissicherungen erfolgen an den Gebäuden entlang der Bautrasse, vergleiche auch diesbezüglich C.III.4.1.15 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er führt auch aus, dass durch den relativ hohen Grundwasserspiegel weitgehend dichte Baugrubenwände notwendig seien, die aufgrund der größeren Einbindung des Bauwerks ins Gelände auch rückverankert werden müssen. Ebenso werden Maßnahmen zur Auftriebssicherung der Trogbauwerke erforderlich. Durch diese massiven Eingriffe befürchte er negative Auswirkungen auf die umliegenden Häuser. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Er fordert weiterhin Beweissicherungsmaßnahmen an den umliegenden Immobilien.

Es wird auf Ziffer 5 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Seit 2005 dürfe der PM10 Tagesmittelwert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte nicht nur wahrscheinlich, sondern voraussehbar. Da eine echte Umgehung von Waldsassen möglich sei, sei eine deutliche Minderung der Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen machbar.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er trägt vor, dass die gewählte Trassierung nicht den Vorgaben des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen entspreche. Der Vorhabenträger weiche insofern von den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans ab. Er setzt sich eindeutig über die Vorgaben des Verkehrswegeplans hinweg. Der Bund wünsche eine Umgehung und keine weitere Stadtdurchfahrung.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender trägt vor, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof festgestellt habe, dass die Regionaltrasse keine Umgehung, sondern eine Stadtdurchfahrung sei. Die vorliegende Planung entspreche damit nicht den Vorgaben des Gerichts.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

11. Er meint, dass es nicht sein könne, dass andere Orte vom Verkehr entlastet werden und Waldsassen nicht und bezieht sich dabei auf eine Aussage des ehemaligen Bundesverkehrsministers Ramsauer. Er fordert im Hinblick auf diese Aussagen, dass der

Bau der „Regionaltrasse“ nicht weiterverfolgt werde und der Bau einer echten Umgehung schnellstmöglich umgesetzt werde.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die plangegenständliche Trasse ist dabei die verkehrswirksamste, da sie die einzige Variante ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses. Es handelt sich dabei um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwander zweifelt die der Planung zugrundeliegenden, prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2012 ermittelt worden seien, an. Der Schwerverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % sei für die Regionaltrasse mit zunehmendem überregionalem Schwerverkehrsanteil zu niedrig angesetzt. Gerade im Hinblick auf seine Autobahn-Zubringerfunktion sei dieser Anteil vielmehr mit 15-20 % zu berechnen.

Es wird auf C.III.4.1.14 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er führt aus, dass es Aufgabe der Landesplanung sei, nach Maßgabe des Raumordnungsgesetzes den Gesamttraum Bayerns und seine Teilräume auf Grund einer fachübergreifenden Koordinierung unter den Gesichtspunkten der Raumordnung zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei seien gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen zu schaffen und zu erhalten (Art. 3, 17 und 25 BayLplG).

Er meint zudem, dass sich die Grundlagen der Landesplanerischen Beurteilung von 1996 wesentlich geändert haben.

Die Planung steht im Einklang mit der Landesplanung. Es wird auf C.III.4.1.19 und C.III.3.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er fordert, dass die „Kappelwaldtrasse“ realisiert werde. Das Heilquellenschutzgebiet stelle kein unüberwindbares Hindernis dar.

Es wird auf Ziffer 17.11 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Der Einwender wendet auch ein, dass das Schutzgut Mensch nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt werde und eine nachvollziehbare Abwägung gegenüber dem Schutzgut Natur nicht stattfinden würde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Die „Regionaltrasse“ verletze den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Der Zweck dieser Trasse sei, eine leistungsstarke Verbindung zwischen Wirtschaftsräumen herzustellen. Sie sei nicht verhältnismäßig, da neue Betroffenheiten entstehen. Er fordert eine echte Umgehung.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es handelt sich dabei um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Nach Ansicht des Einwenders müssen die Anwohner gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Ziffer 3 StVO vor Lärm und Abgasen geschützt werden. Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setze nicht voraus, dass ein bestimmter Schallpegel überschritten werde. Die für andere Sachverhalte normierten Regelwerke (wie beispielsweise die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die 16. BImSchV) seien nicht unmittelbar einschlägig. Maßgeblich sei vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringe, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden müsse. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms sei nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt.

Der Lärm ist seiner Meinung nach nicht akzeptabel, da er bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermeidbar wäre.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es ist insoweit zwar richtig, dass in Sachen Immissionsschutz die „Kappelwaldtrasse“ die günstigere ist. Der Immissionsschutz ist dabei aber nur ein Belang von vielen, der seinem Gewicht entsprechend in die Abwägung eingestellt wurde. Zudem ist zu beachten, dass in Fällen, in denen es um den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen geht, die 16. BImSchV einschlägig ist, individuelle Lärmempfindlichkeit findet dagegen keine Beachtung. Es ist auch nicht darauf abzustellen, was ortsüblich hingenommen und zugemutet werden könne. Insoweit fehlt es an jeglichem objektiven Anhaltspunkt. Durch eine derartige Handhabung wäre es nicht möglich, einen einheitlichen, objektiv nachprüfbaren Maßstab anzuwenden. Ergänzend wird auch auf C.III.4.1.1 sowie auf C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Zudem liegt die Zuständigkeit zur Veranlassung von Maßnahmen im Sinne des § 45 StVO bei der Straßenverkehrsbehörde, sodass im Rahmen dieses Beschlusses ohnehin keine derartigen Maßnahmen ergriffen werden können.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Der Einwender trägt weiter vor, dass für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16., 22. (sowie der 33.) BImSchV heranzuziehen seien. Mit Blick auf das Vorsorgegebot seien in Bezug auf die Auswirkungen durch Lärm auch die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Der Einwender führt aus, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“ der Verkehrssituation stehe.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden.

Zudem ist die plangegenständliche Variante, wie bereits erläutert, die verkehrswirksamste. Insofern ist das Verhältnis zwischen der Lärm- und Schadstoffbelastung und der Verbesserung der Verkehrssituation angemessen und nicht in Zweifel zu ziehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

20. Er führt aus, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume und der von ihm genutzten Außenanlagen sowie der häuslichen Umgebung führe. Die sich aus der Lärm- und Schadstoffbelastung sowie den Mangel an Schlaf ergebenden gesundheitlichen Gefahren aufgrund der erhöhten Schadstoffbelastung seien ihm und seiner Familie nicht zumutbar.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden an den Wohnräumen des Einwenders unterschritten. Dies gilt ebenso für die Außenanlagen. Es ist nicht ersichtlich, warum der Einwender meint, dass der Bau der B 299neu auf seinen Schlaf Auswirkungen haben solle. Es bestehen keine Gesundheitsgefahren für den Einwender und seine Familie. Der Einwand wird zurückgewiesen.

21. Der Einwender befürchtet Schäden an den an der Trasse gelegenen Gebäuden durch das erhöhte Lkw-Aufkommen und die von Lkw verursachten Erschütterungen

und Vibrationen. Die Lkw fahren in geringer Entfernung an den Menschen und Häusern vorbei.

Eine derartige Beeinträchtigung besteht weder während noch nach der Baumaßnahme. Angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen kommt es zu keiner durch eine unzulässige oder übermäßige verkehrliche Straßennutzung hervorgerufenen Erschütterung an einem der umliegenden bebauten Grundstücke.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

22. Er trägt auch vor, dass unverhältnismäßig gefährliche Verkehrssituationen entstehen würden. Die von Mitterteich kommenden Fahrzeuge haben nur noch die Möglichkeit in die Stadt zu kommen, wenn sie auf dieser Straße links abbiegen und das bei Gegenverkehr, der mit 80 km/h entgegenkomme. Die einzige Stadtanbindung sei die Abfahrt der neuen „Regionaltrasse“ bei den Einkaufsmärkten in Nähe des Bahnhofs. Der Verkehr von den Einkaufsmärkten und dadurch viele tschechische Bürger müssten links in die „Regionaltrasse“ einbiegen, obwohl die Einfahrt kurz nach dem Tunnel sei. Auch in Mitterteich sei nachträglich ein Kreisverkehr gebaut worden.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

23. Er meint, dass die Verkehrsuntersuchungen von einer B 303neu (so genannte Fichtelgebirgsautobahn) ausgehen, obwohl diese Planungen schon lange nicht mehr weiterverfolgt werden.

Die erwähnte „Fichtelgebirgsautobahn“ ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und wurde auch nicht in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert, auch darin wird diese Straße nicht berücksichtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

24. Der Einwender führt aus, dass die Stadt Waldsassen aufgrund der dreijährigen Bauzeit durch die Eingriffe während des Baus unzumutbar belastet werde und einige Geschäfte dadurch ihre Existenz verlieren und Insolvenz anmelden müssen.

Sofern der Einwender selbst Inhaber eines Geschäfts in seinem Anwesen ist, befindet sich dieses jedenfalls etwa 900 m Luftlinie zum Bahndamm und damit zur künftigen Baustelle der B 299neu entfernt. Einwirkungen auf dieses Geschäft sind demnach nicht erkennbar.

Soweit sich der Einwand auf Geschäfte Dritter in Waldsassen bezieht, macht der Einwender keine eigenen, sondern fremde Belange geltend. Es ist dennoch auszuführen,

dass sich die Baustelle der B 299neu im Bereich von Kondrau überwiegend auf landwirtschaftlich genutzter Flur befindet. Im städtischen Bereich von Waldsassen verläuft sie vor allem auf der ehemaligen Bahnlinie. Geschäfte werden demnach in beiden Bereichen nicht betroffen. Soweit die Ortsdurchfahrt von Waldsassen der B 299alt (Mitterteicher Straße, Prinz-Ludwig-Straße, Egerer Straße) von der Baumaßnahme betroffen ist, bleiben nach Ausführungen des Vorhabenträgers eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz sowie die innerstädtischen Verbindungen während der Bauphase mit baubedingten Erschwerungen erhalten.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird zudem auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

25. Der Einwender führt aus, dass die Kosten für die umzulegenden Kanäle Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein müssten.

Die Frage der Kostentragung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird auf C.III.4.1.16 des Beschlusses und auf das Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4.1d) Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht zudem folgende gegen die Tektur B gerichtete Einwendungen geltend:

26. Der Einwender führt aus, dass die der Planung im neuen Verkehrsgutachten zu Grunde gelegten Zahlen zum Lkw-Transfer durch Waldsassen schön gerechnet seien. Die für das Jahr 2030 prognostizierten Zahlen entsprechen bereits fast jetzt dem aktuellen Verkehrsaufkommen. Die Schätzungen der Lkw, die von der Landesgrenze her kommend nicht durch Waldsassen fahren, sondern andere Strecke nehmen, seien eklatant zu hoch. Eine exakte Ermittlung der nach der Zählstation des Staatlichen Bauamts die Strecke verlassenden Lkw sei dringend angezeigt.

Er bezweifelt, dass die durchgeführten Sonderzählungen des Vorhabenträgers für die Prognoseberechnung 2030 ausreichend seien. Er beantragt, dass er die Zähllisten für die Sonderzählungen von der Regierung der Oberpfalz als Anhörungsbehörde ausgehändigt bekommen möchte.

Die Planfeststellungsbehörde ist nicht im Besitz dieser Zähllisten und demnach ohnehin nicht in der Lage, diese weiterzugeben. Der Vorhabenträger gab an, dass er diese Zähllisten selbst nicht mehr besitze, da er das Fachplanungsbüro mit der Ermittlung des DTV beauftragt habe. Die gegenständliche Sonderzählung sei vom 20.04.2016 bis

zum 30.05.2016 erfolgt. Ziel sei in erster Linie die Ermittlung der Verkehrszusammensetzung (Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr) gewesen. Dies sei mit Hilfe einer Kennzeichenerfassung und deren Auswertung durch das Fachplanungsbüro bewerkstelligt und erreicht worden.

Darüber hinaus ist auszuführen, dass die Verkehrsuntersuchung nach den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür geltenden Umstände sachgerecht, das heißt methodisch fachgerecht, erstellt wurde. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Zwischenzeitlich konnte der Einwander Einblick in die Zähllisten nehmen, was er der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 19.12.2019 mitgeteilt hat. In der Folge hat sich der Einwand insofern erledigt. Es kann dabei dahinstehen, ob die mit E-Mail vom 19.12.2019 übersandte Auswertung des Einwenders Einwendungsqualität besitzt beziehungsweise fristgerecht eingegangen ist, da sich dadurch an der Belastbarkeit der Verkehrsuntersuchung aus fachlicher Sicht jedenfalls nichts ändert.

Im Übrigen wird der Einwand zurückgewiesen.

27. Er führt aus, dass sich in Cheb (Eger) immer mehr große Firmen ansiedeln würden. Alleine dadurch entstehe für Waldsassen ein zusätzliches Lkw-Aufkommen von voraussichtlich rund 200 Durchfahrten (Hin- und Rückfahrt). Dies werde bis 2030 zu weit höherem Lkw-Aufkommen durch Waldsassen führen, als dies in der aktuellen Planung berücksichtigt worden sei. Er moniert, dass ein künftiges Gewerbegebiet bei Wiesau nicht erfasst sei. Er wisse aber nicht, wann dieses verwirklicht werden solle. Er meint, dass die plangegegenständliche Trasse den Anforderungen an eine Umgehung nicht gerecht werde. Durch eine Stadt sei dies nur mit einer Kompletteinhausung zu erreichen, wie es bereits vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im ersten Gerichtsverfahren festgestellt worden sei.

Es wurden nach der Eröffnung der Südumfahrung von Eger erneute Sonderzählungen durchgeführt, um eventuelle Verkehrszuwächse erfassen zu können. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Die bis dahin angesiedelten Firmen wurden damit ebenso erfasst wie die Tatsache, dass sich in dieser Region vermehrt Firmen niederlassen. Dies spiegelt sich langfristig gesehen in den steigenden Verkehrszahlen, vor allem im Bereich des Schwerverkehrs, in der Verkehrsprognose bis zum Jahr 2030 wieder. Da nicht klar ist, ob und wann das vom Einwander genannte Gewerbegebiet entsteht, konnte es auch nicht berücksichtigt werden. Sofern ein solches dennoch zur Entstehung kommen sollte, ist der dadurch steigende Verkehr, wie eben bereits erläutert, in der Verkehrsprognose erfasst.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte Umgehung“. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

28. Der Einwender führt aus, dass in der Tektur keine Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Bau-km 2.100 bis zum Portal der Überdeckelung der Schützenstraße bei etwa Bau-km 3.827,85 links, wobei dies mehrere Wohngebäude nahe an der Trasse betreffe.

Der Einwender selbst wohnt nicht an der zu bauende Trasse, weshalb ihn diese Thematik persönlich nicht betrifft.

Im Übrigen ist auszuführen, dass mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte dort keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

29. Er wendet sich gegen die DTV, zunächst gegen den automatisierten Zählungstermin vom 20.04. bis 30.05.2016. Es gebe schon einen besonderen Geschmack, wenn in diesem Termin von 60 Tagen drei zusätzliche Feiertage, an denen ein Fahrverbot für Lkw bestehe und dann auch noch zwei Wochen Pfingstferien enthalten seien. Dies habe einen besonderen Geschmack. Zusätzlich werden auf verschiedenen Seitenstraßen Verkehrszahlen angenommen, die nach Ansicht des Einwenders nicht stimmen können.

Es handelte sich um einen normalen Beurteilungszeitraum. Die Anzahl der Feiertage ist auf die Dauer des Zeitraums betrachtet normal. Zudem wurde dies bei der Beurteilung und der Hochrechnung beachtet. Ferien haben auf den Schwerlastverkehrsanteil quasi keine Auswirkungen. Es sind in diesen Zeiträumen nicht weniger Lkw auf den Straßen. Hinsichtlich der Einzelheiten der Verkehrsprognose wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

30. Er bittet, ihm die automatisch ermittelten Zahlen zur Verfügung zu stellen.

Es wird auf Ziffer 26 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

31. Er wendet auch ein, dass die Zahlen von der Ortsumgehung Eger nicht stimmen, denn die Eröffnung dieser Umgehung sei am 07.09.2016 gewesen und bereits im Ok-

tober habe man die Zahlen der Zählung von Tschechien angefragt. Der Schwerlastverkehr werde nicht innerhalb von vier Wochen erfahren haben, dass diese Umgehung befahrbar sei, sondern es dauere mindestens ein halbes Jahr bis sich herumgesprochen habe, dass es in Eger eine mautfreie Südostumgehung gebe.

Die Eröffnung der Süd-Ostumgehung von Cheb (Eger) fand am 07.09 2015 statt. Der Vorhabenträger führte daraufhin Verkehrszählungen im Oktober und November 2015 durch. Im Frühjahr 2016 wurden Kennzeichenerfassungen durchgeführt und ebenso eine Kontrollzählung im Dezember 2016, sodass die Auswirkungen der Süd-Ostumgehung Cheb (Eger) hinreichend berücksichtigt sind. Ergänzend wird angemerkt, dass ab 01.07.2018 eine Lkw-Maut auf den Bundesstraßen eingeführt wurde. Es handelt sich somit nicht mehr um eine mautfreie Umfahrung.

Hinsichtlich der Einzelheiten der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses sowie Anhang 1b zu Unterlage 1d der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

32. Er wendet ferner ein, dass die Prognose für das Jahr 2030 vielleicht den Vorschriften entspreche, aber nicht den wahren Gegebenheiten. Alle Zahlen seien durch das Staatliche Bauamt schön gerechnet worden.

Die Verkehrsprognose wurde mit den derzeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, das heißt methodisch fachgerecht erstellt. Es wurde eine geeignete fachspezifische Methode gewählt und die Prognose beruht nicht auf unrealistischen Annahmen. Zudem wurde das Prognoseergebnis einleuchtend begründet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses sowie Anhang 1b zu Unterlage 1d der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

33. Er meint, dass die Prognose bezüglich der Steigerung bis zum Jahr 2030 eine Zunahme für den Pkw-Verkehr von 8,5 % und für den Schwerlastverkehr von 25 % angebe. Das sei nicht realistisch, vor allem wegen dem Ausbau der Gewerbegebiete in Eger und Wiesau.

Es wird auf Ziffer 27 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

34. Der Einwender führt aus, dass in der Zusammenfassung des Verkehrsgutachtens stehe, dass im Personenverkehr in den nächsten Jahren nur geringe Entwicklungen erwartet werden, während das Verkehrsaufkommen des grenzüberschreitenden Lkw-

Verkehrs weiter ansteige. Die Angaben des Büros Brenner zu den erwartenden Steigerungen sind nach Ansicht des Einwenders nicht realistisch. Es habe zwar insofern Recht, dass sich der Verkehr verstärken werde. Es meint, dass großräumige Verlagerungseffekte beziehungsweise die Anziehung zusätzlicher Verkehre durch die Verlegung der B 299 nicht ermittelt worden seien. Er fragt, ob das bedeutet, dass laut dem Büro kein Verkehr komme, oder das Büro das nicht ermittelt habe. Die weitere Aussage vom dem Büro, dass Verkehrszunahmen bedingt durch die Verlegung der B 299 nicht zu erwarten seien, sei widerlegt, da jede neu gebaute Straße zusätzliche Verkehre anziehe.

Der Vorhabenträger führte aus, dass er mögliche großräumige Verlagerungseffekte intensiv geprüft habe, insbesondere auch, ob sich Verkehre von der B 303 auf die plangegenständliche Trasse verlagern, falls diese verwirklicht werden sollte. Er habe die befürchteten Verlagerungseffekte aufgrund der durchgeführten Berechnungen nicht bestätigen können.

Da die Verkehrsprognose mit den derzeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, das heißt methodisch fachgerecht erstellt wurde, ist das Ergebnis nicht in Zweifel zu ziehen. Es wurde eine geeignete fachspezifische Methode gewählt und die Prognose beruht nicht auf unrealistischen Annahmen. Zudem wurde das Prognoseergebnis einleuchtend begründet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses sowie Anhang 1b zu Unterlage 1d der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

35. Er führt aus, dass die Schadstoffuntersuchungen schön gerechnet worden seien. Nach Aussage des Schadstoffgutachtens heiße das, dass die Luftschadstoffmittelwerte bereits jetzt überschritten werden. Dies sei zwar noch im zulässigen Rahmen, wenn man aber davon ausgehe, dass an manchen Tagen, meistens Montag und Freitag, der Lkw-Verkehr in Waldsassen nicht 750 SV, sondern 1000 SV betragen werde, werden die zulässigen Überschreitungen bei weitem mehr betragen. Es sei interessant, die Luftschadstoffuntersuchungen mit den tatsächlichen höchsten Zahlen der Lkw und Pkw durchzurechnen, ob da die Überschreitungen vorhanden seien.

Er habe am 04.11.2016 ein Schreiben des Bayerischen Landesamts für Umwelt erhalten, indem die Ergebnisse der Jahresmittelwerte zusammengefasst seien. Im Jahr 2016 seien bei PM10 bereits 60 %, bei PM2,5 72 % und bei NO2 90 % der Grenzwerte erreicht worden. Er fragt, ob dies nicht hinsichtlich der Zunahme des Verkehrs bedenklich sei.

Es wird diesbezüglich auf die Planunterlage 8.2b Luftschadstoffuntersuchung Bezug genommen. Dort wurde festgestellt, dass es auch unter Berücksichtigung der zunehmenden Verkehre bis zum Prognosejahr 2030 nicht zu mehr Überschreitungen der vorgegebenen Grenzwerte als dies gesetzlich erlaubt ist, kommt.

Gegenüber den Berechnungen im Jahr 2013 wurde bei der Tektur B im Jahr 2017 ein neues Berechnungssystem verwendet, nachdem das alte Berechnungsverfahren vom Bundesverkehrsministerium für überholt erklärt worden war. Vom Bundesverkehrsministerium wurde das Berechnungsverfahren nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ eingeführt und von der Obersten Baubehörde bekannt gemacht, das auch bei den im Jahr 2017 erfolgten Berechnungen zur Anwendung kam. Die Abschätzung zu erwartenden Schadstoffbelastungen erfolgte danach anhand der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) für das Prognosejahr 2030. Die Abschätzung der Überschreitungshäufigkeiten bezieht sich nach Angabe des Vorhabenträgers auf „Spitzen-tage“ mit hohem Verkehrsaufkommen und ungünstiger Wetterlage. Für die Ermittlung der Überschreitungshäufigkeiten mit RLuS 2012 seien umfangreiche Forschungsprojekte und Messdaten ausgewertet worden. Die vorliegende Untersuchung habe ergeben, dass die Zahl der Überschreitungen NO₂-1h-Mittelwerte und der PM₁₀-24h-Mittelwerte die nach der 39. BImSchV erlaubte Anzahl von Überschreitungen nicht erreicht.

Die Luftschadstoffberechnung wurde nach dem derzeit dem Stand der Technik entsprechenden Verfahren durchgeführt. Dabei wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke zugrunde gelegt, was plausibel erscheint. Demgegenüber würde sowohl eine lediglich an den verkehrstarken als auch an den verkehrssarmen Tagen zugrunde gelegte Verkehrsstärke der Wirklichkeit entsprechen, sondern zu unrealistischen Ergebnissen in die ein oder andere Richtung führen.

Des Weiteren wird auf C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

36. Er wendet ein, dass die „Regionaltrasse“ eine Ortsdurchfahrt sei. Es mag zwar sein, dass sie in der Lage sei aus dem Ortskern mehr Fahrzeuge zu leiten, als die „Kappelwaldtrasse“. Dies gelte aber nicht bezüglich der Luftschadstoffe und des Lärms. Diesbezüglich sei die „Kappelwaldtrasse“ effektiver. Das sei das entscheidende für die Menschen, nicht dagegen die Entlastung des Ortskerns, denn bei der „Regionaltrasse“ bleiben die Luftschadstoffe in der Stadt.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es handelt sich bei dieser um keine Ortsdurchfahrt, sondern um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Dabei ist zu beachten, dass eine Vielzahl von Belangen in die Abwägung einfluss. Es kann daher offen bleiben, ob bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ die Lärm- und Luftschadstoffbelastung wirklich geringer wäre, denn angesichts der deutlich längeren Strecke ist die verkehrliche Wirksamkeit dieser Strecke fraglich, was bedeuten könnte, dass ein Teil des Verkehrs weiterhin auf der jetzigen Ortsdurchfahrt bliebe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

37. Er trägt vor, dass er als Beweis für die Schönrechnung beziehungsweise die unverständlichen Vergleiche Auszüge der Luftschadstoffberechnung aus dem Planfeststellungsverfahren 2013 von Bahnhofstraße 6 Prognose 2020 beilege. 2013 werde Tempolimit 50 km/h angegeben, aber mit 64,1 km/h gerechnet, im Jahr 2030 werde Tempolimit 80 km/h angegeben, aber mit 59,2 km/h mittlerer Pkw-Geschwindigkeit gerechnet. Bei der Berechnung in der Münchenreuther Straße verhalte es sich ähnlich. Trotz der Zunahme des Lkw-Verkehrs komme es im Jahr 2030 zu weniger Überschreitungen.

Zunächst ist zu beachten, dass die ursprünglichen Berechnungen zur Abschätzung der Luftschadstoffimmissionsbelastung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – MLuS 02, geänderte Fassung 2005 durchgeführt wurde. Mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 06/2005 vom 12. April 2005 wurde dieses Merkblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Verwendung eingeführt und mit Schreiben vom 12. Oktober 2005 von der Obersten Baubehörde bekannt gemacht. In beiden Schreiben wird ausdrücklich gebeten, bei Immissionsabschätzungen nach MLuS 02 das PC-Berechnungsprogramm MLuS 02 zu verwenden.

Dagegen erfolgte die Berechnung zur Abschätzung der Luftschadstoffimmissionsbelastung zur Tektur B nach den gegenüber der MLuS 02 aktualisierten Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012. Mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 vom 19. Dezember 2012 wurde dieses Merkblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung eingeführt und mit Schreiben vom 27. Februar 2013 von der Obersten Baubehörde bekannt gemacht. In beiden Schreiben wurde ausdrücklich gebeten, bei Immissionsabschätzungen nach RLuS 2012 das Berechnungsprogramm RLuS 2012 zu verwenden. Im Vergleich zu MLuS 02 wurde das Emissionsmodul grundlegend überarbeitet. Die Emissionsberechnung konnte nunmehr für die Bezugsjahre 2005 bis 2030 erfolgen. Aktualisiert wurden auch die PM₁₀-Emissionsfaktoren. Es wurden zudem auch PM_{2,5}-Emissionen berücksichtigt. Es war

nun auch eine bessere Abschätzung der motorbedingten und nicht-motorbedingten Emissionen möglich. Durch die Aktualisierung der Flottenzusammensetzung und die Einbeziehung neuer Abgasnormen konnte das Emissionsmodul grundlegend überarbeitet werden. Alle Modellanpassungen wurden im RLuS 2012-PC-Programm integriert. Im Gegensatz zur Möglichkeit der Auswahl unter nur wenigen Straßentypen im Rahmen der MLuS 02 besteht bei RLuS 2012 die Möglichkeit verschiedene Verkehrssituationen auszuwählen. Diese Auswahl der Straßenkategorie hat grundlegende Auswirkungen auf Straßenkapazität, Tagesganglinien, Wochengänge und mittlere Geschwindigkeit mit Auswirkungen auf die Emissionsfaktoren.

Im Rahmen der MLuS 02 war die Eingabe eines Tempolimits nicht möglich. Insofern ist es nicht richtig, wenn der Einwender meint, dass im Rahmen der ersten Untersuchung ein Tempolimit von 50 km/h bestanden habe. Es wurde die Straßenkategorie „Hauptstraße, innerorts >50 km/h“ verwendet. Das Zeichen „>50“ bedeutet aber, dass schneller als 50 km/h gefahren werden kann.

Die mittlere Geschwindigkeit ist nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern wird programmintern aufgrund der eingegebenen Ortsparameter und der Verkehrsdaten ermittelt. Die Differenz zwischen den mittleren Geschwindigkeiten am Beispiel Bahnhofstraße 6 von 64,1 km/h, errechnet für die Ursprungsplanung im Jahr 2013, und 59,2 km/h im Jahr 2017 beruht dabei im Wesentlichen auf den etwas höheren Lkw-Anteil der Kfz-Flotte, der insgesamt zu geringeren mittleren Geschwindigkeiten führt.

Die Tatsache, dass die mittlere Geschwindigkeit unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt, ist darin begründet, dass das Programm auf Grundlage von Verkehrs- und Straßenangaben mittels eines Kapazitätsmodells den Störungsgrad des Verkehrsflusses ermittelt, was mit der verringerten mittleren Fahrgeschwindigkeit angedeutet wird. Bei niedrigen Verkehrsstärken ist in einer Straße ein frei fließender Verkehr mit geringen Störungen und relativ konstanter Geschwindigkeit vorherrschend. Mit steigenden Verkehrsmengen wird der Verkehr dichter, die Fahrdynamik steigt an und die Geschwindigkeiten sinken.

Die unterschiedliche Anzahl an Abweichungen lässt sich darauf zurückführen, dass die Überschreitungen mit unterschiedlichen Berechnungen erfolgten. Im Rahmen des alten Emissionsmodells MLuS 02 wurden die Daten mit Hilfe von Angaben zur Straßenkategorie, zur Verkehrsbelastung und Verkehrszusammensetzung in längenbezogene stündliche Emissionen der Straße überführt. In RLuS 02 waren die spezifischen Emissionen entsprechend der Berechnungssystematik nicht als Funktionen der Geschwindigkeit angegeben, sondern in Abhängigkeit von Straßentyp, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrssituation. Der Berechnung lagen dabei jeweils straßentyp- und verkehrssituationsspezifische Fahrmuster beziehungsweise Fahrmustermaxime

zugrunde. Zwar waren den Fahrmustern auch eine mittlere Geschwindigkeit zugeordnet, die zugehörige spezifische Emission war aber nicht nur von dieser mittleren Geschwindigkeit abhängig, sondern auch von der Dynamik des Geschwindigkeitsverlaufs. Die Abschätzung in MLuS 02 für die Anzahl der Überschreitungen der Grenzwerte wurden im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelt, wurden in MLuS 02 lediglich übernommen und als Verteilungskurven dargestellt. In RLuS 2012 kommen entwickelte Berechnungsformeln nach dem „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ zum Einsatz, die von Messdaten aus Landesmessnetzen und Messnetzen des Bundesumweltamts sowie aus Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen abgeleitet wurden. Mit Einführung der RLuS 2012 waren die Versionen 3.1 bis 3.2 der HBEFA anzuwenden. Mit Fortschreibung der RLuS 2012 zur Fassung 2020 ist seit 2021 die HBEFA Version 4.1 anzuwenden.

Es wird auf C.III.3.5.2. des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

38. Er führt aus, dass man von Mitterteich auf der B 299 kommend bei Kondrau, beim GWG ehemalige Bareutherfabrik und Anbindung Schirndinger Straße, nur als Linksabbieger in die Stadt komme. Das seien riesige Unfallschwerpunkte.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

39. In einer Stadtratssitzung habe er die zu niedrige Prognose der Verkehrszahlen für das Jahr 2030 kritisiert. Der Vorhabenträger habe erwidert, dass die Prognose durch einen weiteren Gutachter überprüft worden sei. Er bittet, dass das Prüfprotokoll des weiteren Gutachtens zur Verfügung gestellt werde.

Der Vorhabenträger erklärte, dass intern eine Überprüfung der ausgelegten Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden sei, um sicher zu sein, dass die Zahlen belastbar seien. Dieses Schriftstück des zweiten Gutachters sei nur für den internen Gebrauch vorgesehen.

Eine Auslegung oder Zurverfügungstellung dieses zweiten Gutachtens ist nicht erforderlich, da es dem Planfeststellungsbeschluss nicht zugrunde liegt. Vielmehr basiert dieser auf der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017. Bei dem zweiten Gutachten handelt es sich nur um eine interne Absicherung des Vorhabenträgers bezüglich der Verlässlichkeit des ausgelegten Gutachtens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

40. Der Einwender zweifelt die Aussage der Zeitung an, es wären nur marginale Änderungen, wenn man die Lärmschutzwände rechtsseitig von etwa 3.100 m² auf etwa 4.100 m² erhöht.

Es handelt sich hier um keinen Einwand. Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde Aussagen einer Zeitung auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen.

41. Der Einwender fordert abschließend den Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umzusetzen.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht zusätzlich gegen die Tektur C Folgendes geltend:

42. Er trägt vor, dass im ersten Eingabeplan bereits bestehende Gebäude aus dem Plan entfernt worden seien und somit vorgegaukelt werde, dass sich an der Regionaltrasse nicht viele Häuser befänden. Er habe sich die Mühe gemacht, die Gebäude zu hinterlegen, die bereits 1990 bei Grenzöffnung vorhanden waren, und dann eine kleine Gegenüberstellung den Aussagen des Vorhabenträgers im Bundesverkehrswegeplan mit den jetzigen tatsächlichen Begebenheiten, wobei er verschiedene Anhänge beigelegt hat.

Planungsgrundlage ist die jeweils geltende amtliche Flurkarte, auch bereits zum Zeitpunkt der Beantragung der Planfeststellung im Jahr 2013 durch den Vorhabenträger. Frühere Flurkarten, auch amtliche, sind zur sachgerechten Beurteilung des Bauvorhabens obsolet. Ein Fehlen von Gebäuden in den Planunterlagen aus dem Jahr 2013 ist nicht erkennbar. In den Tekturen A bis D ist die jeweils geltende amtliche Flurkarte den Planunterlagen zugrundegelegt worden, die Planunterlagen sind somit auf dem aktuellen Stand. Es sind Gebäude hinzugekommen als auch abgebrochen worden.

Das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach hat fachlich anerkannte Gutachter mit der Erhebung und Auswertung der erforderlichen Daten (verkehrstechnische Untersuchung, schalltechnische Untersuchung, schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb, Hydrotechnische Untersuchung etc.), die auf den jeweils geltenden amtlichen Flurkarten beruhen, beauftragt. Diese haben die Daten in methodisch einwandfreier Weise anhand der geltenden Vorgaben erarbeitet. Die Daten sind methodisch richtig erarbeitet, inhaltlich nachvollziehbar und wo erforderlich in den jeweiligen Tekturen aktualisiert worden. Diese stellen daher eine geeignete Grundlage für die getroffene Entscheidung dar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

43. Er wendet ein, dass die Verkehrszahlenprognosen für 2030 viel zu niedrig seien, niedriger als die Prognose für 2020.

Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und 2.2.2 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

44. Er wendet ein, dass wie bereits 2017 die Geschwindigkeiten für die Schadstoffuntersuchungen Tektur B und C viel zu niedrig angesetzt seien, deshalb seien auch die Anzahl der Überschreitungen teilweise zurückgegangen.

Die mittlere Geschwindigkeit wird programmintern anhand typisierter Verkehrstages- und Wochengänge der Kapazität der Straße berechnet. Hier ist unter anderem die prognostizierte Anzahl an Fahrzeugen, die Zahl der Fahrstreifen sowie die zulässige Geschwindigkeit von Bedeutung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

45. Des Weiteren seien im gültigen Bundesverkehrswegeplan bis 2030 10.000 Fahrzeuge, davon 10 % LKW Anteil, somit 1.000. Er fordere, die Schadstoffuntersuchung mit diesen Zahlen mal durchzurechnen.

Der Bundesverkehrswegeplan gibt die mittleren Verkehrsbelastungen zum Zeitpunkt der Anmeldung des Projektes aus und ist im Zuge der Erarbeitung der Planfälle aktualisiert worden. In der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 8.2b) wurden Verkehrsstärke und LKW-Anteile der aktuellen Verkehrsprognose vom 24.01.2017 von Dr. Brenner Ingenieure entnommen. Die Verkehrsuntersuchung ist aus fachlicher Sicht auch belastbar. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.2.2.1 und 2.2.2 verwiesen. Es besteht deshalb kein Bedürfnis, die Schadstoffuntersuchung mit anderen, grobmaschigeren Verkehrszahlen durchzuführen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

46. Außerdem wende er ein, dass die Schadstoffberechnungen nicht mit allen Fahrzeugen in Waldsassen durchgerechnet worden seien, sondern nur mit den Fahrzeugen, die auf der zu planenden Regionaltrasse fahren werden. Er führt einige Beispiele an, die in die Berechnung mit einfließen hätten müssen.

Die Schadstoffimmissionen durch den Kfz-Verkehr des Straßennetzes außerhalb des Ausbaubereichs werden durch die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt ermittelte Hintergrundbelastung berücksichtigt. Außerdem hat das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 8.2b) einer Überprüfung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt standgehalten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.2 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

47. Es sei die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 80 erlaubten auf 90 km/h anzuheben.

Es wird auf Ziffer 44 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

48. Weiter bringt er vor, dass die Berechnungen mit dem derzeitigen RLuS 2012 erfolgten, in dem das HBEFA Programm Version 3.1 integriert ist. Anbei ein Auszug vom IB Lohmeyer, das neue Modul HBEFA 3.3 liefere deutlich höhere NOx Emissionen als 3.1, Auszug aus dem Internetauftritt IB Lohmeyer „Deshalb ist von einer unkommentierten Anwendung von RLuS derzeit abzusehen. Als Übergangslösung bis zum Erscheinen einer neuen RLuS Version wird vorgeschlagen, dass der Gutachter eine qualitative Einschätzung der Auswirkungen der geänderten HBEFA-Versionen auf die Bewertung der Ergebnisse vornimmt. Gegebenenfalls ist die Berechnung der Luftschadstoffkonzentrationen mit Ausbreitungsmodellen unter Anwendung eines alternativen Emissionsmodells auf Basis HBEFA 3.3 durchzuführen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, auf Grundlage des Handbuches für Emissionsfaktoren, Version 3.3, vorgenommen (vergleiche Stellungnahme vom 19.08.2019). Unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen ist demnach nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden.

Der Vorhabenträger hat außerdem eine Überprüfung mit dem neuen „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“, Version 4.1 (HBEFA 4.1), das seit September 2019 vorliegt und inzwischen auch zur Anwendung eingeführt ist, durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG durchführen lassen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

49. Die WHO werde demnächst die Schadstoffwerte NOx, PM10 und PM5 herabsetzen.

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Frage der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt seines Erlasses (BVerwG, Urteil vom 19.12.2017 – 3 A 8.15). Aktuell gelten die Grenzwerte der 39. BImSchV. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

50. Zudem verweist er auf seine Einwendungen bei der Tektur B, in der er hingewiesen habe, dass am Montag und Freitag der meiste Verkehr bestehe und er deshalb die Zählliste benötige, damit der Vorhabenträger mit den tatsächlichen Verkehrszahlen die Schadstoffuntersuchungen durchführen könne. Im Anhörungsverfahren hatte leider niemand diese Zählliste. Er frage sich, ob die Planfeststellung überhaupt ohne die Zählliste ein für oder wider entscheiden könne.

Der Einwander teilte mit E-Mail vom 19.12.2019 mit, dass er zwischenzeitlich Einsicht in die angesprochenen Zähllisten nehmen konnte, sodass sich dieser Einwand erübrigt hat. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 26 unter C.III.4.2.2.11 verwiesen.

51. Weiter macht der Einwander geltend, dass die Ausführung und Umlegung des Ortskanals unmöglich sei, Bauphase 5 werde im Bauzeitenplan als Microtunneling ausgeführt mit einem Startschacht und einem Endschacht. Das müsse man ihm bitte mal erklären, wie das mit der Dimensionsänderung zu machen sei. DN 1200 ungefähr 130 Meter und DN 1400 ungefähr 230 Meter von Unterführung Rad- und Gehweg Liststraße bis zur Schützenstraße. Er fragt, ob man schon mal durchrechnen habe lassen, was das koste und wie groß das Risiko für den Teerteich sei.

Die Ausführung und Umlegung des Ortskanals, insbesondere des vorgesehenen Microtunnelings ist technisch möglich. Eine Beeinträchtigung der Teerweiher ist sowohl im Hinblick auf den Kanalbau als auch beim Straßenbau aufgrund der bisherigen Untersuchungen und zugesagten Sicherungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Diesbezüglich wurden unter A.III.2.9 einige Auflagen zum Schutz der Teerweiher aufgenommen, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

52. Außerdem sei auszuführen, ob die Kosten die Bürgerinnen und Bürger zu bezahlen haben, dann kämen zusammengerechnet nicht 1,2 Mill Euro, sondern mindestens 2 Mill auf die Stadt zu.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

53. Laut Lageplan sei für die Entwässerung der Trogbauwerke ein 600er offener Kanal von der Mitterteicher Straße km 3+230 bis km 4+580 erforderlich. Neu sei, dass keine Abzweigung für die Entwässerung des Trogbauwerks in der Schützenstraße zu diesem Regenwasserkanal führe. Er fragt, ob etwa das Regenwasser des Trogbauwerks in den Kanal DN 1600 abgeleitet werden solle. In der alten Münchenreuther Straße werde

ein neuer Ortskanal DN 1600 geplant und solle an die bestehende Kanalisation DN 1600 angebunden werden, wobei schon ein Kanal DN 1400 von der Sparkasse kommend eingeleitet werde, und DN 400 komme noch von Osten (Krankenhaus).

Er befürchte, dass es in der Schützenstraße mit der Mischwasserleitung in den Häusern zu Rückstau kommen werde.

Zunächst ist anzumerken, dass die Entwässerung der B 299 neu unabhängig von den städtischen Entwässerungseinrichtungen erfolgt. Die Ortskanäle der Stadt Waldsassen wurden im Bereich der Querungen mit der neu trassierten Bundesstraße für ein fünfjähriges Ereignis ausgelegt, die Entwässerung der B 299 für ein zehn bis zwanzigjähriges Regenereignis. Dies entspricht den DWA-Richtlinien und Regelwerken.

Es ist nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, die bestehenden schlechten Zustände des Kanalnetzes zu beheben. Durch die Baumaßnahme entsteht keine Verschlechterung. Es kann jedoch im öffentlichen Kanalnetz zu Einstauregenereignissen bei Starkregen kommen, daher muss sich jeder Hauseigentümer nach DIN 1986 beziehungsweise DIN EN 12056 gegen Rückstau aus dem öffentlichen Kanalnetz schützen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

54. Zum Microtunneling sei noch zu sagen, dass im Gutachten Piwak u Partner wörtlich auf Seite 10 stehe „Im Gegensatz zur offenen Bauweise wird beim Microtunneling-Verfahren der Kanal als wasserstauendes Element fungieren.“ Da der Kanal quer zum Grundwasserstrom laufe, werde es, auch wenn Dränelemente bei der Troglage Schützenstraße vorgesehen seien, den Grundwasserstrom unterbrechen und es könnten seines Erachtens sehr nachhaltige Gefährdungen entstehen, bis hin zur Basilika.

Der Kanal fungiert tatsächlich als wasserstauendes Element beim Microtunneling. Jedoch sind im Gutachten von Piwak und Partner auf Seite 11 ff. Gegenmaßnahmen aufgezeigt. Das Gutachten geht von einer maximal zwei Meter tiefen Grundwasserabsenkung aus, die Beweissicherungskorridore sind entsprechend gewählt und berücksichtigen zudem einen Sicherheitsfaktor. Die Beweissicherungskorridore sind in der Unterlage 4.2.4d dargestellt. Nachhaltige Gefährdungen bis zur Basilika, die weit außerhalb des Beweissicherungskorridors liegt, sind nicht erkennbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

55. Weiter führt der Einwander aus, dass ein Baulärmgutachten von der Regionaltrasse und der Kappelwaldtrasse habe erstellt werden müssen, um die Planfeststellung durchzuführen. Bei der Regionaltrasse sei anzumerken: Erschreckend die Auswirkungen während der Bauzeit von sechs Jahren für die Bürgerinnen und Bürger, nicht zu vergessen die Geschäfte. Außerdem koste es zusätzlich zu den veranschlagten 40

Millionen Euro (Zahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030) laut Vorhabenträger zusätzliche Kosten.

Bei der Regionaltrasse seien ungefähr 2099 Bestandspunkte betroffen, die finanzielle Entschädigungsansprüche haben. Des Weiteren seien bei Rammarbeiten 26 Gebäude und bei Erschütterungsarbeiten 46 Gebäude aufgeführt, bei denen Schäden entstehen können. Für diese Gebäude müssen Beweissicherungen vor und nach Ausführung der Arbeiten durchgeführt werden. Zusätzlich gebe es 515 Bestandspunkte, die Anspruch auf passiven Schallschutz (Lärmschutzfenster) haben. Die Kosten beziffere der Vorhabenträger bei 70% Einbau auf ungefähr 1,35, bei 100% auf 1,93 Millionen Euro zusätzlich. Kosten seien zwar nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, aber man solle schon daran denken.

Anmerkungen zur Kappelwaldtrasse, laut Vorhabenträger 2003 bei Klageerhebung die Alternative für die Regionaltrasse, die ausführbar wäre. Bei der Kappelwaldtrasse Baulärm in Pleussen vier Gebäude, ein Dezibel Überschreitung, bei denen schon jetzt die B 299 nah vorbeilaufe. In Waldsassen acht Gebäude von ein bis max. drei Dezibel betroffen. Bei Rammarbeiten seien insgesamt 14 Gebäude mit Überschreitungen von max. ein bis vier Dezibel betroffen. Bei einer modifizierten Kappelwaldtrasse (Abzweigung 300 bis 400 Meter östlicher) sei nur ein Gebäude in Waldsassen betroffen.

Zur sechsjährigen Bauzeit ist anzumerken, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Hinsichtlich der Einzelheiten bezüglich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Diesbezüglich wird außerdem auf die unter A.III.2.1 festgesetzten Auflagen Bezug genommen.

Die Wahl der Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wurden dabei mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Dabei wurde berücksichtigt, dass den Belangen des Lärmschutzes ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus weist die Variante „Kappelwaldtrasse“ gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

56. In der jetzigen Planfeststellung sei ein Bauzeitenplan mit beigelegt, der besage, dass für die Bauzeit für die 4,9 km B 299 sechs Jahre benötigt werden. Die Bauzeit

habe sich sehr wesentlich verlängert (siehe Vergleich mit den Zahlen im Bundesverkehrswegeplan). Dies sei den Bürgerinnen, Bürgern, Geschäften, Gastwirten, Touristen und der ganzen Stadt nicht zuzumuten. Er könne verstehen, bei den komplizierten Bauten und Objekten, dass die Bauzeit dermaßen verlängert werden müsse. Man müsse jedoch feststellen, dass diese Straße den Bewohnern nicht zugemutet werden kann, wenn man den gesunden Menschenverstand einschalte.

Zur sechsjährigen Bauzeit ist anzumerken, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind. Die B 299 (neu) verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, so dass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bauphase) weitgehend erhalten bleiben. Eine Sperrung der Mitterteicher Straße ist nicht vorgesehen.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Konradraun den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrecht erhalten zu können. Hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen auf S. 115 f. der planfestgestellten Unterlage 1d verwiesen.

Hinsichtlich der geltend gemachten Beeinträchtigungen der im Bereich der Baumaßnahme liegenden Geschäfte handelt es sich nicht um einen Belang des Einwenders, sofern er nicht selbst Inhaber eines der Geschäfte ist. Im Übrigen wird auf die Auflage unter A.III.2.1.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Bauausführung wurden unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses außerdem verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

57. Nur eine echte Umgehung entlaste die Stadt von Lärm, Abgasen, Feinstäuben und Schmutz.

Bei der gewählten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinn, vergleiche C.III.3.2.5 und 4.1.13. Die gewählte Trasse ist außerdem das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit dem notwendigen Gewicht eingeflossen sind. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

58. Was in der Planfeststellung nicht erwähnt werde, sei ein ausgearbeiteter Verkehrsplan, wie bei der Durchführung der Arbeiten der Verkehr wann und wo umgeleitet werde. Das gehöre bei so einem großen Projekt dazu. Der Vorhabenträger habe wohl keine Ahnung und auch keinen Plan, wie das durchzuführen wäre.

Hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 der planfestgestellten Unterlage 1d Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

59. Weiter sei die Verkehrssicherheit bei eventuellem Erstellen dieser Straße ungewein gefährlich. Nur drei Linksabbiegespuren, wenn man in die Stadt wolle, die Haupteinfahrt nach Waldsassen habe nur eine Linksabbiegespur von ungefähr 60 Meter Länge, das heißt, wenn vier Züge hintereinander in die Stadt wollen, könne es passieren, dass der Verkehr auf der Regionaltrasse zum Erliegen komme.

Gefährlich sei auch, wenn die tschechischen Nachbarn von den Einkaufsmärkten wieder in ihr Land fahren wollen, links auf die B 299 einfahren müssten, obwohl nach ungefähr 70 Metern der Verkehr aus der Troglage mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h entgegenkomme.

Die mit dem Bau der Umgehungsstraße in Form der gewählten Linie verbundene Verlagerung von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs und der daraus resultierenden Entlastung der Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau wird entsprechend zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und somit zu einer rückläufigen Tendenz des Unfallgeschehens innerhalb der vorliegenden Ortslagen führen. Ein erhöhtes Risiko von Verkehrsunfällen wird durch die Tunnel- und Troglagen nicht befürchtet.

Bei den geplanten Knotenpunktlösungen handelt es sich um regelkonforme Standardlösungen, die sowohl den Ansprüchen der Verkehrssicherheit als auch der Leistungsfähigkeit genügen. Im Übrigen sind sonstige kreuzende Verkehre nicht vorhanden.

Für den Bereich zwischen Bau-km 3+000 und 4+100 ist vom Vorhabenträger aufgrund der dort vorgesehenen Trogstrecken eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus bautechnischen Gründen (Sichtweiten) auf 80 km/h vorgesehen.

Im Übrigen wird auf C.III.4.1.17 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

60. Der Einwender führt aus, dass die Troglagen wahrscheinlich überflutet und der Verkehr zum Erliegen kommen würde, wenn Starkregen auftritt.

Entsprechend der DWA-Richtlinien und Regelwerken ist die Entwässerung der B 299 für ein zehn bis zwanzigjähriges Ereignis ausgelegt, dies ist auch bei den beiden Troglagen der Fall.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

61. Die Nachbarstadt Eger erschließe wieder ein neues Gewerbegebiet mit 75.000 m².

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.14 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

62. Er habe die Mautgebühren von der Grenze bis zur BAB Auffahrt Mitterteich Süd durchgerechnet, einmal von Schirnding und einmal vom Grenzübergang Waldsassen. Die Fahrt über Grenzübergang Waldsassen sei 40% günstiger als über Schirnding.

Dass die Mautgebühren ab dem Grenzübergang Waldsassen bis zur A 93, Anschlussstelle Mitterteich-Süd günstiger sind als von der Grenze bei Schirnding bis zur A 93, Anschlussstelle Mitterteich-Süd, liegt an den Entfernungen: Ab dem Grenzübergang Waldsassen bis zur A 93, Anschlussstelle Mitterteich-Süd beträgt die Entfernung 16 km und ab der Grenze bei Schirnding bis zur A 93, Anschlussstelle Mitterteich-Süd beträgt die Entfernung 29 km. Auch ohne Mautgebühren wird der Schwerverkehr die kürzere Route nehmen, was man an der jetzigen Situation der Ortsdurchfahrt Waldsassen auch sehen kann.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2.1, 2.2.2 und 4.1.14 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.12 Einwender Nr. 6B-20

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

3. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm im Stadtgebiet würden im

Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität mindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

4. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzten Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter 4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

5. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Seit 2005 dürfe der PM 10 Tageswert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte nicht nur wahrscheinlich, sondern voraussehbar. Da eine echte Umgehung von Waldsassen möglich sei, sei eine deutliche Verminderung der Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen machbar.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

7. Es sei eine echte Umgehung von Waldsassen möglich und damit eine Alternative zur „Regionaltrasse“ vorhanden. Die Realisierung einer echten Umgehung senke nachweislich die Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es handelt sich bei dieser um keine Ortsdurchfahrt, sondern um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Dabei ist zu beachten, dass eine Vielzahl von Belangen in die Abwägung einfluss. Es kann daher offen bleiben, ob bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ die Lärm- und Luftschadstoffbelastung wirklich geringer wäre, denn angesichts der deutlich längeren Strecke ist die verkehrliche Wirksamkeit dieser Strecke fraglich, was bedeutet, dass der überwiegende Verkehr dennoch weiterhin auf der jetzigen Ortsdurchfahrt bliebe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten werden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.13 Einwender Nr. 6B-21

Es wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

4.2.2.14 Einwender Nr. 6B-22 und 6B-23

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerbescheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentration festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender führt aus, dass er wegen der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf seine Immobilie befürchte. Er fordert hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Weiterhin fordert er Beweissicherungsmaßnahmen an seinem Haus.

Es wird dem Grunde nach auf Ziffer 5 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherungsmaßnahmen ist ergänzend auszuführen, dass das Gebäude des Einwenders mit der Nr. 6B-22 innerhalb des Beweissicherungskorridors liegt, Beweissicherungsmaßnahmen finden mithin statt.

Das Gebäude des Einwenders mit der Nr. 6B-23 liegt dagegen nicht innerhalb des Beweissicherungskorridors, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis, laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2d. Aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse ist nicht mit vorhabenbedingten Schäden zu rechnen.

Der Einwand wird – soweit ihm nicht in Bezug auf die Forderung des Einwenders mit der Nr. 6B-22 stattgegeben wurde – zurückgewiesen.

6. Er führt auch aus, dass durch den relativ hohen Grundwasserspiegel weitgehend dichte Baugrubenwände notwendig seien, die aufgrund der größeren Einbindung des Bauwerks ins Gelände auch rückverankert werden müssen. Ebenso werden Maßnahmen zur Auftriebssicherung der Trogbauwerke erforderlich. Durch diese massiven Eingriffe befürchte er negative Auswirkungen auf die umliegenden Häuser. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Er fordert weiterhin Beweissicherungsmaßnahmen an den umliegenden Immobilien.

Es wird auf Ziffer 5 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Seit 2005 dürfe der PM10 Tagesmittelwert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte nicht nur wahrscheinlich, sondern voraussehbar. Da eine echte Umgehung von Waldsassen möglich sei, sei eine deutliche Minderung der Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen machbar.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er trägt vor, dass die gewählte Trassierung nicht den Vorgaben des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen entspreche. Der Vorhabenträger weiche insofern von den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans ab. Er setzt sich eindeutig über die Vorgaben des Verkehrswegeplans hinweg. Der Bund wünsche eine Umgehung und keine weitere Stadtdurchfahrung.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Zudem handelt es sich um eine Umgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwander trägt vor, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof festgestellt habe, dass die Regionaltrasse keine Umgehung, sondern eine Stadtdurchfahrung sei. Die vorliegende Planung entspreche damit nicht den Vorgaben des Gerichts.

Es wird diesbezüglich ebenfalls auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er trägt auch vor, dass mit einer Zunahme des nationalen und internationalen Schwerlastverkehrs zu rechnen sei. Der Schwerlastverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % sei zu niedrig angesetzt. Die bisherigen Verkehrszählungen basieren auf der Tatsache, dass die Strecke über Waldsassen als Schleichweg benutzt werde und eignen sich daher nicht als Grundlage für Prognosen. Durch die fehlerhafte Verkehrsprognose seien auch die anhängigen Luftschadstoffgutachten unzutreffend. Der Straßenneubau führe zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in Waldsassen.

Die Verkehrsprognose wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Aufgrund dieser Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurden auch die Lärm- und Schadstoffuntersuchungen erneuert. Ergänzend wird auch auf C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

12. Er führt aus, dass es Aufgabe der Landesplanung sei, nach Maßgabe des Raumordnungsgesetzes den Gesamttraum Bayerns und seine Teilräume auf Grund einer fachübergreifenden Koordinierung unter den Gesichtspunkten der Raumordnung zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei seien gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen zu schaffen und zu erhalten (Art. 3, 17 und 25 BayLplG).

Er meint zudem, dass sich die Grundlagen der Landesplanerischen Beurteilung von 1996 wesentlich geändert haben.

Die Planung steht im Einklang mit der Landesplanung. Es wird auf C.III.4.1.19 und C.III.3.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er rügt auch Abwägungsmangel bezüglich der naturschutzfachlichen Nachteile der „Kappelwaldtrasse“. Das Heilquellenschutzgebiet Kondrau stelle überdies kein unüberwindbares Hindernis dar.

Es wird auf Ziffer 17.11 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Der Einwender wendet auch ein, dass das Schutzgut Mensch nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt werde und eine nachvollziehbare Abwägung gegenüber dem Schutzgut Natur nicht stattfinden würde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Die „Regionaltrasse“ verletze den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Der Zweck dieser Trasse sei, eine leistungsstarke Verbindung zwischen Wirtschaftsräumen herzustellen. Sie sei nicht verhältnismäßig, da neue Betroffenheiten entstehen. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 16 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Nach Ansicht des Einwenders müssen die Anwohner gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Ziffer 3 StVO vor Lärm und Abgasen geschützt werden. Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setze nicht voraus, dass ein bestimmter Schallpegel überschritten werde. Die für andere Sachverhalte normierten Regelwerke (wie beispielsweise die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die 16. BImSchV) seien nicht unmittelbar einschlägig. Maßgeblich sei vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringe, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden müsse. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms sei nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt.

Der Lärm ist seiner Meinung nach nicht akzeptabel, da er bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermeidbar wäre.

Es wird auf Ziffer 17 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Der Einwender trägt weiter vor, dass für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16. und 22. (sowie der 33.) BImSchV heranzuziehen seien. Mit Blick auf das Vorsorgegebot seien in Bezug auf die Auswirkungen durch Lärm auch die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Der Einwender führt aus, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“ der Verkehrssituation stehe.

Es wird auf Ziffer 19 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Er führt aus, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume und der von ihm genutzten Außenanlagen sowie der häuslichen Umgebung führe. Die sich aus der Lärm- und Schadstoffbelastung sowie den Mangel an Schlaf ergebenden gesundheitlichen Gefahren aufgrund der erhöhten Schadstoffbelastung seien ihm und seiner Familie nicht zumutbar.

Es wird auf Ziffer 20 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

20. Der Einwender befürchtet Schäden an den an der Trasse gelegenen Gebäuden durch das erhöhte Lkw-Aufkommen und die von Lkw verursachten Erschütterungen und Vibrationen. Die Lkw fahren in geringer Entfernung an den Menschen und Häusern vorbei.

Es wird auf Ziffer 21 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

21. Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten werden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde

ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.15 Einwender Nr. 6B-24

1. Der Einwender trägt vor, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume und der häuslichen Umgebung führen würde. Besonders gravierend seien die durch den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden sowie in der Nacht verursachten Geräuschimmissionen. Es seien für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards der 16. BImSchV und mit Blick auf das Vorsorgegebot die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten werden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt. Es seien unbedingt Messungen vor Ort durchzuführen, alleinige Computerhochrechnungen würden der Schwere des Eingriffs in das Stadtgebiet nicht gerecht werden.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender befürchtet Schäden an seinem Haus durch das erhöhte Lkw-Aufkommen und die von Lkw verursachten Erschütterungen und Vibrationen. Die Lkw fahren in geringer Entfernung an seinem Haus vorbei.

Angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen kommt es zu keiner durch eine unzulässige oder übermäßige verkehrliche Straßennutzung hervorgerufenen Erschütterung an einem der umliegenden bebauten Grundstücke.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender führt aus, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“ der Verkehrssituation stehe.

Es wird auf Ziffer 19 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er beantragt eine Beweissicherung seines Anwesens und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernsten Stand der Technik) ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende - durchzuführen. Er befürchte, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich liege sein Anwesen direkt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Beweissicherungen werden durch den Vorhabenträger an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das Anwesen, das im Einwendungsschreiben angegeben wurde, befindet sich innerhalb dieses Korridors. Zudem sicherte der Vorhabenträger die Durchführung von Beweissicherungen an diesem Gebäude zu.

Darüber hinaus werden hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung Beweissicherungen an dem Gebäude des Einwenders vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf Ziffer C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

8. Der Einwender befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Haus durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten. Der Leistungsumfang für die Beweissicherung sei die Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Berichtsarbeit mit Bilddokumentation je Gebäude und ein Schlussbeweissicherungsbericht. Außerdem müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung werden Beweissicherungen an dem Gebäude des Einwenders vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Der Einwand hat sich erübrigt.

9. Sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauwerks seien bauliche Maßnahmen vorzusehen, die einen Grundwassereingriff, der für sein Anwesen nachteilig sein könne, verhindern. Die geplanten Maßnahmen und Nachweise seien rechtzeitig vor Bauausführung dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen. Die Beweissicherungsmaßnahmen während des Baus und auch nach Fertigstellung der Trogstrecke seien dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen und danach jährlich.

Der Vorhabenträger sagte dies zu.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Grundwasserstände und -mengen erheblichen Schwankungen unterliegen, wie die Messungen seit 1998 und 2005 zeigen. Bei einer Messstelle an der Schützenstraße/Münchenreutherstraße liegen diese beispielsweise nach Auskunft des Vorhabenträgers in einem Bereich von bis zu 1,70 m zwischen Minimal- und Maximalstand. Die Durchleitungseinrichtungen (wie beispielsweise Düker) werden so bemessen, dass die Grundwasserstände im An- und Abstrombereich weiterhin innerhalb der natürlichen Schwankungen liegen.

Die geplanten Maßnahmen zur Grundwasserregulierung und das Konzept zur Grundwasser-Beweissicherung sind dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen bereits bekannt.

Der Einwand hat sich infolge der Zusage seitens des Vorhabenträgers erübrigt.

10. Er fordert, dass die Dränleitungen und Düker so zu konzipieren seien, dass sie abschnittsweise kontrollierbar und der Wasserablauf messbar sei.

Die Durchleitungseinrichtungen werden so bemessen, dass die Grundwasserstände im An- und Abstrombereich weiterhin innerhalb der natürlichen Schwankungen liegen, vergleiche Ziffer 9. Darüberhinausgehende Konzipierungen sind nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender trägt, vor, dass nachträgliche Maßnahmen auf Kosten des Vorhabenträgers erforderlich seien, sofern sich Änderungen bei den gemessenen Grundwasserauswirkungen ergeben und Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung zu erkennen oder zu befürchten seien.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

12. Er äußert, dass er durch die Kanalverlegung mittels Mikrotunnelung in der Münchenreuther Straße betroffen sei. Er beantragt die Beweissicherung vor, während und nach der Bauzeit der Kanalleitung DN 1600 in der Münchenreuther Straße.

Es wird auf Ziffer 7 Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erledigt.

13. Der Einwender fordert, dass der Fahrbahnbelag aus Flüsterasphalt hergestellt werden müsse.

Es wird auf C.III.3.5.1.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Der Einwender meint, dass sich die Lärmschutzmaßnahmen an DIN 18005 orientieren müssen.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Orientierung an den Werten der DIN 18005 Teil I wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

15. Er fordert, dass die Geschwindigkeit auf der „Regionaltrasse“ auf 50 km/h zu begrenzen sei.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Der Einwender führt aus, dass sich an der geplanten Trasse in unmittelbarer Nähe seine Dachterrasse an der Rückseite des Hauses befinde. Der Ausblick richte sich auf den Park in der Chodauerstraße, in dem sich eine Vielfalt von Bäumen befinde. Diese bieten Schutz und Nistmöglichkeit für eine umfangreiche Vogelwelt. All diese Flora und Fauna innerhalb des Ortskerns würde für diese unsinnige Straße für immer zerstört werden. Er fordert deshalb, dass in diesem Hinblick der Bau der „Regionaltrasse“ nicht weiter verfolgt werde und der Bau einer echten Umgehung schnellstmöglich umgesetzt werde.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Es handelt sich bei dieser um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Falls der Bau der „Regionaltrasse“ nicht verhindert werden könne, fordert er eine Verdeckelung der Troglage bis in Höhe des Friedhofs. Es sei geplant an der Rückseite seines Hauses eine Lärmschutzwand aufzustellen, die ihm jegliche Sicht nehmen und die Lichtverhältnisse beeinträchtigen würde.

Eine Erweiterung der Troglage ist nicht erforderlich. Die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe werden nicht überschritten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der Bedenken bezüglich der geplanten Lärmschutzwand an der Rückseite des Gebäudes ist auszuführen, dass die Gestaltung dieser auf die Trogoberkante aufgesetzte Lärmschutzwand zur Vermeidung von Verschattung und Trennwirkung in transparenter Bauweise erfolgt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Er beantragt, dass an der gesamten Rückseite seines Anwesens Schallschutzfenster eingebaut werden. Sein Schlafzimmer und die Küche befinden sich im rückwärtigen Teil des Hauses und durch den entstehenden Straßenlärm würde ein wohn- und lebenswertes Dasein nicht mehr möglich sein.

Da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Schallschutzfenster als passive Lärmschutzmaßnahme. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.16 Einwender Nr. 6B-25, Nr. 6B-26, Nr. 6B-28, Nr. 6B-29, Nr. 6B-30

1. Der Einwender trägt vor, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume und der häuslichen Umgebung führen würde. Besonders gravierend seien die durch den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden und sowie in der Nacht verursachten Geräuschemissionen. Es seien für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards der 16. BImSchV und mit Blick auf das Vorsorgegebot die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten werden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt. Es seien unbedingt Messungen vor Ort durchzuführen, alleinige Computerhochrechnungen würden der Schwere des Eingriffs in das Stadtgebiet nicht gerecht werden.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. *Seit 2005 dürfe der PM10 Tagesmittelwert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte nicht nur wahrscheinlich, sondern voraussehbar. Da eine echte Umgehung von Waldsassen möglich sei, sei eine deutliche Verminderung der Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen machbar.*

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. *Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.*

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. *Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.*

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. *Der Einwender trägt auch vor, dass durch den Bau der „Regionaltrasse“ gezielt internationaler Transitverkehr durch besiedeltes Stadtgebiet geleitet werde und dass diese Abkürzung auch für Lkw, die die Maut nicht zahlen wollen, attraktiv sei. Es ergebe sich daher keine Entlastung sondern vielmehr eine zusätzliche Belastung für Waldsassen. Die im Verkehrsgutachten prognostizierten Schwerverkehr-Anteile lägen weit unter dem Anteil für grenzüberschreitende Bundesstraßen. Der Einwender zweifelt damit erneut die Verkehrsprognose an. Vielmehr werde es seiner Ansicht nach zu einer erheblichen Verkehrszunahme kommen. Dazu wird auf die Fichtelgebirgsautobahn, auf deren Bau mittlerweile verzichtet worden sei und auf die Ortsumgehung Eger sowie auf den vierspurigen Ausbau der Strecke Prag-Eger Bezug genommen. Die dadurch erfolgende Verkehrszunahme, vor allem im Bereich der Lkw, sei in dem Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt worden. Der Einwender ergänzt, dass die bisherigen Verkehrszählungen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke über Waldsassen als „Schleichweg“ benutzt werde und wären daher nicht als Grundlage für Prognosen geeignet. Mit Blick auf seine Autobahnzubringerfunktion sei dieser Anteil vielmehr mit 15-20 % zu berechnen.*

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. *Der Einwender führt aus, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“ der Verkehrssituation stehe.*

Es wird auf Ziffer 19 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zudem wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen mit den Ziffern 13-15 unter C.III.4.2.2.15 des Beschlusses Bezug genommen.

4.2.2.17 Einwender Nr. 6B-31, Nr. 6B-32, Nr. 6B-33, Nr. 6B-34

1. *Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.*

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. *Seit 2005 dürfe der PM10 Tagesmittelwert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte zu erwarten.*

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. *Er trägt vor, dass der Straßenneubau zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume sowie der häuslichen Umgebung und der von ihm genutzten Außenanlagen sowohl privat als auch geschäftlich führe. Besonders gravierend seien die durch den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden beziehungsweise die in der Nacht verursachten Geräuschmissionen. Tagungen, Versammlungen und Vorträge werden regelmäßig durch zu extreme Lautstärke und durch Erschütterungen (beispielsweise Vibrieren der Fenster, Gläser und Türen) gestört. Ein ungestörtes Schlafen sei seit der Zunahme des Lkw-Verkehrs nicht mehr möglich. Die sich aus der Lärm- und Schadstoffbelastung ergebenden gesundheitlichen Gefahren seien sowohl ihm als auch seinen Tagungs- und Übernachtungsgästen nicht zumutbar.*

Die Überprüfung der Lärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1

sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Eine massive Einschränkung ist nicht gegeben. Der Erholungswert auf der Terrasse des Einwenders ist nach wie vor gegeben. Durch den Aufenthalt im Freien kommt es zu keinen negativen gesundheitlichen Auswirkungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass es bei den zur Zeit stattfindenden Grundwasser-Brunnenbohrungen im Bereich der geplanten Troglagen und Einhausungen zu einer sehr starken Schallübertragung durch das zu durchbohrende Erdreich (Tonstein) aus 8 bis 15 m Tiefe und etwa 80 m Entfernung zu einer sehr starken Schallübertragung komme, wobei man meine, dass jemand im Keller unter dem Haus arbeite und die Wand abklopfe, obwohl in diesem Bereich gar kein Keller im Haus vorhanden sei. Hier sei auch mit einer starken Schall- und Erschütterungsübertragung durch den Untergrund zu rechnen. Er sei auf einen erholsamen Schlaf angewiesen. Ein Schlafen mit geschlossenem Fenster ohne die notwendige Frischluftzufuhr sei nicht möglich.

Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

In Bezug auf Erschütterungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3 und die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Bezüglich des zu erwartenden Baulärms ist anzuführen, dass die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte an dem genannten Anwesen nicht eingehalten werden können, vergleiche Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Unter Ziffer A.III.2.1.1.2 wurde insbesondere festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen, Bauarbeiten während der Nachtzeit finden nicht statt. Es kommt daher zu keinen baubedingten Immissionen während der Nachtzeit.

Auch nach Fertigstellung der Straße kommt es zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte an dem Gebäude des Einwenders (vergleiche Anhang 2 Ergebnistabelle 1.1 der Planunterlage 8.1d). Ergänzend wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der Forderung, dass das gravimetrische Verfahren angewendet werden müsse, wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er befürchtet aufgrund der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf seine Immobilie. Durch den relativ hohen Grundwasserspiegel seien weitgehend dichte Baugrubenwände notwendig, die aufgrund der größeren Einbindung des Bauwerks ins Gelände auch rückverankert werden müssen. Ebenso werden Maßnahmen zur Auftriebssicherung der Trogbauwerke erforderlich. Durch massive Eingriffe befürchtet er negative Auswirkungen auf seine Immobilie. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Weiterhin fordert er Beweissicherungsmaßnahmen an seinem Haus.

Es wird eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Aufgrund der geplanten technischen Einrichtungen (Düker) werden laut Vorhabenträger die natürlichen Grundwasserstände im An- und Abstrombereich der Trogbauwerke nicht verändert.

Zudem sagte der Vorhabenträger eine Beweissicherung an dem Gebäude des Einwenders zu. Beweissicherungen werden an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis, laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das Gebäude des Einwenders liegt innerhalb dieses Korridors, vergleiche Unterlage 4.2 Blatt Nr. 4d. Sofern durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Gebäude eintreten, werden diese entschädigt.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ keine Umgehung, sondern eine Stadtdurchfahrung sei. Die Stadt werde nicht wegen zwei Unterführungen mit je 79,50 m unterfahren. Dies sei auch die Rechtsmeinung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs aus dem Jahr 2003 bezüglich der Planung einer Ortsumgehung von Waldsassen.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender führt zudem aus, dass die geplante Trasse wegen der Linksabbiegezufahrten ein erhebliches Gefährdungspotential habe.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen. Ergänzend ist auszuführen, dass ein Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Tschechien, so wie vom Einwender vorgeschlagen, beim zentralen Anschluss von Waldsassen an die B 299neu aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse nicht vorgesehen sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender befürchtet Schäden an seinem Haus durch das erhöhte Lkw-Aufkommen und die von Lkw verursachten Erschütterungen und Vibrationen. Die Lkw fahren in geringer Entfernung an den Menschen und Häusern vorbei. Es seien jetzt schon spürbare Vibrationen in den Wohnräumen und im Gebäude vorhanden.

Es wird auf Ziffer 21 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender trägt vor, dass die Zunahme der Belastung der Anwohner (betreffe hier sein gesamtes Grundstück) durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei. Ferner sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX gemäß §§ 3 f. der 22. BImSchV überschritten werden.

Es ist an dem betreffenden Ort mit keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der ergänzenden Schallschutzmaßnahmen zu rechnen. Dies gilt hinsichtlich Verkehrslärm und Luftschadstoffe gleichermaßen. Im Jahr 2017 wurden sowohl die schalltechnischen Berechnungen als auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Basis der aktuellen Verkehrszahlen erneuert. Es wird auf die Planunterlagen 8.1d und 8.2b Bezug genommen. Auch die Bedenken, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX nicht eingehalten werden sind unbegründet. Dabei ist noch anzumerken, dass die 22. BImSchV im Jahr 2010 außer Kraft getreten ist und durch die 39. BImSchV ersetzt wurde. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1, C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender bezweifelt die Verkehrszählungen.

Die Verkehrszählungen wurden im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

11. Der Einwender weist auf das Vorsorgeprinzip hin.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Der Einwender äußert, dass die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 anzustreben sei.

Hinsichtlich der Forderung der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 Teil I wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er trägt weiter vor, dass der Straßenneubau zu einer erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt Waldsassen führe. Er verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit. Durch den ansteigenden Schwerverkehr komme es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, nicht lungengängigen Feinstäuben und Abgasen.

Da die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen eingehalten werden, sind die Bedenken der Gesundheitsgefährdung unbegründet. Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Er führt aus, dass er durch den Bau der oben genannten Straße erhebliche Erschütterungen während der Bauphase und auch später sowie starke geschäftliche Einbußen erleiden werde. Zudem werde er während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sein und befürchte, dass die Änderung des Grundwasserspiegels während des Baus und in den folgenden Jahren an seinem Haus Schäden hervorrufen werde. Dies verschlechtere seine Lebensqualität, seine Grundrechte werden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere.

An dem Anwesen des Einwenders wird eine Beweissicherung im Hinblick auf erschütterungsintensive Baumaßnahmen durchgeführt, vergleiche Auflagen unter A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses. Außerdem wurden in Bezug auf die zu erwartenden

Erschütterungen während der Bauphase unter A.III.2.1.3 verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

In Bezug auf die Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung während des regulären Betriebs wird auf Ziffer 3 Bezug genommen.

Hinsichtlich seiner Befürchtung der Schäden an dem Haus wird auf Ziffer 5 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung seines Grundstücks.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Der Einwender weist darauf hin, dass bei den schalltechnischen Untersuchungen sein Betriebsgrundstück, hier der Gartenanteil, nicht dem gültigen Bebauungs- und Flächennutzungsplan der Stadt Waldsassen entsprechend berücksichtigt sei (laut Planunterlagen zur schalltechnischen Untersuchung). Sein Betriebsgrundstück sei in der angrenzenden Fläche zur Bahnhofstraße zu etwa 4/5 der Fläche als Mischgebiet, laut gültigem Bebauungs- und Flächennutzungsplan der Stadt Waldsassen, und die restlichen 1/5 der Fläche als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Er fordert, dass auch diese Flächen in den Schallschutzberechnungen der B 299neu mit einbezogen werden und den Schallschutz einer zukünftigen Bebauung entsprechend zu korrigieren, vorzusehen und in den Planunterlagen zu ergänzen.

Die Flächennutzung als Mischgebiet wurde in der Tektur B in die Unterlage 8.1.2b.4b übernommen. Die Flächennutzung als Wohngebiet im hinteren Teil des Grundstücks geht aus der Unterlage 8.1.2d Blatt 4d der planfestgestellten Unterlagen hervor. Auf eine Berechnung der Lärmwerte des als Wohngebiet festgesetzten Teils des Grundstücks wurde verzichtet, da bei dem Beurteilungspegel 29 (vergleiche Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Planunterlage 8.1d) die Grenzwerte eines allgemeinen Wohngebiets deutlich unterschritten werden. Dieser stellt aufgrund seiner vergleichbaren Entfernung zur B 299neu einen repräsentativen Beurteilungspegel dar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Der Einwender mit der Nr. 6B-31 verweist in der Erörterung darauf, dass während und nach dem Bau des Kreisverkehrs Parkplätze für die Gäste des Gasthofs wegfallen. Derzeit seien vor dem Gebäude mehrere öffentliche Parkplätze vorhanden.

Die vom Vorhabenträger in der Erörterung zugesagte Überprüfung, inwieweit zusätzliche Parkplätze im Bereich des Kreisverkehrs /Gehwegs erhalten bleiben können, hat ergeben, dass dies nicht möglich sei.

Im Rahmen der Tektur B wurden die Fahrbahnteiler sowohl zur Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge als auch zur besseren Querungsmöglichkeit für Radfahrer auf eine Mindestbreite von 2,50 m ausgeweitet (barrierefrei). Weiterhin wurde zur Verbesserung der Befahrbarkeit die Breite der Fahrbahn neben dem Fahrbahnteiler vergrößert. Dieser größere Umgriff des Kreisverkehrs hat den Wegfall der unmittelbar an den Gasthof angrenzenden öffentlichen Parkplätze zur Folge. Es steht jedoch weiterhin im Abstand von etwa 20 m südlich in der Bahnhofstraße ein städtischer Parkstreifen mit einer Länge von etwa 40 m zur Verfügung.

Weder das Recht, am Gemeingebrauch der Straße teilzunehmen, noch das Recht auf Anliegergebrauch verleihen dem Einwender als Anlieger einen Anspruch auf Errichtung, Erhaltung oder bestimmter Anordnung von Parkmöglichkeiten auf dem öffentlichen Straßengrund (vergleiche VG Augsburg, Urteil vom 14.09.2010. Az.: Au 3 K 09.1843).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Der Einwender mit der Nr. 6B-31 fragt, was passieren würde, wenn mehr Verkehr entstehe als prognostiziert worden sei.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen.

20. Der Einwender mit der Nr. 6B-34 erkundigt sich nach den Streuungen der Berechnungen.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass aufgrund von Streuungen der errechnete Pegel auf volle dB(A) aufgerundet werde.

21. Der Einwender mit der Nr. 6B-31 erläutert im Rahmen der Besprechung der Punkte unter C.III.4.1.15 des Beschlusses die derzeitige Problematik der Oberflächenentwässerung im Bereich der Einmündung der Bahnhofstraße und bittet um Informationen, inwiefern dieser nach Fertigstellung der Maßnahme begegnet werde.

Durch die unter C.III.4.1.15 bereits erwähnte Verbesserung des städtischen Kanalnetzes und durch den Bau des Kreisverkehrs inklusive zusätzlicher Entwässerungseinrichtungen wird die Situation verbessert.

Der Einwender mit der Nr. 6B-33 macht zusätzlich folgende Einwendungen geltend:

22. Er trägt vor, dass die Planungen einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in sein Eigentum bedeuten.

Der Einwender ist nicht grundbetroffen. Es kommt daher zu keinem Eigentumsentzug und damit zu keinem Eingriff in das Eigentum. Wie unter Ziffer 5 bereits erläutert, liegt

das Anwesen innerhalb des Beweissicherungskorridors. Sofern Schäden an dem Gebäude durch die Baumaßnahme entstehen, werden diese entschädigt.

Sofern der Einwender einen Wertverlust geltend macht, wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

23. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

24. Der Einwender führt aus, dass durch den Bau der B 299neu für ihn eine gravierende Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen werde. Besonders durch den ansteigenden Schwerlastverkehr werde es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen. Die im Erläuterungsbericht dargestellten Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung seien anzuzweifeln.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

25. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.18 Einwender Nr. 6B-35

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

3. Er befürchtet aufgrund der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf seine Immobilie. Er fordert hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden.

Es wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Durch die Realisierung der Maßnahmen bei den Trogwerken wird sichergestellt, dass es zu keinen negativen Auswirkungen bei der Immobilie des Einwenders kommt. Es ist nicht mit Veränderungen des Grundwasserspiegels zu rechnen.

Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Weiden erklärte unter Aufnahme der unter A.IV.3 des Beschlusses genannten Auflagen sein Einverständnis mit der Planung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er beantragt eine Beweissicherung seines Anwesens und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernsten Stand der Technik) ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende – durchzuführen. Er befürchte, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich liege sein Anwesen nicht weit entfernt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Beweissicherungen werden durch den Vorhabenträger an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das Gebäude des Einwenders befindet sich innerhalb dieses Korridors.

Darüber hinaus werden hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung Beweissicherungen an dem im Einwendungsschreiben genannten Gebäude vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf Ziffer C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

5. Der Einwender befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Haus durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten. Der Leistungsumfang für die Beweissicherung sei die Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Berichts- ausarbeitung mit Bilddokumentationen je Gebäude und ein Schlussbeweissicherungsbericht. Außerdem müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung werden Beweissicherungen an dem Gebäude des Einwenders vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter den Ziffern A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauwerks seien bauliche Maßnahmen vorzusehen, die einen Grundwassereingriff, der für sein Anwesen nachteilig sein könne, verhindern. Die geplanten Maßnahmen und Nachweise seien rechtzeitig vor Bauausführung dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen. Die Beweissicherungsmaßnahmen während des Baus und auch nach Fertigstellung der Trogstrecke seien dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen und danach jährlich.

Es wird auf Ziffer 9 unter C.III.4.2.2.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er fordert, dass die Dränleitungen und Düker so zu konzipieren seien, dass sie abschnittsweise kontrollierbar und der Wasserablauf messbar sei.

Es wird auf Ziffer 10 unter 4.2.2.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er beantragt die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger bei erkennbaren Schädigungen seiner beiden Anwesen.

Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dem Gebäude entstanden sind, werde diese durch den Vorhabenträger ersetzt.

9. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.19 Einwender Nr. 6B-36

1. Der Einwender führt aus, dass der internationale Lkw-Transitverkehr mit dem Bau der Trasse durch Waldsassen geleitet werden solle.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und nicht um eine Ortsdurchfahrt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Zudem ist diese Trasse die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Konradra zu verlagern. Es wird auf C.III.3.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er trägt vor, dass durch die Kessellage von Waldsassen weder Abgase noch Lärm entweichen können. Es sei zu befürchten, dass die geplanten Schutzmaßnahmen nicht annähernd ausreichend seien.

Es wird auf C.III.4.1.1 und auf C.III.3.5.2 Bezug genommen. Es ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht mit einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte zu rechnen. Die Schutzmaßnahmen sind ausreichend.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Durch die Eingriffe in die Natur (Grundwasser) und das sensible Abwassersystem in Waldsassen kommen unkalkulierbare Probleme auf die Stadt zu. Er habe bereits erlebt, welche katastrophalen Auswirkungen Baumaßnahmen am Kanalsystem auf Grund, Boden und Besitz der Bürger haben könne.

Es wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er weist darauf hin, dass es ein Problem sei, dass man nur noch als Linksabbieger von Richtung Mitterteich nach Waldsassen komme.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.20 Einwender Nr. 6B-37

1. Der Einwender führt aus, dass es sich bei der plangegegenständlichen Variante nicht um eine Regionaltrasse handele.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er trägt weiter vor, dass er Anwohner im Gebiet der Schützenstraße sei und bemerkt habe, dass kein Schallschutz in Richtung Schützenstraße vorgesehen sei. Da die Lkw im innerörtlichen Bereich 80 km/h fahren dürfen und dies tun werden, gehe er von einer deutlichen Belastung aus, wenn diese aus der Untertunnelung ausfahren und aufgrund

des Anstiegs der Straße wieder beschleunigen müssen. Der Schallschutz zur Innenstadt werde die Geräusche zum Wohngebiet hin zusätzlich verstärken.

Da die maßgeblichen Lärmwerte in dem betreffenden Gebiet nicht überschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich. Der Schallschutz zur Innenstadt hin ändert daran nichts.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie die Planunterlage 8.1d der planfestgestellten Unterlagen Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Aus diesem Grund werde auch die Schadstoffbelastung deutlich höher ausfallen, als bislang „gemessen“. Die Belastungswerte, die ermittelt worden seien, seien bereits jetzt grenzwertig. Diese werden bei dem zusätzlich erwarteten Verkehrsaufkommen zunehmen.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Im Zuge dessen wurden auch die darauf basierenden Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen erneuert. Dabei wurde festgestellt, dass es im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte kommt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass es als Anwohner der Stadt Waldsassen beinahe unmöglich sei, auf die plangegenständliche Trasse herauf- beziehungsweise herunterzukommen, da nur Kreuzungen und keine Kreisverkehre vorgesehen seien. Er meint, dass Linksabbiegen auf diese Straßen unmöglich sei, verweist auf Mitterteich und führt aus, dass eine Korrektur in Waldsassen aufgrund der Bebauung im Bereich der Zufahrten beziehungsweise Abfahrten nicht möglich sei.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er äußert Bedenken bezüglich der künftigen Kanalunterführung unter dem Tunnel. Er habe nicht vor, künftig den Inhalt der Kanalrohre durch den Revisionschacht in sein Haus geliefert zu bekommen, wenn die Kanalführung am Tunnel nicht funktioniere.

Es wird auf C.III.4.1.16 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er führt aus, dass sich der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 gegen eine innerörtliche Straße ausgesprochen habe. Er fragt, warum über die Köpfe der Bevölkerung hinweg so ein Bauvorhaben beschlossen werde.

Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.21 Einwender Nr. 6B-39 und Nr. 6B-41

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass durch den Bau der plangegegenständlichen Trasse eine gravierende Verschlechterung seiner Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen werde. Es sei zudem durch den ansteigenden Schwerlastverkehr mit einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen zu rechnen. Er zweifelt die Luftschadstoffuntersuchung an.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender trägt vor, dass zwar die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation und des Umweltbundesamtes aber deutlich darunter liegende Werte vorgeben.

Es wird auf C.III.4.1.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender meint, dass der Schwerlastverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % für die Regionaltrasse mit zunehmendem überregionalem Schwerverkehrsanteil zu niedrig angesetzt sei. Durch die fehlerhafte Verkehrsprognose sei auch das anhängige Luftschadstoffgutachten fehlerhaft.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender bezweifelt die Verkehrszählungen.

Die Verkehrszählungen wurden im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

7. Der Einwender weist auf das Vorsorgeprinzip hin.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender äußert, dass die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 anzustreben sei.

Hinsichtlich der Forderung der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 Teil I wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

4.2.2.22 Einwender Nr. 6B-40

Der Einwender wendet sich gegen den Bau der plangegenständlichen Trasse. Hauptgrund seien vor allem die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Abgase und Lärm infolge eines höheren Verkehrsaufkommens durch Lkw und Pkw.

Die Befürchtungen hinsichtlich der gesundheitlichen Beeinträchtigungen sind unbegründet. Die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.23 Einwender Nr. 6B-42, Nr. 6B-42c und Nr. 6B-43

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwander trägt vor, dass durch den Bau der plangegegenständlichen Trasse eine gravierende Verschlechterung seiner Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen werde. Es sei zudem durch den ansteigenden Schwerlastverkehr mit einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen zu rechnen. Er zweifelt die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchung an.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass seine Familie während des Baus und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Gesundheitsbelastungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 6 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt auch aus, dass die Trasse sein Unternehmen/seine Existenz in erheblichem Maße beeinträchtigen.

Die geplante Baumaßnahme einschließlich Abschneidung der Liststraße (direkte Zufahrt aus der Innenstadt) erfolge direkt vor seiner Praxis und führen somit zu erheblichen Beeinträchtigungen seines Unternehmens. Die Lärm-, Schmutz-, Staubbelastung sei nicht zumutbar. Sowohl seine Existenz als auch die seiner Mitarbeiter sei dadurch enorm gefährdet. Das Aushängeschild seiner Praxis sei die gute Lage, bequemes Parken vor der Praxis mit behindertengerechtem Zugang / Einrichtung. Durch den Bau der Straße sei diese Aussage nicht mehr vertretbar und die gesamte Firmen-Philosophie nichtig. Darüber hinaus führe der Bau der „Regionaltrasse“ zu einer Entwertung seiner Immobilie.

Die Lärm- und Schadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die Beurteilungspegel an der Praxis nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Eine

ergänzende Berechnung ist nicht erforderlich, da die Beurteilungspegel am Immissionsort 41, etwa bei Bau-km 3+480 17 m westlich der B 299neu mit 65 dB(A) tagsüber und 58 dB(A) nachts unter den Grenzwerten für ein Gewerbegebiet (65 dB(A) tagsüber und 59 dB(A) nachts) liegen. Da die Praxis weiter entfernt ist, werden auch dort die Grenzwerte nicht überschritten.

Es ist nicht erkennbar, inwiefern sich Einwirkungen durch das Bauvorhaben auf das Geschäft des Einwenders, das etwa 85 m von der künftigen B 299neu entfernt ist, ergeben sollen. Da die Anbindung dieses Anwesens auch während der Bauarbeiten erhalten bleibt, ist auch eine Beeinträchtigung während der Bauphase nicht ersichtlich.

§ 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken. Die bestehende Zufahrt aus dem Anwesen zum öffentlichen Wegenetz bleibt unverändert. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken (beziehungsweise der Innenstadt) mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs, mithin auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege, soweit eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz erhalten bleibt. In eine Rechtsposition des Grundeigentümers wird nicht eingegriffen, wenn eine hoheitliche Maßnahme (Straßenbau) eine öffentliche Straße auf der Fahrstrecke zwischen Betrieb und anderen Grundstücken (oder der Innenstadt) unterbricht und dadurch „Mehrwege“ entstehen. Es besteht kein Anspruch darauf, dass ein öffentlicher Weg nicht verändert wird. Die Verbindung der Straße, in der sich die Praxis des Einwenders befindet, in die Innenstadt bleibt über die Schützenstraße beziehungsweise die Konnersreuther Straße erhalten.

Die gute Lage, das bequeme Parken vor der Praxis mit behinderten gerechten Zugang/Einrichtung wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

Hinsichtlich der befürchteten Entwertung seiner Immobilie wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender bringt darüber hinaus Folgendes gegen die Tektur C vor:

6. Der Einwender zweifelt die Verkehrsprognose für 2030 von 1000 Lkw an, weil sich aufgrund der amtlichen Verkehrszählung 2016 eine Steigerung des Lkw-Verkehrs in nur vier Jahren von 2012 bis 2016 um 80 Prozent ergeben habe.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Die Planung der Regionaltrasse widerspreche dem Vorsorgeprinzip, welches besage, dass bereits die Entstehung von Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung so weit als möglich vermieden werden sollen. Diese Vorgehensweise ergebe sich aus der Schutzpflicht des Staates, wobei der Einwander Art. 2 Abs 2 GG nennt. Es könne kein Grund sein, vorsorgende Maßnahmen von vornherein zu unterlassen, weil der Schadenseintritt nicht sicher sei. Relevant werde das vor allem bei zu befürchtenden Langzeitschäden beziehungsweise irreparablen Schäden. Nichthandeln wäre vor allem gegenüber den nachfolgenden Generationen unverantwortlich.

Es wird auf C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Schon jetzt seien grenzwertige Schadstoffwerte ausgewiesen, die überschritten werden würden.

Die Berechnung der Luftschadstoffe hat zum Ergebnis, dass die Grenzwerte nicht überschritten werden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Weiter trägt er vor, dass die Wirtschaft in der Nachbarstadt Cheb boome. Gewerbegebiete mit bedeutsamen Firmenansiedlungen seien entstanden. Die Immobilienfirma Accolade investiere etwa fünf Millionen Euro in ein weiteres Gewerbegebiet. Das fertige Areal solle eine Ausdehnung von 74.000 Quadratmetern haben. Allein dies bringe zusätzliche Lkw, die täglich durch Waldsassen fahren würden.

Es wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und 2.2.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Bereits 2003 habe der Verwaltungsgerichtshof München die Auffassung vertreten, dass auf dieser Trasse keine Umgehung gebaut werden könne, es sei denn man würde die Stadt unterfahren. Geplant seien allerdings nur zwei Straßentroglagen von je 79,5 Metern. Deswegen sei dies noch lange keine Stadtunterfahrung.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Es ist dazu keine Unterfahrung der Stadt notwendig. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Hinsichtlich des Baulärms, führt der Einwender aus, dass er für seine Praxis keinen Anspruch auf Entschädigung habe, da der Immissionsrichtwert beziehungsweise der projektspezifische Richtwert nicht überschritten werde. Auch habe er keinen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für Fenster.

Es ist zutreffend, dass für die Praxis des Einwenders die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte nicht überschritten werden. Diesbezüglich wird auf die Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2 und auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er fordere eine echte, weiträumige Umgehung von Waldsassen, deren Bau möglich sei, da Alternativen zur geplanten Ost-West-Magistrale vorhanden seien. Die Realisierung einer echten Umgehung senke nachweislich die Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung der entscheidungserheblichen Belange. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.24 Einwender Nr. 6B-44

1. Der Einwender führt aus, dass die geplante Verlegung zwar den Stadtkern von Waldsassen von Verkehr entlasten werde, dafür aber andere Stadtgebiete, so auch der südöstliche Ortsrand von Kondrau, stärker als bisher durch verkehrliche Beeinträchtigungen belastet werde. Dem Bund schein es nur daran gelegen, dieses Nadelöhr zu beseitigen, es gehe ihm nicht darum, die Bewohner Waldsassens vor den negativen Konsequenzen des Verkehrs zu schützen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die plangegenständliche Trasse ist die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass durch die Beseitigung des Nadelöhrs in Waldsassen damit zu rechnen sei, dass die B 299 für den Fernverkehr beliebter werde und der Verkehr und seine negativen Folgen zunehmen werden. Gerade deshalb sei es angezeigt, mit der geplanten Verlegung einen größeren Abstand zur Wohnbebauung einzuhalten als bei der

„Regionaltrasse“ geplant. Durch den zunehmenden Verkehrslärm und die entstehenden Abgase werde seine Lebensqualität gefährdet und seine Gesundheit über das bisherige Maß hinaus gefährdet.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Die Verkehrsprognose wurde dabei bis zum Jahr 2030 fortgeschrieben. Zwar wird der Verkehr ansteigen, aber nicht in einem derartigen Umfang, der die Wirksamkeit der Trasse in Frage stellen könnte. Es wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Zudem haben die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass das Gebiet südlich und östlich von Kondrau von vielen Bürgern als Naherholungsgebiet für Spaziergänge und Sport genutzt werde. Der Erholungswert der Landschaft würde durch die geplante Straßenverlegung deutlich geschmälert und in manchen Bereichen sogar vernichtet.

Es wird auf C.III.4.1.3 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass Kondrau bereits jetzt von einer Bundesstraße durchquert werde. Dies stelle insbesondere für Kinder eine erhebliche Gefahrenquelle dar. Momentan können sich Kinder in dem Gebiet, in dem die „Regionaltrasse“ geplant sei, relativ gefahrlos bewegen. Durch die „Regionaltrasse“ werde das nicht mehr der Fall sein. Jedoch falle die Gefahrenquelle B 299alt nicht weg, da sie weiterhin durch einen Teil des Ziel- und Quellverkehrs relativ stark befahren werde. Sein Grundstück werde also künftig von beiden Seiten durch eine gefährliche Straße eingerahmt. Die Verlegung bedeute daher eine zusätzliche Gefahr für Kinder.

Im Ortsbereich von Kondrau wird die B 299alt zur Ortsstraße abgestuft. Infolge der Realisierung der Ortsumgehung fällt der erhebliche Durchgangsverkehr in Kondrau weg, es verbleibt beim reinen Ziel- und Quellverkehr. Damit ist innerhalb von Kondrau und damit im unmittelbaren Wohnumfeld ein erheblicher Sicherheitsgewinn (auch und gerade für Kinder) verbunden. Dahingegen verläuft die B 299neu außerhalb von Kondrau und etwa 200 m vom Anwesen des Einwenders entfernt und zudem in Tieflage.

Das Anwesen wird nicht, wie befürchtet, von beiden Seiten durch eine gefährliche Straße eingerahmt. Das Anwesen des Einwenders befindet sich in einer Entfernung

von etwa 220 m zur Ortsdurchfahrt Kondrau der B 299alt (künftig Ortsstraße) und etwa 200 m von der B 299neu.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt vor, dass damit eine Wertminderung seines bebauten Grundstücks einhergehe.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender fordert, dass die Verlegung der B 299 deutlich weiter weg von den bestehenden Wohngebieten müsse.

Falls die Verlegung wie derzeit geplant auf der „Regionaltrasse“ erfolgt, seien Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich. Auf dem veröffentlichten Plan sei grün eingezeichnet ein Erdwall zu erkennen. Da sich der Schall aber darüber hinaus ausbreitet, sei eine Lärmschutzwand auf dem Wall zusätzlich vorzusehen.

Wie bereits erläutert, werden die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen eingehalten, vergleiche Ziffer 2. Demnach bedarf es keiner Verlegung der Trasse.

Hinsichtlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie auf die Planunterlage 8.1d verwiesen.

Hinsichtlich des Erdwalls ist auszuführen, dass der zunächst in den Planfeststellungsunterlagen vom 26.06.2013 enthaltene Erdwall (Auffüllung aus Überschussmassen) von Bau-km 0+500 bis Bau-km 1+220 links der B 299neu aus rechtlichen Gründen nicht erforderlich ist, da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Er wird daher seitens des Vorhabenträgers nur errichtet, sofern ein freihändiger Erwerb der erforderlichen Flächen möglich ist. Dies fand auch nachrichtlich im Rahmen der Tektur B Eingang in die Planfeststellungsunterlagen. Dies ist allerdings nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwender hat demnach keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender fordert Maßnahmen, welche die Beeinträchtigung durch Abgase verringern.

Die Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden. Es bedarf daher keiner weiteren Maßnahmen zur Verringerung der Abgase. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1. und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender fordert, dass Maßnahmen vorzusehen seien, welche die Gefahren für Kinder verringern.

Es bestehen Möglichkeiten, die B299neu höhenfrei und damit gefahrfrei zu kreuzen (vergleiche Bauwerk 0-1 bei Bau-km 0+906 und Bauwerk 1-1 bei Bau-km 1+224). Durch die Führung der Trasse in Tieflage über gewisse Strecken besteht zudem keine räumliche Trennung. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er meint, dass der Forkatshofer Weg und die Rothe Lohe nicht von Baumaschinen und Lkw während der Bauphase genutzt werden dürfe. Falls doch, habe danach eine Sanierung auf Kosten des Bundes zu erfolgen.

Bei den beiden Straßen handelt es sich um in der Baulast der Stadt Waldsassen befindliche öffentliche Gemeindestraßen. Gemeindestraßen im Sinne des Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 BayStrWG sind nach ihrer baulichen Beschaffenheit und ihrer technischen Eignung in der Regel für die Benutzung durch nach Straßenverkehrsrecht allgemein zugelassene Baufahrzeuge, insbesondere Lkw, geeignet. Insofern stellt die Benutzung in straßenrechtlicher Hinsicht einen zulässigen Gemeingebrauch dar.

Die Unterhaltung, also auch Sanierung, dieser Straßen obliegt der Stadt Waldsassen. Es handelt sich demnach um einen eigenen Belang der Stadt Waldsassen und um keinen des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender fordert, dass eine Entschädigung für die Wertminderung an den Grundstücken vorzusehen sei.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender fragt, wie er dafür entschädigt werde, dass ein Großteil seiner Lebenszeit verloren gehe.

Es ist nicht ersichtlich, warum ein Großteil seiner Lebenszeit verloren gehe. Wie bereits erläutert, kommt es zu keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.25 Einwender Nr. 6B-45 und Nr. 6B-46

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde. Er fordert eine Umgehung auf der Rustlertrasse oder eine Minimallösung.

Es wird zunächst auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung einer Süd-Ost-Umgehung, wie beispielsweise die so genannte „Rustlertrasse“ ist auszuführen, dass derartige Umgehungen die Talau der Wondreb zweifach queren und insoweit unmittelbar in das FFH-Gebiet 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“ eingreifen. Aufgrund dieser besonderen naturschutzfachlichen Wertigkeit des betreffenden Landschaftsraums sind Süd-Ostumgehungen bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden worden. Hinsichtlich der Einzelheiten der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der geforderten „Minimallösung“ ist Folgendes auszuführen:

Zunächst ist anzumerken, dass straßenrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise die im Zuge der Minimallösung erforderliche Sperrung der bestehenden Ortsdurchfahrt Waldsassen für Lkw-Verkehr, in den Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden fallen und demnach nicht durch die Planfeststellungsbehörde erfolgen können, vergleiche § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO.

Lediglich ergänzend ist daher auszuführen, dass bereits im Jahr 2015 über eine derartige Sperrung diskutiert wurde. Diese wurde in der Folge abgelehnt mit der Begründung, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht vorgelegen seien. Zudem wurde ausgeführt, dass eine Sperrung aus Gründen des Lärmschutzes dann nicht in Betracht komme, wenn damit das Problem lediglich auf eine andere Strecke verlagert werde. Die Umleitungsstrecke über Schirnding nach Mitterteich sei mit etwa 37 km fast doppelt so lang wie die Verkehrsführung über Waldsassen. Sie sei wenig attraktiv, weshalb zu befürchten sei, dass der Umleitungsverkehr den Weg über die Verbindung Staatsstraße 2175 – Groppenheim und Münchenreuth oder Pleußen – Neudorf – Groppenheim und Münchenreuth bis zum Grenzübergang Waldsassen/Eger nehme und somit die Verlagerung des Lärms in die dortigen engen Ortsdurchfahrten der Kreisstraßen TIR 3, 15 und 20 erfolge.

In der Folge erfolgte am 06.10.2017 als lärmmindernde Maßnahme die Anordnung einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Abschnitt 1) und auf 30 km/h von 22-6h (Abschnitte 2 und 3) in der Ortsdurchfahrt Waldsassen durch das Landratsamt Tirschenreuth als zuständige Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO.

Am 08.02.2018 erfolgte nun die zeitlich vom 01.03.2018 bis 31.12.2020 begrenzte verkehrsrechtliche Anordnung der Sperrung der Ortsdurchfahrt von Waldsassen für Lkw, die größer als 7,5 t sind. Ausgenommen davon ist der Lieferverkehr. Am 01.12.2020 wurde die Verlängerung der Sperrung bis zum 31.12.2022 durch das Landratsamt Tirschenreuth verfügt. Diese befristete Anordnung gilt nur während der durchzuführenden Bauarbeiten (unter anderem Einbau eines lärmmindernden Belags).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender führt aus, dass der Straßenneubau zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in der Stadt Waldsassen führe. Er verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit. Besonders durch den ansteigenden Lkw-Verkehr werde es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen. Die Luftschadstoffuntersuchungen werden angezweifelt.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit, die Bedenken der Gesundheitsgefährdung sind unbegründet.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Da die Verkehrszahlen die Grundlage für die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen bilden, wurden auch diese im Jahr 2017 erneuert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Außerdem leide er unter starkem Asthma und Allergien. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen und stelle einen brutalen Eingriff in das ganze Stadtbild dar (Durchschneidung, Mauerbau).

Wie oben bereits erläutert, werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Eine Einschränkung seiner Grundrechte ist nicht ersichtlich. Es kommt zu keinen Gesundheitsgefahren.

Bezüglich der Beeinträchtigungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und die unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses festgelegten Auflagen verwiesen.

Hinsichtlich seiner Befürchtung einer Entwertung der Grundstücke wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Die Maßnahme verändert das Stadtbild. Die optische Veränderung ist aber nicht derart gravierend wie der Einwender befürchtet. Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig wie möglich durchschnitten wird und die Trennungswirkung so gering wie möglich ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.26 Einwender Nr. 6B-47 und Nr. 6B-48

1. Der Einwender führt aus, dass er extrem Lärm und Schadstoffen ausgesetzt sei. Dies gefährde in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit.

Die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerlastverkehr sei sowohl wegen der Gesundheitsgefahren als auch wegen der Nutzung seiner Immobilie nicht hinnehmbar. Ebenso wie die Lärmbelästigung sei eine Zunahme – unabhängig von Grenzwertüberschreitungen – nicht hinzunehmen, wenn der Schwerverkehr durch die Realisierung der Alternativtrasse „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden könnte.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffberechnungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Beeinträchtigung der Grundrechte des Einwenders. Auch die Befürchtung der Gesundheitsgefährdung besteht nicht.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass nur eine echte Umgehung Waldsassen wirklich entlaste, da der Durchgangsverkehr außerhalb verlaufe.

Die plangegenständliche Trasse ist die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen

und Kondrau zu verlagern. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender trägt vor, dass er durch das erhöhte Lkw-Aufkommen und die von Lkw verursachten Erschütterungen und Vibrationen Schäden an seinem Haus befürchte. Die Lkw fahren in geringer Entfernung an seinem Haus vorbei.

Er befürchtet Schäden an seinem Haus, nicht nur während der Bauzeit, sondern auch danach durch den Verkehr.

Er beantragt ein detailliertes Beweissicherungsverfahren seiner Anwesen und der bestehenden Grundwasserverhältnisse ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende – durchzuführen. Er befürchtet, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahme (Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinen Grundstücken komme.

Beweissicherungen werden durch den Vorhabenträger an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Die genannten Anwesen befinden sich innerhalb dieses Korridors. Zudem sicherte der Vorhabenträger die Durchführung von Beweissicherungen an diesen Gebäuden zu. Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an den Gebäuden entstanden sind, werden diese entschädigt.

Darüber hinaus werden hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung Beweissicherungen an den genannten Gebäuden vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

5. Der Einwender befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Haus durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten. Der Leistungsumfang für die Beweissicherung sei die Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Berichtsarbeit mit Bilddokumentation je Gebäude und ein Schlussbeweissicherungsbericht. Außerdem müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung werden Beweissicherungen an den genannten Gebäuden vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Der Einwand hat sich erübrigt.

6. Er führt aus, dass er auch durch die Kanalverlegung in der Münchenreuther Straße betroffen sei. Er beantragt die Beweissicherung vor, während und nach der Bauzeit der Kanalleitung DN 1600 in der Münchenreuther Straße.

Es wird auf Ziffer 12 unter C.III.4.2.2.15 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender trägt vor, dass der Fahrbahnbelag aus Flüsterasphalt hergestellt werden müsse.

Es wird auf C.III.3.5.1.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender fordert den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Die Verkehrslärmgrenzwerte werden nicht überschritten. Es besteht daher kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Es wird auf die die Planunterlage 8.1d verwiesen.

Im Hinblick auf die Beeinträchtigungen durch Baulärm wurde unter A.III.2.1.2.4 für die genannten Anwesen teilweise ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach festgesetzt.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

8. Der Einwender fragt, inwiefern sein Brunnen (Brauchwasser) von der Maßnahme betroffen sei. Er fordert entsprechende Sicherungsmaßnahmen.

Der Vorhabenträger führte aus, dass mit keinen derartigen Beeinträchtigungen zu rechnen sei. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen seien daher nicht notwendig.

Mangels etwaiger Anhaltspunkte ist nichts Dahingehendes veranlasst.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.27 Einwender Nr. 6B-49

Es wird zunächst auf die Einwendungen unter Ziffer C.III.4.2.1.20 (Einwender mit der laufenden Nummer 6C-7) Bezug genommen, vergleiche dort Ziffer 13.

1. Der Einwender trägt vor, dass das Vorhaben mit einer Vielzahl von Quellen für Stäube und andere Luftschadstoffe verbunden sei. Laut des Europäischen Gerichtshofs sei der EU Staat verpflichtet, das Risiko für Grenzwertüberschreitungen zu minimieren. Hierzu sei in der vorgestellten Planung kein Lösungsansatz zu finden. Zudem sei in der dreijährigen Bauphase mit einer erheblichen Belastung der Luftqualität zu rechnen, welche ebenfalls nicht hinreichend berücksichtigt worden sei.

Die Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Dies gilt ebenso für die Phase der Bauzeit. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt weiter vor, dass im Bereich Kondrau-Rothe Lohe in Richtung B 299 (Mülldeponie) die Lkw eine Steigung von etwa 5,5 % zu überwinden haben. Bei diesen Steigungsverhältnissen müssen sie im Vollastbereich fahren, was erhebliche Geräuschentwicklungen zur Folge habe. Sein Anwesen inklusive Stallbau sei etwa 30 m vom geplanten Bau entfernt. Die Grenzwerte für die Beurteilungspegel seien daher bei derzeitiger Linienführung und Planungstand überschritten. Ein aktiver Lärmschutz sei nicht existent. Der Verkehrslärm bedeute auch für Tiere Stress. Dies führe zu Leistungseinbußen in der Milchproduktion, und zum Abort von trächtigen Tieren. Dadurch werde die Existenz von seinem Milchviehbetrieb gefährdet.

Er bezweifelt, dass diese lokalen Besonderheiten bei der Schallberechnung berücksichtigt worden seien und fordert eine Prüfung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei seinem Anwesen.

Er meint, dass die der Lärmberechnung zugrunde liegenden Grenzwerte der 16. BImSchV zu hoch und veraltet seien und nicht den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen. Er fordert daher die Neuberechnung nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen. Er meint, die Grenzwerte der 16. BImSchV seien im Bereich seines Anwesens bereits überschritten.

Um die Einhaltung der Vorgaben des § 41 BImSchG sicherzustellen, wurden unter anderem die 16. BImSchV und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) erlassen. Im Rahmen der Lärmberechnung nach RLS 90 werden sowohl der Lkw-Anteil als auch die Steigungsverhältnisse berücksichtigt.

Die 16. BImSchV gilt in allen Fällen, in denen es um den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen geht. Betroffen sind damit im Grundsatz alle Fälle, in denen eine neue Straße geplant wird oder eine wesentliche Änderung der Straße durchgeführt wird, vergleiche § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Dabei ist zu beachten, dass die 16. BImSchV auf die RLS 90 verweist und damit auch diese einschlägig ist. Andere Regelwerke sind daneben nicht einschlägig.

Die Überprüfung der Lärmsituation hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen. Es besteht damit kein Anspruch des Einwenders auf Lärmschutzmaßnahmen. Aufgrund der Tatsache, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, ist weder mit einer erhöhten Stressgefahr für Mensch noch für Tier zu rechnen. Dabei ist zu beachten, dass die 16. BImSchV, die auf §§ 41 und 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG beruht, dem Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche dient. § 2 der 16. BImSchV stellt bei den „Anlagen“ und „Gebieten“ ausschließlich auf solche ab, die dem zumindest vorübergehenden Aufenthalt von Menschen zu dienen bestimmt sind. Auch im Rahmen des passiven Lärmschutzes sind nur die zumindest zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienende Räume schutzwürdig. Da für Tiere keine höheren Lärmschutzanforderungen als für Menschen gelten können, scheidet auch insoweit zusätzliche Schutzvorkehrungen aus.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass laut der Planung das Grundwasser abgesenkt werden solle. Dies könne zu gravierenden Schäden im Absenkungstrichter führen. Dadurch können Schäden an Gebäuden und auch an den Straßen entstehen. Die Fließrichtung ist derzeit noch nicht untersucht, somit ist eine genaue Grundwasserbestandsaufnahme nicht durchgeführt. Bei der derzeitigen Planung sei im gesamten Straßengebiet mit Setzungsschäden zu rechnen. Auch an den Straßen, die in dieses Gebiet fallen, sei mit Absenkungen zu rechnen und von Folgekosten auszugehen.

Es sei zudem mit einer Unterbrechung der Kapillarschicht zu rechnen, welche zu Vegetationssterben (Bäume, Früchte) führen könne und nicht bewertet worden sei.

Auch können Quellen, die aktuell Löschteiche und Bäche füllen, unterbrochen werden. Es sei hierzu kein Lösungsansatz in der Planung aufgeführt. Bestehende Brunnen können durch die Absenkung des Grundwassers vertrocknen. Hierzu müssen Brunnenbesitzer neu bohren, um nun das tiefere Wasser abzugreifen.

Es wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen. Zudem werden in dem in der Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich Beweissicherungen durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09) durchgeführt. Außerhalb dieses Bereiches ist nicht mit vorhabenbedingten Schäden zu rechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass die „Regionaltrasse“ mehrere landwirtschaftliche Flächen durchschneide. Diese Flächen werden meist diagonal durchschnitten, sodass diese Grundstücke mit den bestehenden Ackergeräten wirtschaftlich unrentabel seien. Da sich im Raum Waldsassen hauptsächlich Grünland und Biogasbetriebe befinden, deren Betriebsgröße im mittleren und kleinen Bereich liege, würde der Wegfall zu einer Existenzgefährdung führen. Ersatzflächen gebe es nicht (Stand Oktober 2013).

Es wird auf Ziffer 1.1 unter C.III.4.2.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich der Frage nach Ersatzland wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender führt aus, dass bisher keine echte Alternativprüfung durchgeführt worden sei, was sich in einem Antwortschreiben vom 18.11.2011 Drucksache 17/7764 Antwort vom Deutschen Bundestag zeige.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er meint, dass die Bewertung der „Regionaltrasse“ mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,8 neu zu prüfen und bereits jetzt schon nicht mehr aktuell sei, da die Kosten der „Regionaltrasse“ ohne die Änderung die angestrebten 35 Millionen bereits jetzt mit etwa 14 % überschreiten.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen die Gesamtkosten bei 39,9 Millionen Euro bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9. Als bauwürdig sind Projekte im Bundesverkehrswegeplan erachtet, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt. Daher sind auch aktuelle Kostensteigerungen über die im Bundesverkehrswegeplan 2030

enthaltenen Gesamtkosten hinaus möglich und die Maßnahme bauwürdig, solange das Nutzen-Kosten-Verhältnis trotz Kostensteigerungen über 1 liegt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwander trägt auch vor, dass von der Stadt Waldsassen eine Alternative bei Sperrung des Lkw-Verkehrs aufgezeigt worden sei, in welcher eine innerörtliche Verbindungsstraße eine Entlastung und kostengünstige Alternative darstelle.

Die von der Stadt Waldsassen damals vorgeschlagene Umleitungsstrecke über Schirnding nach Mitterteich ist mit 37 km fast doppelt so lang wie die Verkehrsführung über Waldsassen. Sie ist daher wenig attraktiv, weshalb sie nicht angenommen würde und der Verkehr daher weiterhin durch Waldsassen fließen würde. Die Sperrung der Straße für Lkw-Verkehr ist dagegen nicht Gegenstand dieses Verfahrens und obliegt auch nicht der Planfeststellungsbehörde, sondern der Straßenverkehrsbehörde, vergleiche § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er führt aus, dass den Belangen der Bürger von Waldsassen keine Rechnung getragen werde, da eine „Regionaltrasse“ durch den Bürgerentscheid im Jahr 2009 abgelehnt worden sei.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwander trägt vor, dass durch die „Regionaltrasse“ eine Erweiterung seines landwirtschaftlichen Betriebs nicht mehr möglich sei. Hierzu müsse wieder ein komplett neuer Stall gebaut werden, da der jetzige Stall nicht mehr nutzbar sei und zukünftig als „Jungstall“ fungieren solle. Ein neuer Stall solle gebaut werden. Da diese Seite jetzt durch die Regionaltrasse verbaut würde, müsse die komplette Hofseite gespiegelt werden.

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.20 des Beschlusses Bezug genommen.

10. Er meint, dass die Lärmbelästigung und die Staubbelastung aufgrund der Nähe nicht hinzunehmen seien, da keine Lärmschutzmaßnahmen Richtung seines Anwesens erfolgen sollen. Die Grenzwerte für Lärm können ohne diese Maßnahmen in seinen Gebäuden nicht eingehalten werden. Der geplante und genehmigte Stall sei etwa 25 Meter von der Straße entfernt. Durch den Lärm ohne aktiven Lärmschutz komme es bei den Rindern zu Leistungsverlust und Aborten. Er sehe hier den eigenen Betrieb und die Existenz gefährdet.

Es wird auf Ziffer 3 unter 4.2.1.20 des Beschlusses verwiesen.

Die Befürchtung der Gefährdung des Betriebes und der Existenz ist daher unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender führt aus, dass es zu einer einseitigen Belastung durch Flächenverlust komme. Neben der Fläche direkt vor seinem Stall komme es zum Flächenverlust durch zwei Regenrückhaltebecken im Bereich Flur 252. Er bittet hier um rechtliche Prüfung und ob die Regenrückhaltebecken auf die andere Straßenseite beziehungsweise in die Ausgleichsfläche verbaut werden können, um einen „gleichmäßigen“ Wertverlust anzustreben.

Es wird auf Ziffer 9 unter 4.2.1.20 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Zudem seien Ersatzflächen für den entstandenen Flächenverlust bereitzustellen.

Hinsichtlich der Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland wird auf C.III.4.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Der Einwender führt aus, dass durch die Durchschneidung zwischen Kondrau und seinem Anwesen auch die Versorgungsleitungen durchtrennt werden. Hier sei sicherzustellen, dass Wasser, Kommunikation und Strom aufrechterhalten bleiben. Seine Melkmaschine sei 24 Stunden, 7 Tage in der Woche im Einsatz. Ausfallzeiten >1 Stunde führen zu einem Produktionsverlust und vor allem zu einer gesteigerten Mastitisinfektion, die zu einem Ableben der Kuh führen könne. Bei größeren Ausfallzeiten sei die elektronische Versorgung seines Betriebes sicherzustellen.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

14. Weiterhin führen Ausfallzeiten der elektronischen Leitungen zu einem Ertragsverlust der Photovoltaikanlage. Für die Ausfallzeiten fordert er eine entsprechende Entschädigung.

Der Vorhabenträger lehnte eine derartige Auflage ab.

Da die elektronische Versorgung durch den Vorhabenträger sichergestellt wird, vergleiche Ziffer 13, besteht für diese Forderung kein Raum. Eine über die Sicherstellung der elektronischen Versorgung hinausgehende Verpflichtung zum Ersatz etwaiger Ausfallzeiten der Photovoltaikanlage ist nicht handhabbar. Es kann sich dabei zudem um maximal kurzfristige, nicht vermeidbare Beeinträchtigungen handeln. Auch ohne

eine Straßenbaumaßnahme kann es gegebenenfalls zu einem Stromausfall kommen, den ein Bürger ohne Entschädigung hinnehmen muss.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Er führt aus, dass auch die elektronische Versorgung der Halle, welche durch seinen Stall gehe, aufrechtzuerhalten sei.

Der Vorhabenträger sicherte diese zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

16. Der Einwender führt aus, dass es durch den Bau zu Staubablagerungen und einem Ertragsverlust auf seiner Photovoltaikanlage komme. Die Reinigung der Anlage sei hier vom Vorhabenträger durchzuführen beziehungsweise zu vergeben. Der Betreiber der Anlage sei hier über Termin und Ablauf zu informieren.

Es wird auf Ziffer 6 unter C.III.4.2.1.20 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Der Einwender trägt vor, dass die geplante Güllegrube ohne verstärkte Maßnahmen geplant sei und in den nächsten zwei Jahren gebaut werde. Der Plan sei bereits genehmigt und liege vor. Diese Planung berücksichtige keine „besonderen“ Baumaßnahmen von Straßen und Bauerschütterungen. Somit besteht eine Gefährdung des Grundwassers. Diese Gefährdung müsse abgestellt werden. Sofern hier verstärkte Maßnahmen erforderlich seien, seien die Kosten zu übernehmen.

Beweissicherungen werden durch die Bundesrepublik Deutschland an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Die Güllegrube befindet sich innerhalb dieses Korridors. Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dieser entstanden sind, werden diese entschädigt.

Es wird zudem eine Grundwasser-Beweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen. Dies beinhaltet auch, gegebenenfalls Baumaßnahmen an der Güllegrube auf Kosten des Vorhabenträgers vorzunehmen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

18. Er führt aus, dass es durch die „Regionaltrasse“ zu einem Wertverlust seines Grundstücks inklusive landwirtschaftlichen Gebäuden komme. Für den Wertverlust fordert er Schadensersatz. Die Summe sei von Sachverständigen, welche den Verkehrswert der Gebäude vor und nach dem Bau ermitteln, zu bestimmen.

Es wird zudem auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Er führt weiter aus, dass der Teich in der Rothen Lohe als Löschteich des gesamten südlichen Bereichs Kondrau angedacht sei. Die Wasserspeisung erfolge durch Quellen oberhalb dieses Teiches. Sofern der Grundwasserspiegel gesenkt werden solle, sei mit einer Versiegelung der Quellen zu rechnen und somit könne der Löschteich nicht mehr genutzt werden. Der Löschteich müsse auch weiterhin erhalten und sichergestellt werden.

Der Vorhabenträger sicherte dies zu.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

20. Er meint, dass durch die Erschütterungen und Grundwassersenkung im gesamten Bereich um die „Regionaltrasse“ an Stall- und Hausgebäude sowie an der im Einwendungsschreiben näher bezeichneten Scheune mit Beschädigungen zu rechnen sei.

Es findet in dem in Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) eine Beweissicherung statt (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09). Da die genannten Gebäude sich nicht innerhalb dieses Beweissicherungskorridors befinden, ist nicht mit vorhabenbedingten Schäden zu rechnen.

Ergänzend ist anzuführen, dass an den genannten Gebäuden auch keine Beweissicherungen hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung vorgesehen sind, vergleiche die unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 festgesetzten Auflagen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

21. Der Einwender macht unter anderem auf Verstöße gegen das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit, das Eigentum und den eingerichteten und ausgeübten landwirtschaftlichen Betrieb sowie Verstöße gegen das Planungsrecht, BImSchG, 16. BImSchV, 24. BImSchV, 39. und Richtlinie 2008/50/EG aufmerksam.

Da die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, vergleiche Ziffer 10, kommt es zu keinem Verstoß gegen das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit.

Hinsichtlich des behaupteten Eingriffs in das Eigentum, ist auszuführen, dass dieser gemäß Art. 14 Abs. 3 GG zulässig ist. Als Rechtsgrundlage für die Enteignung dient hierbei § 19 Abs. 1 FStrG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayEG, vergleiche dazu auch C.III.4.1.2 des Beschlusses.

Inwiefern durch die Maßnahme gegen ein etwaiges Planungsrecht verstoßen werden soll, ist nicht ersichtlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

22. Der Einwender fragt, ob im Planfeststellungsverfahren nur die „Regionaltrasse“ zur Verfügung stehe oder nichts. Ergänzend möchte er wissen, ob im Bundesverkehrsministerium eine Priorisierungsliste für die Varianten vorliegen würde.

Dem Antrag auf Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens liegt die „Regionaltrasse“ zugrunde. Das Planfeststellungsverfahren behandelt die Frage, ob diese Trasse planfeststellungsfähig ist. Aus § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG ergibt sich dabei die Pflicht planerische Varianten in Betracht zu ziehen.

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planalternativen (vergleiche Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az.: 4 A 15.01). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planfeststellungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vergleiche Urteil des BVerwG vom 28.03.1998, Az.: 4 A 7.97).

Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium (beispielsweise Raumordnungsverfahren) nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG, Urteil vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativprüfung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören beispielsweise Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az.: 4 B 1-11.92).

Die Planfeststellungsbehörde kann demnach jedenfalls keine andere als die beantragte Trasse planfeststellen.

Ob eine derartige Priorisierungsliste im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorliegt, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

23. Der Einwender fragt auch, welche Auswirkungen es haben würde, wenn die Häufigkeiten der Schadstoffüberschreitungen tatsächlich überschritten werden, obwohl sie nach der Berechnung nicht überschritten werden.

Auch bei höherem Verkehrsaufkommen als angenommen dürften die Grenzwerte kaum überschritten werden, da die Grenzwerte insgesamt weit unterschritten werden.

Mit einem Überschreiten der gesetzlich zugelassenen Anzahl an Überschreitungen ist daher nicht zu rechnen.

4.2.2.28 Einwender Nr. 6B-50

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er trägt auch vor, dass die gewählte Trassierung nicht den Vorgaben des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen entspreche. Der Bund wünsche eine Umgehung und keine weitere Stadtdurchfahrung. Der Vorhabenträger setze sich somit über die eindeutigen Vorgaben hinweg.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof festgestellt habe, dass man auf dieser Trasse keine Umgehung bauen könne, außer man unterfahre die Stadt. Dies sei nach Ansicht des Einwenders vorliegend nicht der Fall.

Es wird diesbezüglich auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er meint, dass es nicht sein könne, dass andere Orte vom Verkehr entlastet werden und Waldsassen nicht und bezieht sich dabei auf eine Aussage des ehemaligen Bundesverkehrsministers Ramsauer. Er fordert im Hinblick auf diese Aussagen, dass der Bau der „Regionaltrasse“ nicht weiterverfolgt werde und der Bau einer echten Umgehung schnellstmöglich umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender zweifelt die der Planung zugrundeliegenden, prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen an. Der Schwerverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % sei für die Regionaltrasse mit zunehmendem überregionalem Schwerverkehrsanteil zu niedrig angesetzt. Gerade im Hinblick auf seine Autobahn-Zubringerfunktion sei dieser Anteil vielmehr mit 15-20 % zu berechnen.

Es wird auf C.III.4.1.14 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er führt aus, dass es Aufgabe der Landesplanung sei, nach Maßgabe des Raumordnungsgesetzes den Gesamttraum Bayerns und seine Teilräume auf Grund einer fachübergreifenden Koordinierung unter den Gesichtspunkten der Raumordnung zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei seien gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen zu schaffen und zu erhalten (Art. 3, 17 und 25 BayLplG).

Er meint zudem, dass sich die Grundlagen der Landesplanerischen Beurteilung von 1996 wesentlich geändert haben.

Die Planung steht im Einklang mit der Landesplanung. Es wird auf C.III.4.1.19 und C.III.3.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er fordert, dass die „Kappelwaldtrasse“ realisiert werde. Das Heilquellenschutzgebiet stelle kein unüberwindbares Hindernis dar.

Es wird auf Ziffer 17.11 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwender wendet auch ein, dass das Schutzgut Mensch nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt werde und eine nachvollziehbare Abwägung gegenüber dem Schutzgut Natur nicht stattfinden würde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Die „Regionaltrasse“ verletze den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Der Zweck dieser Trasse sei, eine leistungsstarke Verbindung zwischen Wirtschaftsräumen herzustellen. Sie sei nicht verhältnismäßig, da neue Betroffenheiten entstehen. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 16 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. *Nach Ansicht des Einwenders müssen die Anwohner gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Ziffer 3 StVO vor Lärm und Abgasen geschützt werden. Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setze nicht voraus, dass ein bestimmter Schallpegel überschritten werde. Die für andere Sachverhalte normierten Regelwerke (wie beispielsweise die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die 16. BImSchV) seien nicht unmittelbar einschlägig. Maßgeblich sei vielmehr, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringe, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden müsse. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms sei nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt.*

Der Lärm ist seiner Meinung nach nicht akzeptabel, da er bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermeidbar wäre.

Es wird auf Ziffer 17 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. *Der Einwender trägt weiter vor, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung in seinem Garten führen würde. Es seien für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards der 16. BImSchV und mit Blick auf das Vorsorgegebot die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.*

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. *Im Erläuterungsbericht sei die gewählte Trasse, damit gerechtfertigt worden, dass auch die anderen Varianten mit erheblichen und gravierenden Eingriffen verbunden seien. Die gewählte Trasse sei quasi das geringste Übel. Die Lärm- und Schadstoffbelastung stehe in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“ der Verkehrssituation. Der Einwender führt weiter aus, dass nur eine echte Umgehung Waldsassen wirklich entlasten würde, welche hiermit gefordert werde.*

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. *Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissions-*

grenzwerte für PM10 und NOX gemäß §§ 3 und 4 der 22. BImSchV überschritten werden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Der Einwender fragt, wie hoch der Kosten-Nutzen-Faktor für eine Sperrung für den Lkw-Verkehr sei.

Die Frage einer Sperrung der Strecke für Lkw ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und obliegt auch nicht der Planfeststellungsbehörde. Einzelheiten zu Streckensperrungen sind Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses zu entnehmen.

19. Der Einwender führt aus, dass er kein Verständnis für die aktuelle Gültigkeit der Landesplanerischen Beurteilung habe. Diese sei veraltet und nicht mehr aktuell.

Es wird auf C.III.4.1.19 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen

20. Der Einwender trägt vor, dass der Flächenverbrauch nicht maßgeblich sei für eine Variante. Eine Ortsumgehung verbrauche immer Fläche, lediglich die Null-Lösung verbrauche keine Fläche.

Es ist zu erwidern, dass der Flächenverbrauch auch nicht das einzige Kriterium der Trassenwahl ist, sondern vielmehr eines von einer Vielzahl von Kriterien, die in die Abwägung eingeflossen sind. Hinsichtlich der Einzelheiten der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

21. Der Einwender fragt, ob Waldsassen eine eigene Messstelle bekomme, um die Schadstoffe zu kontrollieren, oder ob sich die Messstelle weiterhin in Arzberg befinde. Er fordert zur Überprüfung und Sicherung der Schadstoffbelastung eine eigene Messstelle für Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.29 Einwender Nr. 6B-51

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.II.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass der Schwerlastverkehr auf dieser Straße und das Auf- und Abfahren von der „Regionaltrasse“ zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume, seines Gasthofs, seines Biergartens, seiner Gästezimmer und der häuslichen Umgebung führe. Besonders gravierend seien die durch den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden beziehungsweise die in der Nacht verursachten Geräuschmissionen. Ein ungestörtes Schlafen sei durch den Lkw-Verkehr praktisch nicht mehr möglich.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses sowie auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d verwiesen.

§ 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV dient dem Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche. § 2 der 16. BImSchV stellt im Hinblick auf die Schutzbedürftigkeit auf bestimmte Gebietskategorien (wie beispielsweise Wohngebiete) ab, nicht aber auf einzelne Betriebsarten (wie beispielsweise Gasthof) innerhalb eines solchen Gebiets. Die Überprüfung der Lärmsituation hat (wie vorstehend erläutert) ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Damit ist vorliegend aber auch die Verkehrslärm- und Abgasbelastung hinsichtlich des Gasthofs mit Biergarten, der Gästezimmer und der häuslichen Umgebung hinzunehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender befürchtet massive Geschäftseinbußen durch den Bau und den späteren Betrieb der „Regionaltrasse“. Der Umsatz in seinem Hotel- beziehungsweise Restaurantbetrieb werde aufgrund der Lärmbelästigung zurückgehen. Ein ungestörtes

Schlafen seiner Gäste bei ungeöffnetem Fenster sei nicht mehr möglich. Die zu erwartenden Umsatzeinbußen nehmen für ihn ein existenzielles Ausmaß an. Arbeitsplätze seines Betriebs seien massiv gefährdet.

Er könne Umsatzrückgänge über Jahre nicht entschädigungslos hinnehmen. Die Baumaßnahme lasse erwarten, dass sein Betrieb ungewöhnlich schwer getroffen und in seiner Existenz gefährdet werde. Dies gelte umso mehr, als das geplante Bauvorhaben überwiegend überörtliche Zwecke verfolge und er nach Beendigung der Baumaßnahmen keinerlei Verbesserungen für sein Geschäft zu erwarten habe.

Wie unter Ziffer 3 beschrieben, werden die maßgeblichen Grenzwerte im Hinblick auf den zu erwartenden Verkehrslärm sowie in Bezug auf Luftschadstoffe weder tagsüber noch nachts überschritten.

Im Hinblick auf die Beeinträchtigungen während der Bauphase ist auszuführen, dass eine Erschließung des Gasthauses auch während der Baumaßnahmen – unter Umständen mit kurzzeitigen Einschränkungen – durch den Vorhabenträger gewährleistet wird.

Hinsichtlich des zu erwartenden Baulärms werden die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte am Anwesen des Einwenders überschritten, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Insofern wurden für dieses Anwesen unter A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen und auf Entschädigung in Geld festgesetzt. Außerdem wurde unter A.III.2.1.2.5 dieses Beschlusses eine Entschädigungsregelung für Beeinträchtigungen durch Baulärm unter gewissen Voraussetzungen für genehmigte Freisitz- und Freischankflächen, die im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme betrieben werden, aufgenommen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 und die unter A.III.2.1 gemachten Auflagen verwiesen. Insbesondere wurde unter A.III.2.1.1.2 festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen, Bauarbeiten während der Nachtzeit finden nicht statt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt weiter vor, dass für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards der 16. BImSchV und mit Blick auf das Vorsorgegebot die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant seien. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender führt weiter aus, dass die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerverkehr wegen der Gesundheitsgefahren nicht hinnehmbar sei, wenn diese durch Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden können. Es sei aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX überschritten würden. Es sei erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt. Es seien unbedingt Messungen vor Ort durchzuführen, alleinige Computerhochrechnungen würden der Schwere des Eingriffs in das Stadtgebiet nicht gerecht werden. Zudem hänge die Schadstoffbelastung grundsätzlich mit der Verkehrsprognose zusammen, die grundsätzlich bestritten werde.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Antragsteller beantragt die Durchführung einer Beweissicherung seines Anwesens und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernstem Stand der Technik) ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende. Er befürchtet, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich sei, liege sein Gasthof direkt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Beweissicherungen werden durch die Bundesrepublik Deutschland an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das im Einwendungsschreiben genannte Gebäude befindet sich innerhalb dieses Korridors.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

8. Er befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Haus durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten. Er fordert hinsichtlich des Leistungsumfangs eine Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Benachrichtigung mit Bilddokumentation je Gebäude und einen Schlussbeweissicherungsbericht. Ferner müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Neben den Bodenbewegungen und Erschütterungen komme es zu einer ungünstigeren Veränderung der Grundwasserverhältnisse, da das geplante Trogbauwerk den Grundwasserstrom unterbreche. Er befürchtet eine Durchfeuchtung seines Hauses und Beschädigungen durch Setzungen und Vernässungen.

Hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung werden an den im Einwendungsschreiben genannten Gebäude keine Beweissicherungsmaßnahmen vorgenommen, vergleiche Auflagen unter A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses.

Das Gebäude befindet sich jedoch innerhalb des Beweissicherungskorridors, vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Insofern wird auf die Auflage unter A.III.2.1.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Hinsichtlich der befürchteten Setzungen und Vernässungen wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Soweit sich die Einwendung nicht erübrigt hat, wird sie zurückgewiesen.

8. Sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauwerks seien bauliche Maßnahmen vorzusehen, die einen Grundwassereingriff, der für sein Anwesen nachteilig sein könne, verhindern. Die geplanten Maßnahmen und Nachweise seien rechtzeitig vor Bauausführung dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen. Die Beweissicherungsmaßnahmen während des Baus und auch nach Fertigstellung der Trogstrecke seien dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen und danach jährlich.

Es wird auf Ziffer 9 unter C.III.4.2.2.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er fordert, dass die Dränleitungen und Düker so zu konzipieren seien, dass sie abschnittsweise kontrollierbar und der Wasserablauf messbar sei.

Es wird auf Ziffer 10 unter 4.2.2.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er beantragt die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger bei erkennbaren Schädigungen seiner beiden Anwesen.

Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dem Gebäude entstanden sind, werde diese durch den Vorhabenträger ersetzt.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

11. Der Einwender trägt auch vor, dass durch den Bau der „Regionaltrasse“ gezielt internationaler Transitverkehr durch besiedeltes Stadtgebiet geleitet werde und dass diese Abkürzung auch für Lkw, die die Maut nicht zahlen wollen, attraktiv sei. Es ergebe sich daher keine Entlastung, sondern vielmehr eine zusätzliche Belastung für Waldsassen. Die im Verkehrsgutachten prognostizierten Schwerverkehr-Anteile lägen weit unter dem Anteil für grenzüberschreitende Bundesstraßen. Der Einwender zweifelt damit erneut die Verkehrsprognose an. Vielmehr werde es seiner Ansicht nach zu einer erheblichen Verkehrszunahme kommen. Der Einwender ergänzt, dass die bisherigen Verkehrszählungen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke über Waldsassen als „Schleichweg“ benutzt werde und wären daher nicht als Grundlage für Prognosen geeignet. Mit Blick auf seine Autobahnzubringerfunktion sei dieser Anteil vielmehr mit 15-20 % zu berechnen.

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er führt aus, dass sein Eigentum durch den geplanten Bau der „Regionaltrasse“ von einer erheblichen Steigerung von Lärm und Schadstoffen belastet werde. Diese können zu erheblichen Belästigungen, Umsatzeinbußen und sogar zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen. Dadurch sinke die Qualität seines Eigentums als Wohnstandort, als Übernachtungsbetrieb und als Gaststätte. Damit gehe ein Verlust des Verkehrswertes einher. Diese Wertminderung bedeute eine Verletzung seines Grundrechts auf Eigentum gemäß Art. 14 Abs. 1 GG. Es handele sich hier nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums gemäß Art. 14 Abs. 2 GG beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff. Weil dieser nicht in voller Höhe auszugleichen sein werde, sei der Bau der „Regionaltrasse“ mit seinem Interesse unverträglich.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden, wie unter Ziffer 3 erläutert, nicht überschritten. Die Befürchtung hinsichtlich erheblicher Belästigungen, Umsatzeinbußen und Gesundheitsbeeinträchtigungen ist daher unbegründet.

Hinsichtlich des befürchteten Wertverlusts wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Der Einwender beantragt eine Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich der Abfahrt von Waldsassen; die Orientierungswerte der DIN 18005 seien einzuhalten.

Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte besteht kein Anspruch auf eine Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich seines Wohnhauses, vergleiche Unterlage 8.1d des Beschlusses. Auch im Übrigen besteht kein Anspruch auf weitergehenden Lärmschutz, da die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, vergleiche diesbezüglich C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie die Unterlage 8.1d.

Hinsichtlich der Forderung der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 Teil I wird auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er führt aus, dass hydrologische Gutachten, eine Beweissicherung und Schadensübernahme durch den Vorhabenträger bei Bauschäden und späteren Schäden, Setzungen oder Vernässungen sowohl während der Bauzeit als auch nach Inbetriebnahme der „Regionaltrasse“ zu erwarten seien.

Es wird auf Ziffer 7 verwiesen.

15. Der Einwender meint, dass der Fahrbahnbelag aus Flüsterasphalt hergestellt werden müsse, sowohl auf der „Regionaltrasse“ als auch im Bereich der geplanten Ausfahrt.

Es wird auf C.III.3.5.1.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Er führt auch aus, dass die Geschwindigkeit auf 50 km/h zu begrenzen sei.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.30 Einwender Nr. 6B-51b und Nr. 6B-51c

1. Der Einwender bringt vor, dass ihm durch die bevorstehenden Baumaßnahmen erhebliche Geschäftseinbußen drohen. Schon während der vier Jahre geplanten Bauarbeiten bleibe jegliche Übernachtungskundschaft aus. Da ihn die vielfältigen Baumaßnahmen stark beeinträchtigen, sei ein starker Umsatzeinbruch zu befürchten.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.29 dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt aus, dass mit 4.100 m² Lärmschutzmauern mit bis zu 6 m Höhe Waldsassen quasi zubetoniert werde und trotzdem noch ganze Bereiche ohne den erforderlichen Lärmschutz bleiben würden.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher dort keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände.

Die Bereiche, wo zur Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte Lärmschutzwände notwendig werden, sind in Unterlage 8.1d dargestellt. Die maximale Höhe der Lärmschutzwände von 6 m wird nur im Bereich von Bau-km 4+226 bis 4+400 auf einer Länge von 174 m erreicht. Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer negativen Prägung derart, dass die Stadt Waldsassen zubetoniert wird, kann aber nicht die Rede sein. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er meint, dass bereits jetzt grenzwertige Lärmschutzwerte ausgewiesen seien. Auf jeden Fall werden seiner Meinung nach die Verkehrsprognosen weit überschritten werden.

Aufgrund der amtlichen Verkehrszählung im Jahr 2016 habe sich eine Steigerung des Lkw-Verkehrs in nur vier Jahren von 2012 bis 2016 um 80 % ergeben. Ausgehend von diesen Fakten könne die Verkehrsprognose für 2030 von 1000 Lkw auf keinen Fall richtig sein. Es liege auf der Hand, dass die grenzwertigen Lärm- und Luftschadstoffwerte laut Planung der Praxis nicht standhalten und nach dem Bau der Straße wahrscheinlich übertroffen werden.

Er führt aus, dass die Wirtschaft in Cheb expandiere und Gewerbegebiete mit bedeutenden Firmensiedlungen entstehen. Derzeit werde in Cheb ein Lieferzentrum mit 100 Andockstationen für Lkw hauptsächlich für Lieferungen nach Deutschland gebaut.

Auf einer Fläche von 70.000 m² sollen bis zu 800 Arbeitsplätze entstehen, was zusätzliche Lkw bringe, die täglich durch Waldsassen fahren. Er zweifelt, dass unter anderem das neue Tchibo-Logistikzentrum schon mit eingerechnet worden sei.

Es wurden die gesetzlich vorgegebenen Lärmschutzwerte als Grenzwerte angesetzt und diese werden mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit der Ausnahme von zwei Stellen im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 eingehalten.

Hinsichtlich der Anzweiflung der Verkehrsprognosen wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese anzuzweifeln sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er meint, dass die geplante Straße dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht werde und deshalb keine Lösung auf Dauer sei. Der geplante Linksabbiegeverkehr sei realitätsfern und könne in der Praxis nicht funktionieren.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er führt aus, dass bereits im Jahr 2003 der Verwaltungsgerichtshof München die Auffassung vertreten habe, dass man auf dieser Trasse keine Umgehung bauen könne, es sei denn man würde die Stadt unterfahren. Geplant seien aber nur zwei Stadtunterführungen von je 79,5 m und dies sei noch keine Stadtunterführung.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er trägt vor, dass 2009 mit dem Bürgerentscheid die Trasse abgelehnt und eine echte Umgehung gefordert worden sei.

Er fordert eine „echte, weiträumige Umgehung von Waldsassen“, da Alternativen zur geplanten Regionaltrasse vorhanden seien.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Es handelt sich bei der plangegenständlichen Trasse, wie bereits erläutert, um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er trägt weiter vor, dass die Realisierung der Trasse in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit gefährde. Die Trasse führe mitten durch Waldsassen. Sie sei eine Stadtdurchfahrung und keine Umgehung. Die Planung entspreche nicht den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans. Eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung von der A 93 in Mitterteich zum Grenzübergang nach Tschechien sei durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach nicht geplant.

Da die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden, wird das Recht auf Leben und Gesundheit nicht gefährdet. Bei der Trasse handelt es sich, wie unter Ziffer 6 bereits erläutert, um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Die Realisierung einer echten Umgehung hingegen senke nachweislich die Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Wie bereits erläutert, handelt es sich um eine echte Umgehung. Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche Ziffer 6. Die Fragen der Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung sind dabei einige Aspekte von vielen, die in diese Abwägung Eingang fanden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwander trägt darüber hinaus gegen die Tektur C Folgendes vor:

10. Er befürchte jegliches Ausbleiben von Übernachtungskundschaft, da ihn die vielfältigen Baumaßnahmen stark beeinträchtigen werden. Zudem sei ein starker Umsatzeinbruch zu befürchten. Der mit sehr viel Aufwand aufgebaute Terrassenbetrieb werde dann vollständig zum Erliegen kommen. Seine Existenz sei massivst gefährdet.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.29 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der angesprochenen Außengastronomie wurden unter A.III.2.1.2.5 dieses Beschlusses Entschädigungsregelungen für Beeinträchtigungen durch Baulärm unter gewissen Voraussetzungen aufgenommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er führt aus, dass er hinsichtlich des Baulärms einen Anspruch auf Entschädigung habe, da der Immissionsrichtwert beziehungsweise projektspezifische Richtwert überschritten werde. Des Weiteren habe er Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für Fenster im 2.OG, da höchstens fünf Monate pro Jahr der Wert über 62 Dezibel betragen werde.

Er verzichte gerne auf die Entschädigung und auf die passiven Schallschutzmaßnahmen, Hauptsache die Regionaltrasse komme nicht und es werde eine echte Umgehung so schnell wie möglich gebaut.

Hinsichtlich der Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung sowie auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen wird auf die unter A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 gemachten Auflagen verwiesen.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Umgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er macht geltend, dass nach Untersuchungen des Umweltbundesamts Baulärm das menschliche Nervensystem belastet und Auslöser für gesundheitliche Beeinträchtigung wie Bluthochdruck oder Herz-Kreislauf-Schwäche sein könne. Zwar sei Baulärm innerhalb des gesetzlich erlaubten Rahmens nicht direkt schädlich für die Ohren, wohl aber schädlich für das Gemüt und die Gesundheit der Anwohner.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Außerdem wurden unter A.III.2.1 verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Unter A.III.2.1.1.2 wurde insbesondere festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen und Bauarbeiten während der Nachtzeit nicht stattfinden.

Es ist nicht zu verkennen, dass den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm während der Bauphase ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Durch die unter A.III.2.1 dieses Beschlusses vorgesehenen Auflagen verlieren diese Belange jedoch an Gewicht, sodass die Gründe für die geplante Straßenbaumaßnahme insgesamt überwiegen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Beeinträchtigungen durch Baulärm nicht dauerhaft, sondern ausschließlich im Rahmen der Baudurchführung gegeben sind. Zwar wird die Gesamtbauzeit auf ungefähr sechs Jahre geschätzt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Bauarbeiten nicht überall sechs Jahre andauern werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er bringt vor, dass die Wirtschaft in der Nachbarstadt Cheb boome und Gewerbegebiete mit bedeutenden Firmenansiedlungen entstanden seien. Der Tageszeitung „Der neue Tag“ vom 04.09.2019 habe er entnommen, dass die Immobilienfirma Accolade etwa fünf Millionen Euro in ein weiteres Gewerbegebiet investiere. Der Bau laufe unter der Ägide des Logistikentwicklers Panattoni Europe. Das fertige Areal solle eine Ausdehnung von 74.000 Quadratmetern haben, die ersten Flächen sollten bis April nächsten Jahres fertiggestellt sein, was zusätzliche Lkw bringe, die täglich durch Waldsassen fahren werden.

Es wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und 2.2.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.31 Einwender Nr. 6B-53

1. Der Einwender führt aus, dass er durch die Realisierung der Weiterführung auf dem Bahndamm in erheblichem Maße in seinem Recht auf Leben und Gesundheit verletzt werde.

Die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses und auf die Ergebnistabelle 1.2 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verletzung des Rechts auf Leben und Gesundheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, folgeschweren Fehleingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt auch vor, dass durch den Bau der „Regionaltrasse“ gezielt internationaler Transitverkehr durch besiedeltes Stadtgebiet geleitet werde und dass

diese Abkürzung auch für Lkw, die die Maut nicht zahlen wollen, attraktiv sei. Es ergebe sich daher keine Entlastung sondern vielmehr eine zusätzliche Belastung für Waldsassen. Der Einwender zweifelt damit die Verkehrsprognose an. Er meint, dass die bisherigen Verkehrszählungen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke über Waldsassen als „Schleichweg“ benutzt werde und wäre daher nicht als Grundlage für Prognosen geeignet.

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt vor, dass der Naturschutz nicht vorrangig gegenüber dem Schutz der Gesundheit und der Lebensqualität des Menschen sein könne. Er wendet ein, dass das Schutzgut Mensch nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt werde und eine nachvollziehbare Abwägung gegenüber dem Schutzgut Natur nicht stattfinden würde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender trägt vor, dass der Straßenneubau trotz aller Schutzmaßnahmen zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in der Stadt Waldsassen und bei seinem Anwesen führe.

Es wird auf Ziffer 1 Bezug genommen. Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender trägt vor, dass durch den Straßenneubau erhebliche, umständliche Nebenarbeiten wie beispielsweise am Kanalsystem in der Stadt erforderlich seien.

Die durch die Baumaßnahme notwendig werdenden Nebenarbeiten, wie beispielsweise am Kanalsystem der Stadt Waldsassen, werden durch den Vorhabenträger mit durchgeführt.

Der Einwand hat sich erübrigt.

8. Der Einwender trägt vor, dass durch den vorhersehbar ansteigenden Schwerlastverkehr mit einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen zu rechnen sei. Er zweifelt die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchung an.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender trägt weiter vor, dass durch die Weiterführung der B 299 auf dem Bahndamm im Bereich der Schirndinger Straße eine Anbindung geplant sei. In diese Anbindung solle laut Planzeichnung der Zufahrtsweg zu seinem Anwesen einmünden. Dies stelle aus seiner Sicht ein erheblich erhöhtes Unfallrisiko dar, da er als Linksabbieger mitten auf der Auffahrtsstraße bleiben müsse, um dem Gegenverkehr Vorrang zu gewähren und somit seinen Nachfolgeverkehr trotz möglicher Warn- und Hinweisschilder gefährde. Er fordert, dass eine separate Zufahrt im Bereich neben der Auffahrt, mit dem Vorteil, dass keine Gefährdung des Straßenverkehrs bestehe, auf der Anbindung gebaut werde.

Der Vorhabenträger lehnte einen parallel zur Rampe geführten Erschließungsweg ab.

Es besteht dafür kein Erfordernis, da die plangegenständliche Anbindung des Anwesens Schirndinger Straße 4 verkehrssicher ist. Die Anfahr- und Haltesicht auf der Auffahrt auf die vorfahrtsberechtigte Verbindungsrampe zwischen der St 2178 und der B 299neu bei Bau-km 4+822 ist gewährleistet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er führt aus, dass er durch die Weiterführung auf der Bahnlinie und dem Bau der Anbindung an zwei Seiten parallel dem Verlauf der Ost-West-Magistrale in deutlich erhöhtem Maß von der Lärm- und Abgasbelastung beeinträchtigt sei. Der Bau bedeute für ihn noch zusätzliche Belastungen, vor denen die Schutzmaßnahmen von seinem Anwesen nicht mehr ausreichen, da aus östlicher und westlicher Richtung überhaupt kein Schutz bestehe und somit der Lärm und die Abgase des erhöhten Straßen- und Schwerlastverkehrs hinter der bestehenden Schutzwand auf Seiten seines Anwesens ungehindert eine unzumutbare Belastung für ihn darstellen.

Er fordert, dass im östlichen, südlichen und westlichen Bereich seines Anwesens ein geeigneter Lärmschutz gebaut beziehungsweise verbessert werde, da zum Zeitpunkt des ersten Bauabschnitts (2006) nur das Erdgeschoss bewohnt gewesen sei. Deshalb müsse der Lärmschutz auch für den ersten Stock und das Dachgeschoss mit bestmöglicher Schutzwirkung gebaut beziehungsweise erweitert werden.

Wie bereits unter Ziffer 1 erläutert, haben die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen durch den Bau der plangegegenständlichen Trasse nicht überschritten werden.

Die B299 östlich des planfestzustellenden Streckenabschnitts wurde mit Teilplanfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2002 für das Vorhaben „Bundesstraße 299, Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze, Verlegung bei Hundsbach“ planfestgestellt. Der Bau dieses Abschnitts wurde im Jahr 2005 beendet und die Strecke dem Verkehr übergeben. Der damaligen Lärmberechnung wurde bereits die Verkehrsbelastung für das Gesamtvorhaben „Bundesstraße 299, Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze, Verlegung bei Waldsassen/Hundsbach“ zugrunde gelegt, deren weiteren Teilabschnitt das hiesige Verfahren bildet.

In diesem Teilplanfeststellungsbeschluss vom 01.02.2002 wurde passiver Lärmschutz für das Dachgeschoss festgesetzt. Die Frage, ob dieser eingebaut wurde, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und daher außerhalb dieses Verfahrens zwischen dem Vorhabenträger und dem Einwender zu klären.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Es seien für den Aspekt des Schutzgutes Mensch „Gesundheit und Wohlbefinden“ bei der Beurteilung die gesetzlichen Standards der 16. BImSchV und mit Blick auf das Vorsorgegebot die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Er kritisiert, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen seien.

Es wird auf die Ziffer 3 unter C.III.4.2.1.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Die Zunahme der Belastung durch Abgase durch den Schwerlastverkehr sei sowohl wegen der Gesundheitsgefahren als auch wegen der Nutzung seiner Immobilie nicht hinnehmbar. Ebenso wie die Lärmbelästigung sei eine Zunahme – unabhängig von Grenzwertüberschreitungen – nicht hinzunehmen, wenn der Schwerverkehr durch die Realisierung der Alternativtrasse „Kappelwaldtrasse“ vermieden werden könnte.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.2.26 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Es sei erforderlich, das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln, um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können. Die Straßenbaubehörde würde ihr Ermessen falsch ausüben, wenn sie die Belange

der Anwohner nicht mit der ihnen zukommenden Bedeutung gewichtet und in die Abwägung einstellt. Es seien unbedingt Messungen vor Ort durchzuführen, alleinige Computerhochrechnungen würden der Schwere des Eingriffs in das Stadtgebiet nicht gerecht werden.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.32 Einwender Nr. 6B-54

1. Der Einwender führt aus, dass er durch den Bau der Trasse eine immense Beeinträchtigung in der Wohn- und Lebensqualität erwarte. Diese Beeinträchtigungen gehen von der drei- bis vierjährigen Bauzeit (Baulärm, Schmutz) bis hin zu dauerhaften Lärm- und Feinstaubbelastungen.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Es kommt daher nicht zu den befürchteten immensen Beeinträchtigungen in der Wohn- und Lebensqualität.

Hinsichtlich der angeführten Beeinträchtigungen während der Bauzeit wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlusses sowie auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender meint, dass die bisher genutzte Route über Schirnding – Marktredwitz – BAB 93 – Anschlussstelle Marktredwitz Nord hinfällig sei, sofern eine neue Trasse, gleich in welcher Form, komme. Dann werde diese Route über die Südumgehung Cheb/Eger – Waldsassen – Mitterteich – Anschluss zur BAB 93 (Mitterteich Süd)

ausschließlich genutzt, da diese eine kilometer- und zeitmäßige Ersparnis von erheblichem Maße bedeute.

Daher seien alle bisher durchgeführten Verkehrszählungen hinfällig beziehungsweise entsprechen nicht dem zu erwartenden Verkehr. Selbst wenn nur ein Bruchteil des Lkw- oder Pkw-Verkehr auf die „Regionaltrasse“ über Waldsassen ausweiche, sei mit einer Mehrbelastung von bis zu 1000 Lkw und bis zu 500 Pkw je 24 Stunden zu rechnen.

Die genannte Achse über die B 303 und Schirnding ist bereits heute zum Teil vierstreifig und kreuzungsfrei ausgebaut und stellt eine leistungsfähige Verbindung aus dem tschechischen Raum mit der BAB A 93 beziehungsweise weiter über die B 303 auch mit der A 93 dar. Die neuen Gewerbegebiete von Eger liegen im Norden der Stadt und sind an diese Achse angebunden. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich mit dem Bau der B 299 in Waldsassen alle Verkehre zur B 299 hin verlagern. Der Großteil des Verkehrs verbleibt im Zuge der B 303, vor allem der Verkehr, der nach Norden oder Westen weiterfährt. Mögliche Verlagerungen wurden mit dem Verkehrsmodell, welches für Untersuchungen im Rahmen eines Ausbaus der B 303 erstellt wurde und alle großräumigen Verkehre enthält, geprüft. Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden mit dem Ausbau der B299 keine signifikanten Verlagerungen ermittelt. Der Schwerverkehr in Richtung Süden nutzt trotz der Ortsdurchfahrt durch Waldsassen bereits heute die B 299.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass der errechnete Wert des Schwerlastverkehrs ein schöngerechneter Wert sei. Es werde mit mehr als der doppelten Belastung zu rechnen sein. Damit seien auch alle bereits durchgeführten oder hochgerechneten Luftschadstoffgutachten hinfällig, verfälscht oder geschönt.

Die Belastung im Schwerverkehr wurde auf Basis der heutigen Belastungen sowie einer Prognoseberechnung ermittelt. Dafür wurden Entwicklungen vor allem im Gewerbe, soweit sie zum Prognosezeitpunkt bekannt waren, auf deutscher und tschechischer Seite berücksichtigt. Deutliche überregionale Verkehrsverlagerungen konnten mit dem Verkehrsmodell nach Auskunft des Vorhabenträgers ausgeschlossen werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird ferner auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 sowie C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist daher nicht ersichtlich, inwiefern die Werte schöngerechnet worden sein sollten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er fragt, was passiere, wenn die einzuhaltenden Grenzwerte oder die Tagesmittelwerte von 50 Mikrogramm/cm³ teilweise oder andauernd überschritten werden. Er

meint, dass dies aufgrund des Zusammenspiels von ungünstigen, austauschbaren Hochdruckwetterlagen und der signifikanten „Kessellage“ von Waldsassen mit Sicherheit zu erwarten sei. Er fragt, wie dann reagiert werde, ob die Trasse gesperrt werde oder ob die Messwerte beschönigt werden.

Unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen ist nach der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten zur Luftschadstoffuntersuchung wird auf C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Im Hinblick auf die angeführte Kessellage von Waldsassen wird auf C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwander moniert, dass im Bereich seines Wohnorts, der sich in einer Luftlinie von etwa 250 m zur geplanten Trasse entfernt befindet, keine Lärmschutzwände geplant seien.

Aufgrund der Entfernung des Bereichs seines Wohnorts zur geplanten B 299 kommt es zu keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm. Da bereits bei deutlich näherliegenden Gebäuden an der B 299 neu die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden, ist dies erst recht im Bereich des Wohnorts des Einwenders der Fall. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er meint, dass er immense Verluste von Haus- und Grundstückspreisen erleben werde. Seine Eigentumswohnung sei mit Baubeginn nur noch einen Bruchteil des tatsächlichen Kaufpreises wert. Er fragt, wer ihm diese Verluste ersetze und die Kosten für die Kanalarbeiten übernehme.

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung nicht betroffen. Hinsichtlich des angeblichen Wertverlustes wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen. Im Bereich des Anwesens des Einwenders bei etwa Bau-km 4+130 finden keine Bauarbeiten statt, sodass deren private Kanalleitungen oder der Anschluss der Kanalleitungen an das öffentliche Kanalleitungsnetz nicht betroffen werden.

Soweit durch das Vorhaben vorhandene öffentliche Abwasser- und Kanalleitungen der Stadt Waldsassen berührt werden, werden diese angepasst beziehungsweise verlegt und wieder ordnungsgemäß in Betrieb genommen. Insoweit wird auf das Bauwerksverzeichnis, vergleiche Planunterlage 4.1d verwiesen. Über die Kostentragung wird im Rahmen der Planfeststellung nicht entschieden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er meint, dass viele Ferienwohnungen in dieser Gegend aufgrund des Lärms nicht mehr gebucht und leer stehen werden. Der Tourist werde fernbleiben und die Stadt werde unter der Fehlentscheidung der Regierung leiden.

Es handelt sich bei den vorliegenden Planungen mit dem abgewogenen Ergebnis, die „Regionaltrasse“ zu realisieren, nicht um eine Planung der Regierung der Oberpfalz. Diese ist vielmehr lediglich Planfeststellungsbehörde. Sie hat den Antrag des Vorhabenträgers zu prüfen und einen positiven Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, sofern das Vorhaben mit dem geltenden Recht vereinbar ist. Dem Vorhabenträger kommt dabei ein gewisses Planungsermessen zu.

Da vorliegend die rechtlichen Grenzen eingehalten werden und die Planfeststellungsbehörde bei der Gesamtabwägung unter C.III.3.2.5 des Beschlusses die Regionaltrasse für vorzugswürdig ansieht, ist eine Fehlentscheidung der Regierung der Oberpfalz insofern nicht erkennbar.

8. Er fordert, dass dem Bürgerentscheid von 2009 gefolgt werde.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.33 Einwander Nr. 6B-55

1. Der Einwander trägt vor, dass die Planungen einen Eingriff für Waldsassen darstellen, der die Stadt für immer zu einer geteilten Stadt machen würde.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig wie möglich durchschnitten und die Trennungswirkung so gering wie möglich gehalten wird. Es handelt sich dabei zudem um einen Belang der Stadt Waldsassen und nicht um einen des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass auf ewige Zeit der enorm zunehmende Verkehr durch Waldsassen hindurchgeführt werde. Inwieweit sich der Verkehr auf der Trasse erhöhen werde, könne seiner Meinung nach zum heutigen Zeitpunkt nur erahnt werden. Schätzungen in den letzten Jahrzehnten seien bisher immer stark übertroffen worden.

Bei der plangegegenständlichen Variante handelt es sich um die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert und bis zum Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass man überall in Bayern Straßensperrungen für den Schwerlastverkehr auf bestimmten Abschnitten sehen könne. Er fragt, warum dies ausgerechnet für Waldsassen nicht in Frage kommen sollte.

Es wird auf die diesbezüglichen Erläuterungen bei Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass er sich Sorgen um seine Gesundheit und die Lebensqualität mache, da er direkt neben der geplanten Trasse wohne.

Die Befürchtungen hinsichtlich der gesundheitlichen Beeinträchtigungen und der Beeinträchtigung der Lebensqualität sind unbegründet. Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses und auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er meint, dass bereits während der Baumaßnahmen über lange Zeit eine enorme Einschränkung seines täglichen Lebens vorhanden sein werde.

Hinsichtlich des zu erwartenden Baulärms werden an dem Wohnort des Einwenders die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte nicht eingehalten, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Deshalb wurden unter A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 für dieses Anwesen entsprechende Ansprüche dem Grunde nach festgesetzt.

In Bezug auf die Bauausführung wurden außerdem unter A.III.2.1 verschiedene Auflagen aufgenommen, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Im Hinblick auf die Einzelheiten betreffend baubedingte Immissionen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich der Bauzeit ist außerdem anzuführen, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er führt auch aus, dass vor allem Veränderungen wie beispielsweise in Sachen Grundwasser, Kanalverlegung, Schäden an Wohneigentum einen Eingriff in sein Leben darstellen.

Es werden Beweissicherungen durch die Bundesrepublik Deutschland an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das Gebäude, das der Einwender im Einwendungsschreiben als Wohnadresse angegeben ist, befindet sich innerhalb dieses Korridors. Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dem Gebäude entstanden sind, werden diese entschädigt.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Darüber hinaus werden an dem genannten Gebäude Beweissicherungsmaßnahmen im Hinblick auf erschütterungsintensive Bauarbeiten durchgeführt, vergleiche Auflagen unter A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses.

Der Einwand hat sich erübrigt.

7. Er äußert, dass erhebliche zusätzliche Lärm- und Abgasbelastungen entstehen, wenn der Verkehr dann durch Waldsassen rolle. Diese verletzen in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden, wie bereits unter Ziffer 4 erläutert, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten. Es kommt daher nicht zu der befürchteten Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er meint, dass besonders der ansteigende Schwerlastverkehr, der mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h unmittelbar an ihm vorbeifahren werde, zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen führe. Er zweifelt die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen an.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Da die Verkehrszahlen die Grundlage für die

Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen bilden, wurde auch diese im Jahr 2017 erneuert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er fordert ein Beweissicherungsverfahren.

Es wird auf Ziffer 6 Bezug genommen. An dem Anwesen des Einwenders werden entsprechende Beweissicherungen durchgeführt.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

4.2.2.34 Einwander Nr. 6B-56

1. Der Einwander führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt wird und schnellstmöglich die Planung und Realisierung der modifizierten „Kappelwaldtrasse“ in die Tat umgesetzt werde. Dem Bau der „Kappelwaldtrasse“ stehen keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Die Baubehörden haben seiner Meinung nach bei ihren Abwägungsentscheidungen ihren Spielraum überschritten und zu Ungunsten des Schutzguts Mensch ausgelegt und drohen zu Unrecht mit der Null-Lösung.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwander führt aus, dass der Straßenneubau zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in der Stadt Waldsassen führe. Er verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit. Besonders durch den ansteigenden Lkw-Verkehr werde es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen. Die Luftschadstoffuntersuchungen werden angezweifelt.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwander führt aus, dass die „Regionaltrasse“ keine Umgehung, sondern eine Stadtdurchfahrung sei. Die Stadt werde nicht wegen zwei Unterführungen mit je

79,50 m unterfahren. Diese sei auch die Rechtsmeinung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs aus dem Jahr 2003 bezüglich der Planung einer Ortsumgehung von Waldsassen.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.35 Einwander Nr. 6B-57

1. Der Einwander kritisiert die Trassenwahl und meint, dass künftige Planungen nicht vorausbedacht worden seien. Er meint, dass sich dies auch in der Namensfindung zeige.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander führt aus, dass die „Regionaltrasse“ keine Umgehung, sondern eine Stadtdurchfahrung sei. Die Stadt werde nicht wegen zwei Unterführungen mit je 79,50 m unterfahren. Diese sei auch die Rechtsmeinung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs aus dem Jahr 2003 bezüglich der Planung einer Ortsumgehung von Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.34 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Trasse etwa 40 Millionen kosten solle und dafür auch eine echte Umgehung machbar oder sogar billiger sei.

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.2.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwander führt aus, dass die geplante Trasse keine Umgehung, sondern eine Stadtdurchfahrung sei. Sie zerschneide die im Talkessel liegende Stadt Waldsassen. Beiderseits der Trasse sei Wohnbebauung. Altenheime, Kindergärten, Schulen, Krankenhaus und Reha-Zentrum liegen in Trassennähe. Durch die Kessellage verblieben und sammeln sich gefährlicher Feinstaub und krebserregende Dieselabgase im ganzen Stadtgebiet und gefährden die Gesundheit aller Einwohner.

Es wird auf Ziffer 17.9 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Hinsichtlich der weiteren Einwände und Stellungnahmen wird auf die Ziffern 11 bis einschließlich 22 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

6. Er ergänzt noch, dass alle Bewohner des Stadtgebiets erhebliche Gesundheitsgefahren auf Dauer zu ertragen haben.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Einhaltung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keinen erheblichen Gesundheitsgefahren für die Bewohner des Stadtgebiets.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.36 Einwander Nr. 6B-59

1. Der Einwander führt aus, dass ihm durch die bevorstehenden Baumaßnahmen, insbesondere der geplanten Straßenunterführung im Bereich der Schützenstraße unausweichlich die Insolvenz drohe. Er meint, dass schon während der jahrelangen Bauarbeiten jegliche Laufkundschaft ausbleibe. Auch seine Stammkunden können sein Geschäft nur umständlich erreichen und würden sich nach einem leichter erreichbaren Floristikfachgeschäft umschauen.

Durch die Baumaßnahme entstehe eine Sackgasse, er sei somit Hinterlieger.

Zwar gehört zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße (Kontakt nach außen), die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewährt und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermöglicht (BGH, Urteil vom 7.7.1980 - III ZR 32/79, NJW 1980, 2703).

Der Zugang zu Ladengeschäften wird aber nicht durch den Baulärm als solchen beeinträchtigt. Passanten und Laufkundschaft werden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhalten (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11).

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der

Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirkt. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Stammkunden und die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht, und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen, beispielsweise durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, sind nicht nach Art. 74 Abs. 2 S 3 BayVwVfG ersatzfähig, denn Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG dient dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11).

Der Vorhabenträger führte aus, dass es richtig sei, dass für eine gewisse Zeit (halbes bis ganzes Jahr) eine Sackgasse entstehe. Diese bestehe aber nur während der Bauzeit des Troges. Die restliche Bauzeit und auch anschließend sei das Geschäft durch eine durchgängige Straße erschlossen.

Da das Geschäft des Einwenders auch während der gesamten Bauzeit weiterhin durchgängig erreichbar ist, besteht die befürchtete Existenzgefährdung des Betriebs nicht. Die vorübergehenden baubedingten Erschwernisse (Sackgasse) sind zeitlich begrenzt und wegen der weiterhin bestehenden durchgängigen Erreichbarkeit hinzunehmen. Der Vorhabenträger sicherte zudem zu, während der Bauzeit die Verfügbarkeit von Parkplätzen zu prüfen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass der geplante Bau nicht nur ihn, sondern fünf Angestellte betreffe, deren Arbeitsplätze dadurch bedroht seien.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt wird und schnellstmöglich die Planung und Realisierung der modifizierten „Kappelwaldtrasse“ in die Tat umgesetzt werde. Dem Bau der „Kappelwaldtrasse“ stehen keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.37 Einwender Nr. 6B-60

1. Der Einwender trägt vor, dass die Liststraße mit der Baumeister-Emil-Engel-Straße das „Gewerbegebiet Konnersreuther Straße“ erschließe, in dem sich in den letzten Jahren zahlreiche Unternehmen angesiedelt haben. Durch die geplante Abtrennung der Liststraße könne das Gewerbegebiet Konnersreuther Straße vom Stadtkern aus nicht mehr direkt angefahren werden, was sich als sehr nachteilig für die betreffenden Unternehmen auswirke.

Ferner stelle die Liststraße/Baumeister-Emil-Engel-Straße eine wichtige Verbindung des Stadtkerns mit der Konnersreuther Straße (St 2175) dar und werde bei Verkehrsbehinderungen im Stadtzentrum (Egerer Straße, Prinz-Ludwig-Straße) als Ausweich- und Umleitungsstrecke verwendet.

Die genannte Strecke ist nicht die einzige Anbindung des betreffenden Gewerbegebiets an die Innenstadt. Es besteht im Zuge der B 299neu ebenfalls die Möglichkeit über den neuen Kreisverkehr und die Prinz-Ludwig-Straße in die Innenstadt zu kommen oder von dort zu dem Gewerbegebiet.

Sofern man direkt von der Liststraße dorthin will, kommt es zu einem künftigen Mehrweg mit dem Auto, der sich aber auf maximal 300 m belaufen wird.

Die Anbindung des Gewerbeparks bleibt demnach gewahrt. Es wird ergänzend auf C.III.4.1.9 des Beschlusses Bezug genommen. Der gegebenenfalls bestehende Umweg ist hinzunehmen.

Ein derart bestehender Nachteil für die in dem Gewerbegebiet ansässigen Unternehmen, wie von dem Einwender angenommen, ist daher nicht ersichtlich.

Da, wie eben erläutert, die Verbindung über die Liststraße mit einem Umweg weiterhin möglich ist, besteht die Möglichkeit der Verwendung dieser Strecke als Ausweich- und Umleitungsstrecke.

Das Anwesen des Einwenders selbst befindet sich in einer Entfernung von etwa 500 m zur B 299neu. Einwirkungen auf dieses sind damit weder während der Bauzeit noch dem anschließenden laufenden Betrieb erkennbar. Die Anbindung dieses Anwesens

an das öffentliche Wegenetz bleibt auch während der Bauarbeiten erhalten. Eine Beeinträchtigung, auch während der Bauzeit, ist nicht ersichtlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass aus technischer Sicht die Absenkung der neuen Bundesstraße im Kreuzungsbereich Liststraße analog wie Kreuzung Prinz-Ludwig-Straße/Mitterteicher Straße beziehungsweise Münchenreuther Straße/Schützenstraße möglich sei, sodass die Liststraße mit einer Brücke über die neue Bundesstraße geführt werden könne.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.38 Einwender Nr. 6B-61

Der Einwender ist gegen die Stadtdurchfahrt und begründet dies mit der hohen Abgasbelastung.

Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.39 Einwender Nr. 6B-62

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender fordert, dass der Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 umgesetzt wird und schnellstmöglich die Planung und Realisierung der modifizierten „Kappelwaldtrasse“ in die Tat umgesetzt werde. Dem Bau der „Kappelwaldtrasse“ stehen keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Die Baubehörden haben seiner Meinung nach bei ihren Abwägungsentscheidungen ihren Spielraum überschritten und zu Ungunsten des Schutzguts Mensch ausgelegt und drohen zu Unrecht mit der Null-Lösung.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm im Stadtgebiet würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität mindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

4. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er befürchtet aufgrund der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf seine Immobilie. Die angrenzenden Tunnel- und Trogbauwerke verursachen in nur 8 – 10 m Entfernung und direkt vor seiner Hauswand (Westseite) und offenen Balkon (Nordseite) enorme Belastungen, wie vorher ausgeführt worden sei. Er fordert hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden. Durch die erforderlichen Grundwasserabsenkungen könne und werde die Standfestigkeit der Fundamente nicht mehr gewährleistet. Die Wohngebäude entlang der „Regionaltrasse“ werden massiv in Mitleidenschaft gezogen. Durch den relativ hohen Grundwasserspiegel seien weitgehend dichte Baugrubenwände notwendig, die aufgrund der größeren Einbindung des Bauwerks ins Gelände auch rückverankert werden müssen. Ebenso werden Maßnahmen zur Auftriebssicherung der Trogbauwerke erforderlich. Weiterhin fordert er Beweissicherungsmaßnahmen an seinem Haus.

Es wird eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Aufgrund der geplanten technischen Einrichtungen (Düker) werden laut Vorhabenträger die natürlichen Grundwasserstände im An- und Abstrombereich der Trogbauwerke nicht verändert.

Hinsichtlich der geforderten Gutachten wird auf die Unterlagen 13.1c und 13.2.c verwiesen.

Zudem sagte der Vorhabenträger eine Beweissicherung an dem Gebäude des Einwenders zu. Beweissicherungen werden an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis, laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das im Einwendungsschreiben genannte Gebäude liegt innerhalb dieses Korridors, vergleiche Unterlage 4.2 Blatt Nr. 4d. Sofern durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Gebäude eintreten, werden diese entschädigt.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses verwiesen.

Außerdem werden im Hinblick auf erschütterungsintensive Bauarbeiten an dem genannten Anwesen Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt, vergleiche Auflagen unter A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

6. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Seit 2005 dürfe der PM10 Tagesmittelwert (50 Mikrogramm/Kubikmeter Luft) an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfe nicht überschritten werden. Gerade in Waldsassen mit seiner signifikanten Kessellage sei bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen ein Überschreiten der zulässigen Grenzwerte zu erwarten.

Es wird auf C.III.4.1.1 und auf C.III.3.5.2 Bezug genommen. Es ist nicht mit einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte zu rechnen. Die Kessellage ändert daran nichts.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender trägt vor, dass das Tunnel- und Trogbauwerk beim Wohngebäude nach Planeinsicht nur etwa 79 m geplant sei, wobei ab 80 m eine Tunnelbelüftung vorzusehen sei. Dies sei bewusst wegen der zu erwartenden niedrigeren Baukosten so geplant worden. Diese zu kurzen Tunnel- und Trogbauwerke führen aber zu wesentlichen Mehrbelastungen der Anwohner in der Münchenreuther Straße mit Chodauer-

und Gerwrigstraße. Von seiner Wohnung an der Giebelseite mit vorhandenem Balkon sei dadurch nur eine Luftlinie bis Tunnelanfang von maximal 20 m. Dies sei aus Gesundheitsgründen nicht zu verantworten beziehungsweise hinzunehmen. Er lehnt diesen Tunnel ohne Verlängerung bis zum Friedhof aus Feinstaub- und Abgasgründen sowie Schallschutzgründen gänzlich ab.

Der Vorhabenträger führte aus, dass auch ab 80 m Tunnellänge Tunnellüfter noch nicht zwingend erforderlich sind. Dies ist abhängig von entsprechenden Lüftungstechnischen Gutachten. Es gebe mitunter Tunnel, wie beispielsweise der Mühlbergtunnel bei Neustadt a.d.Waldnaab mit einer Länge von 392 m, bei denen keine Lüfter erforderlich sind. Ab einer Länge von 80 m seien lediglich Maßnahmen hinsichtlich der Beleuchtung und der Beschilderung zu treffen.

Da die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden, lehnt der Vorhabenträger die Verlängerung des gedeckelten Abschnitts aus wirtschaftlichen Gründen ab. Diese Entscheidung ist aus rechtlicher Sicht aufgrund der Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte nicht angreifbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.40 Einwender Nr. 6B-62b

1. Es wird hinsichtlich der Einwände und der Stellungnahmen auf die Ziffern 6, 7 und 8 unter C.III.4.2.2.39 des Beschlusses Bezug genommen.

2. Er führt aus, dass nach Akteneinsicht die Lärmschutzwände auf einer Länge von 174 m bis zu 6 m über der Fahrbahnkante errichtet werden sollen. An zwei Stellen seien sogar bis zu 8 m erforderlich, was städtebaulich nicht machbar sei.

- 2009: 2.100 m² Lärmschutzwand
- 2013: 3.100 m² Lärmschutzwand
- 2017: 4.100 m² Lärmschutzwand

Der Einwender zweifelt die aktualisierte Verkehrsuntersuchung an.

Den Lärmberechnungen liegt die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 zugrunde. Hinsichtlich der Einzelheiten bezüglich der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsentwicklung größer als darin prognostiziert wird. Demnach entsprechen auch die Lärmschutzwände der prognostizierten Lärmerwartung. 8 m hohe Wände sind im gesamten Plaungsgebiet nicht vorgesehen.

Es wird demnach zu keinen Erweiterungen der Lärmschutzwände kommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordert eine „echte, weiträumige Umgehung von Waldsassen“, da Alternativen zur geplanten Regionaltrasse vorhanden seien. Die Realisierung einer echten Umgehung senke nachweislich die Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Es handelt sich bei dieser um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.41 Einwender Nr. 6B-64

1. Der Einwender fordert die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für sein Zweifamilienhaus in Kondrau.

Es erfolgen in dem in der Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) eine Beweissicherung (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09). Das Anwesen des Einwenders liegt nicht innerhalb dieses Beweissicherungskorridors. Es werden demnach keine Beweissicherungen vorgenommen.

Hinsichtlich der zu erwartenden Erschütterungen während der Bauausführung zählt das genannte Anwesen ebenfalls nicht zu den Gebäuden, bei denen aufgrund erschütterungsintensiver Bauarbeiten Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt werden, vergleiche Auflagen unter A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt vor, dass er das Wohnhaus seit 1995 vermietet habe und mit Mieteinbußen rechne. Er beantragt einen Ausgleich für den entstehenden Wertverlust.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzwerte nicht überschritten werden. Es ist daher nicht ersichtlich, warum es zu Mieteinbußen oder einem Wertverlust kommen soll. Ergänzend wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender beantragt ausreichende Lärmschutzmaßnahmen.

Wie bereits unter Ziffer 2 erläutert, werden die Beurteilungspegel nicht überschritten, vergleiche hierzu auch Berechnungspunkt 2 in der Ergebnistabelle 1.1. im Anhang 2

der Unterlage 8.1d, welches das näher an der Trasse liegende Nachbargebäude darstellt.

Es besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass es bei dem Bau zu einer Wertminderung der im Einwendungsschreiben näher bezeichneten Baugrundstücke kommen werde. Er bittet dies zu prüfen und beantragt für spätere Einbußen eine Ausgleichszahlung.

Bei den betreffenden Grundstücken kommt es zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe. Es gilt das unter Ziffer 2 Gesagte entsprechend.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.42 Einwender Nr. 6B-65

Der Einwender führt aus, dass er als Eigentümer eines Gebäudes in Waldsassen mit der „Regionaltrasse“ nicht einverstanden sei und gleichzeitig vorsorglich jegliche Ersatzansprüche aus den Folgen dieser Trasse geltend mache.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.41 des Beschlusses Bezug genommen.

Es ist aber zu beachten, dass sich das im Einwendungsschreiben genannte Grundstück innerhalb des Beweissicherungskorridors befindet, im Rahmen dessen die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) eine Beweissicherung (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09) durchführt. Sofern es durch die Baumaßnahme zu Schäden an dem Gebäude des Einwenders kommt, sind diese vom Vorhabenträger zu entschädigen.

Außerdem werden bei dem genannten Anwesen Beweissicherungsmaßnahmen im Hinblick auf erschütterungsintensive Bauarbeiten durchgeführt, vergleiche Auflagen unter A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen, sofern ihm nicht entsprochen wurde.

4.2.2.43 Einwender Nr. 6B-67

1. Der Einwender trägt vor, dass er nach Einsicht der Pläne für die geplante „Regionaltrasse“ feststellen habe müssen, dass für den Bereich der Liststraße bis zur Münchenreuther Straße, auf Seite Richtung Wohngebiet Jakob-Steinfels-Straße, keine Lärmschutzmaßnahmen geplant seien. Das finde er angesichts des zu erwartenden Schwerlastverkehrs und der damit einhergehenden Lärmentwicklung absolut verantwortungslos.

Es wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen. Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte besteht kein Anspruch auf diesbezügliche Lärmschutzmaßnahmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass des Weiteren im oben genannten Bereich parallel zur „Regionaltrasse“ eine innerörtliche Verbindungsstraße in der Verlängerung der Baumeister-Emil-Engel-Straße zur Schützenstraße geplant sei. Da es sich hier um eine Baustellenzufahrt handele und diese nach Abschluss der Bauarbeiten in den Besitz der Stadt Waldsassen übergehe, solle alles Mögliche unternommen werden, um zumindest einseitig einen Gehweg zu realisieren. Die Anwohner der Schützenstraße und der umliegenden Baugebiete werden diese Straße rege nutzen. Dies gelte vor allem auch zum Schutze der Kinder.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

4.2.2.44 Einwender Nr. 6B-70

1. Es wird hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen auf C.III.4.2.2.35 des Beschlusses verwiesen.

2. Der Einwender widerspricht der Namensgebung. Er meint, dass diese eine Hauptverkehrslinie suggeriere. Es handele sich nicht um eine regionale, sondern um eine internationale Straße. Durch die Verlegung werde Mehrverkehr entstehen, was wiederum einer Entlastungsstraße widersprechen würde. Eine Entlastung von Waldsassen werde dadurch nicht entstehen.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass aufgrund der Fehlinformationen des Vorhabenträgers in den vergangenen Jahren den prognostizierten Werten hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrs nicht geglaubt werde. Ebenso kritisiert er die eingegebenen und beschönigten Eingabewerte in Bezug auf die Luftschadstoffe.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Auf dieser Grundlage wurden auch die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen erneuert. Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender kritisiert, dass die Stadt Waldsassen nicht hartnäckig genug die Sperrung für den Schwerlastverkehr verfolgt habe.

Es wird diesbezüglich auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses verwiesen.

Die Frage einer Sperrung der Strecke für Lkw ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und obliegt auch nicht der Planfeststellungsbehörde.

4.2.2.45 Einwender Nr. 6B-71, Nr. 6B-71b und Nr. 6B-71c

1. Der Einwender führt aus, dass der Verkehrslärm besonders durch die Zunahme des nationalen und internationalen Schwerlastverkehrs weiter ansteigen werde. Obwohl die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung nicht überschritten werden, sei der Gesundheitsschutz nicht gewährleistet, da die empfohlenen Werte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Umweltbundesamts (UBA) in etwa halb so hoch seien wie die gesetzlichen Regelungen.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er trägt vor, dass er für den Fall, dass die Straße gebaut werde, für sein Einfamilienhaus den entsprechenden Einbau von Lärmschutzfenstern fordert.

Die Lärmtechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass die Beurteilungspegel nicht überschritten werden. Schallschutzfenster sind demnach nicht erforderlich und der Einwender hat auch keinen Anspruch darauf. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d Bezug genommen.

In Bezug auf die Bauausführung werden die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte beim Anwesen des Einwenders eingehalten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Hinsichtlich der Einzelheiten zum Baulärm wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und auf die unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlusses gemachten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender fordert den Einbau von Flüsterasphalt.

Es wird auf C.III.3.5.1.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender fordert eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er trägt auch vor, dass der Schwerlastverkehrsanteil von etwa 6-7 % zu niedrig angesetzt sei. Durch die fehlerhafte Verkehrsprognose seien auch die anhängigen Luftschadstoffgutachten unzutreffend.

Die Verkehrsprognose wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Aufgrund dieser Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurden auch die Verkehrslärm- und Schadstoffuntersuchungen erneuert. Ergänzend wird auch auf C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

6. Der Einwender zitiert § 1 und § 50 BImSchG und führt aus, dass vor diesem Hintergrund schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden sollen. Er meint, dass dies hier nicht im Vordergrund stehe, denn in der Nähe der geplanten Straße liegen nicht nur Wohngebäude, sondern auch das Altenheim St. Martin mit etwa 150 Zimmern, sowie Schulen und ein Kindergarten.

Da vorliegend die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen eingehalten werden, kommt es zu keinen schädlichen Umwelteinwirkungen.

Auch gegen das Vorsorgeprinzip wird nicht verstoßen. Die plangegenständliche Trasse ist das objektive Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die alle Belange mit dem jeweiligen Gewicht Eingang gefunden haben, vergleiche C.III.4.1.13 des Beschlusses. Das Vorsorgeprinzip wurde beachtet.

Ferner ist zu beachten, dass gemäß § 50 BImSchG bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten ist, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebäude sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, wie beispielsweise unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete, soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Dem Vorsorgegebot im Sinne des § 50 BImSchG wurde Rechnung getragen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2, C.III.3.5.1, C.III.3.5.2 sowie C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender trägt vor, dass der Bau der Straße zu einer entscheidenden Wertminderung seines Eigentums führe.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.41 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er bittet, den Bau der „Regionaltrasse“ abzulehnen und die so genannte „Rustlertrasse“ zu bevorzugen.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwander macht darüber hinaus folgende Einwendungen gegen die Tektur B geltend:

9. Er führt aus, dass er durch das Vorhaben in seinen Rechten beeinträchtigt werde. Die Realisierung der „Regionaltrasse“ verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit.

Da es, wie unter Ziffer 2 erläutert, zu keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte kommt, wird auch das Recht auf Leben und Gesundheit nicht verletzt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er trägt weiter vor, dass die „Regionaltrasse“ eine Ost-West-Magistrale sei und durch den Ausbau des Gewerbegebiets in Cheb (Tschechien) mit weiteren 100 ha Gewerbefläche mehr denn je als Autobahnzubringer für den internationalen Schwerverkehr genutzt werde. Er meint, dass die geplante Trasse dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht werde und deshalb keine Dauerlösung sei. Er trägt vor, dass die aktuellen Verkehrszahlen (Verkehrszählung 2016) schöngerechnet und falsch seien. Schon aufgrund dieser amtlichen Zählung ergebe sich aber eine Steigerung des Lkw-Verkehrs in nur vier Jahren von 2012 auf 2016 von 80 %. Von diesen Fakten ausgehend könne die Verkehrsprognose für 2030 von 1000 Lkw DTW auf keinen Fall richtig sein.

Die Verkehrsprognose, die im Jahr 2017 fortgeschrieben wurde, reicht bis zum Jahr 2030. Die aktuellen Entwicklungen auf tschechischer Seite sind dabei eingeflossen. Es ist nicht ersichtlich, warum die Trasse dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht werden sollte. Vielmehr zeigen die Untersuchungen, dass dies gerade der Fall ist. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Die Verkehrszählungen im Jahr 2016 wurden mittels Videoerfassung durchgeführt. Die Erhebungsmethode ist zuverlässig und anerkannt. Die Daten wurden als Grundlage für die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung verwendet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er führt aus, dass die Planungen keinesfalls der vom Bayerischen Verwaltungsgeschichtshof im Jahr 2003 geforderten Trassenführung entsprechen, es handele sich um eine „Stadtdurchfahrung“ und keine Umgehung. Auch durch die beiden vorgesehenen Tunnel von jeweils 79,5 m Länge sei keine Stadtunterfahrung gegeben.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der in der Planung vorgesehene Linksabbiegeverkehr sei realitätsfern und könne in der Praxis nicht funktionieren.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Der Einwender führt aus, dass bei der Planung keine Abgasfilteranlagen eingeplant seien. Die Luftschadstoffe würden in vollem Umfang ein erhebliches Gesundheitsrisiko für jeden einzelnen Einwohner bedeuten. Der Vorhabenträger plane zwei Unterführungen mit jeweils 79,5 m Länge. Die Mindestlänge des Tunnels werde seines Erachtens bewusst wegen der Kosteneinsparung um jeweils 0,50 m unterschritten.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.39 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er meint, dass der Lärm neben der Belastung mit Luftschadstoffen nicht in ausreichendem Maße absorbiert werden könne. Die geplanten Lärmschutzwände seien bisher nicht im nötigen Umfang berücksichtigt worden, um beispielsweise auch für den Ortsteil Kondrau, in dem auch sein Grundstück liege, und die weiter außen- oder höherliegenden Stadtgebiete Schallschutz zu gewähren.

Höchstwahrscheinlich werde die Prognose für das Jahr 2030 aufgrund der neueren Messungen zu niedrig angesetzt sein, da die Werte für Lärmschutz und Schadstoffe derzeit schon grenzwertig seien.

Da in den betreffenden Bereichen die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, sind keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Die Verkehrsuntersuchungen wurden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung bekannten Grundlagen und Prognosen durchgeführt. Dabei wurden wissenschaftlich anerkannte Techniken und Standards verwendet. Die Untersuchungen zu Lärm und

Luftschadstoffen erfolgten nach der Verkehrsuntersuchung, da diese auf den darin ermittelten Verkehrsbelastungen beruhen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Er trägt auch vor, dass der Vorhabenträger in den neuen Planungen, die aufgrund der gestiegenen Verkehrszahlen nötig geworden seien, lediglich die Schallschutzwände um 1000 m² erweitert. Mit Lärmschutzmauern, die bis zu 6 m hoch seien, teilweise bis zu 8 m, würde die Kleinstadt zubetoniert und trotzdem ganze Bereiche ohne den erforderlichen Lärmschutz bleiben.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher dort keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände.

Die Bereiche, wo zur Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte Lärmschutzwände notwendig werden, sind in Unterlage 8.1d dargestellt. Die maximale Höhe der Lärmschutzwände von 6 m wird nur im Bereich von Bau.km 4+226 bis 4+400 auf einer Länge von 174 m erreicht. 8 m Höhe sind nirgends erforderlich. Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer negativen Prägung derart, dass die Stadt Waldsassen zubetoniert wird, kann aber nicht die Rede sein.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Er beruft sich auf den Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009, mit dem die Trasse abgelehnt und eine echte Umgehung gefordert worden sei.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Er meint, dass die geplante Straße eine Engstelle sei, ein Nadelöhr mitten durch die im Talkessel liegende Stadt Waldsassen. Die Planungen seien den Bemühungen um die Anerkennung als „Kulturerbe“ nicht förderlich.

Es handelt sich bei der geplanten Trasse um die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern. Hinsichtlich der Einzelheiten der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

18. Er führt aus, dass rundum alle Anschlussstraßen vierspurig, autobahnähnlich ausgebaut seien. Die Planung sei daher auch verkehrstechnisch keine zukunftsorientierte

sinnvolle Lösung. Die Trasse verlaufe nur etwa 150 m parallel zur bestehenden B 299 mitten durch die Stadt.

Der zweispurige Bau ist für den prognostizierten Verkehr ausreichend. Auch auf einer anderen Trasse wäre kein vierspuriger Ausbau erfolgt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Er führt aus, dass er nicht verstehen könne, dass in Waldsassen der Verkehr in den Ort hineingezogen werden solle und in Großstädten wie Stuttgart oder München über Sperren für Dieselfahrzeuge nachgedacht werde.

Es wird auf Ziffer 17 verwiesen. Der Verkehr wird daher nicht nach Waldsassen hineingezogen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht zusätzlich folgende Einwendungen gegen die Tektur C geltend:

20. Er bringt vor, dass eine Umgehung benötigt werde und kein stadtzerteilender Autobahnzubringer, der unwiderruflich die gesamte Stadt in ihren Strukturen auf Dauer zerstören werde.

Bei der gewählten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich und die Trennungswirkung so gering wie möglich gehalten wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

21. Die Trasse sei nur an drei Stellen gefahrlos passierbar. Zwei Überquerungsmöglichkeiten oberhalb der überdeckelten Troglagen seien nur mit dem Auto passierbar, die Fußgängerunterführung in der Liststraße sei nur zu Fuß/mit dem Rad zu benutzen. Jeder, der vor oder nach diesen Querungsmöglichkeiten die Straße passieren wolle, begeben sich in absolute Lebensgefahr.

Er stellt die Frage, wie man bei erlaubten 80 km/h Durchgangsgeschwindigkeit über diese Straße kommen solle. Sollte man es unverletzt schaffen, müsse man entweder über eine Leitplanke hüpfen oder eine bis zu 5,5 Meter hohe Mauer überwinden.

Die B 299 neu verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bauphase) weitgehend erhalten bleiben. Dabei bestehen innerhalb von ungefähr

600 Metern für den KfZ-Verkehr zwei und für Fußgänger sowie Radfahrer drei Querungsmöglichkeiten.

Eine Überquerung der B 299 neu außerhalb dieser Querungsmöglichkeiten ist nicht vorgesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

22. Der innerörtliche Verkehr werde weiter und massiv schon aufgrund der stadter-schneidenden Ortsdurchfahrt zunehmen, weil man fußläufig oder mit dem Fahrrad die einfachsten Alltagsdinge nicht mehr erledigen könne, ohne in hunderten von Metern eine Querungsmöglichkeit zu erreichen und würden zur Mammutaufgabe beziehungsweise müssten gegebenenfalls von hilfeleistenden mobilen Mitmenschen organisiert werden. Soziale Kontakte, vor allem für Kinder und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, würden im Keim erstickt.

Durch die Plantrasse werden die Verkehrsströme in der Prinz-Ludwig-Straße und der Egerer Straße erheblich reduziert, so dass dort die bestehenden Trenneffekte abgebaut werden.

Entlang der Plantrasse sind ausreichende Querungsmöglichkeiten vorgesehen, vergleiche die Bauwerke mit den Nummern BW 3-2, BW 3-3 und BW 3-1. Die befürchtete Trennwirkung besteht deshalb nicht. Unzumutbare Umwege entstehen nicht. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich wird.

Ergänzend wird angemerkt, dass bei der Planung versucht wurde, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zudem besteht im Übrigen kein Anspruch auf den unveränderten Fortbestand öffentlicher Straßen und Wege.

Es ist jedenfalls gewährleistet, dass die Straße sicher gequert werden kann.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

23. Er führt aus, dass die Anwohner auf der stadtzugewandten Seite mit Schallschutzmauern leben müssten, die Anwohner auf der stadtabgewandten Seite, wenn überhaupt, lediglich Leitplanken zum Schutz bekommen würden. Diejenigen, die weder Leitplanken noch Mauern bekämen, seien dem Lärm und den Abgasen vollkommen ungeschützt zu beiden Trassenseiten hin ausgeliefert.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es

besteht daher keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände in diesen Bereichen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus werden auch in Bezug auf Luftschadstoffe die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten, vergleiche Ziffer C.III.3.5.2.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

24. Er bringt vor, dass der Lärm von den hohen, gekrümmten Mauern doppelt gegen diejenigen widerhallen werde, die keine Schallschutzmauern bekommen würden.

Um Schallreflexionen vorzubeugen, werden die Lärmschutzwände sowie die Trogwände der Trogbauwerke und Wände der beiden Unterführungen zur Fahrbahn hin hochabsorbierend ausgekleidet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

25. Er meint, dass bei ungefähr zehn Varianten einer Ortsumgehung für die Stadt Waldsassen weiter die Ortsdurchfahrung verfolgt werde, welche den zukünftigen Personen- und Schwerlastverkehr in keiner Weise aufnehmen könne.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen. Das planfestgestellte Vorhaben wurde mit den Trassierungsgrenzwerten der RAS-L (1995) sowie der RAS-Q 96 geplant, hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die RAS-L sowie die RAS-Q 96 weisen Trassierungselemente aus, die in der Lage sind, den prognostizierten Personen- und Schwerlastverkehr des planfestgestellten Vorhabens aufzunehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

26. Er bringt vor, dass die Kulturstadt Waldsassen mit Schallschutzwänden von enormer Höhe bestraft werde. Es sollen noch ungefähr 1000 Quadratmeter mehr Schallschutzwände errichtet werden. Bei einigen Häusern könne sogar der Schallschutz nicht mehr gesichert werden, da die Wände eine Höhe von acht Metern erreichen müssten.

Die Schallschutzwände sind erforderlich, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Die höchsten Elemente erreichen sechs Meter. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

27. Jeglicher Lärm und jede Immission seien auch unterhalb der Grenzwerte eine schleichende Vergiftung der dort lebenden und arbeitenden Personen.

Die Grenzwerte für Verkehrslärm werden durch ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten. Lärm und sonstige Immissionen unterhalb der geltenden Immissionsgrenzwerte stellen abwägungserhebliche Belange dar und wurden mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.3.5 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

28. Er trägt vor, dass laut ADAC wenigstens zehn Prozent der osteuropäischen LKW Adblue abschalten würden, was ebenfalls in den Emissionsberechnungen berücksichtigt werden müsse.

Im Hinblick auf Luftschadstoffe werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Einem möglicherweise verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

29. Er macht geltend, dass Computerberechnungen der Emissionen, die nicht in der Realität ermittelt worden seien und mit veralteter Technik (Messsystem HBEFA 3.1 anstatt der Version 3.3), unmöglich stimmen könnten.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, auf Grundlage des Handbuches für Emissionsfaktoren, Version 3.3, vorgenommen (vgl. Stellungnahme vom 19.08.2019). Unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen ist demnach nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden.

Der Vorhabenträger hat eine Überprüfung mit dem neuen „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“, Version 4.1 (HBEFA 4.1), das seit September 2019 vorliegt, durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG durchführen lassen.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

30. Waldsassen liege in einem Talkessel und werde sowohl von Lärm durch die Fahrzeuge als auch durch Feinstaub der Abgase doppelt belastet.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

31. Sechs Jahre Bauzeit werden seiner Heimatstadt den Todesstich versetzen durch eine unerträgliche Verkehrslage und Beeinträchtigung durch nicht mehr passierbare Wege, die einen normalen Alltag unmöglich machen würden, Werteverlust der Immobilien, Abwanderung der Einwohner mit unabsehbaren Folgen für die Zukunft sowie Einbruch des Tourismus.

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind. Die B 299neu verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahndamm, so dass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bau-phase) weitgehend erhalten bleiben. Eine Sperrung der Mitterteicher Straße ist nicht vorgesehen.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Kondrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrechterhalten zu können. Hinsichtlich der Einzelheiten zur Verkehrsregelung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen auf S. 115 f. der planfestgestellten Unterlage 1d Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.46 Einwender Nr. 6B-73

1. Der Einwender meint, dass die Vermutung nahe liege, dass die plangegenständliche Trasse nur deshalb gewählt worden sei, weil das Bahngrundstück noch vor der Grenzöffnung als Schnäppchen gekauft worden sei und nun unbedingt vermarktet werden müsse. Zudem rügt er die Abwägung in Bezug auf die „Kappelwaldtrasse“.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Der nötige Eingriff in privates Grundeigentum und dessen Umfang ist dabei ein Belang von vielen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt auch aus, dass das Abgasproblem nur ein paar Straßen verlagert werde. Ob der Verkehr nun durch die Ludwigstraße brande oder auf dem ehemaligen Bahngelände umgeleitet werde, sei im Prinzip das gleiche.

Die Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Ziel einer Maßnahme im Sinne des Bundesverkehrswegeplans ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und nicht in erster Linie den Verkehr aus dem Ort zu verlegen. Daher ist auch eine Entlastung nicht das primäre Ziel der Verlegung der Bundesstraße, wenngleich eine solche erreicht wird.

Die Frage, ob mit der neuen Umgehung daher eine deutliche Reduzierung der Abgase erreicht wird, ist nicht der Kern der Trassenwahl, die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen dabei vielmehr ein Belang von einer Vielzahl von Belangen. Hinsichtlich der Trassenwahl wird ergänzend auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fragt, ob sich die Kinder und Kindeskinde hier überhaupt noch wohlfühlen können und wo die Landidylle bleibe.

Wie bereits erläutert, werden die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe nicht überschritten. Die verkehrliche Situation in Waldsassen wird sich im Zuge der B 299neu deutlich verbessern. Die Landidylle wird durch das Vorhaben nicht wesentlich tangiert. Aus historischer Sicht ist es vielmehr so, dass das ehemalige Bahngelände auch früher bereits nicht zur Landidylle von Waldsassen beitrug, insofern also keine Verschlechterung eintritt. Dies wäre bei Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ anders. Diese Trasse würde vollständig durch unberührte Natur laufen und damit zu einer Beeinträchtigung der Landschaft und des Naherholungsraums von Waldsassen führen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er meint, dass immer mehr Geschäfte in der Innenstadt schließen müssen, wenn keine Reisenden mehr durchfahren und sich eventuell was kaufen. Die Erfahrungen zeigen, dass man bestimmt nicht in jedem Ort als Reisender anhalte, den man durchfahre, zudem nicht auf der „Regionaltrasse“, auf der mindestens 80 km/h gefahren werden könne.

Dass in Waldsassen Handlungsbedarf besteht und eine Ortsumgehung erforderlich ist, steht außer Frage. Dies wird bereits durch die Einstufung in den vordringlichen Bedarf im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ersichtlich. Ziel einer derartigen Maßnahme ist es, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs herzustellen. Diese ist aktuell nicht gegeben. Die bestehende B 299 ist nicht in der Lage die ihr zukommende Funktion zu erfüllen.

Die Ortsdurchfahrt bleibt weiterhin möglich, sodass derjenige Teil des Verkehrs, der wirklich in den Ortskern möchte, diesen auch weiterhin erreichen kann.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender lehnt die „Regionaltrasse“ ab und appelliert an den Bürgerentscheid von 2009 und damit für die Realisierung der „Kappelwaldtrasse“.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.47 Einwender Nr. 6B-74

1. Der Einwender führt aus, dass durch den Bau der Umgehung in geplanter Weise eine Überschreitung des zulässigen und erträglichen Lärmpegels zu befürchten sei. Die Nutzer dieser Umgehungsstraße werden die Fahrer sein, die auf der jetzigen Strecke alle Geschwindigkeitsbegrenzungen ignorieren. Der hier rollende Verkehr lasse sich schon jetzt nicht durch regelmäßige Überwachung und beispielsweise Bußgelder in die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen zwingen und werde es noch viel weniger auf einer gut ausgebauten Umgehungsstrecke tun.

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses verwiesen.

Dabei ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten halten. Im Rahmen der Straßenverkehrsordnung hat sich jeder Verkehrsteilnehmer an die vorgegebenen Geschwindigkeiten zu halten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender meint, dass Schichtarbeiter in seinem Wohngebiet Raiffeisenstraße/Marcoussisstraße tagsüber keinen Schlaf finden würden und Kranke sowie Ältere sich nicht an die verschlechterte Lebenssituation anpassen und zur Ruhe kommen können. Die zu erwartende Lärmbelastung für sein Wohngebiet sei eine echte Gesundheitsgefahr.

Er fordert deshalb die Verlegung der Umgehungsstraße weiter weg von der Wohnbebauung. Falls dies nicht möglich sei, müsse zumindest ein vernünftiger Lärmschutz installiert werden.

Die maßgeblichen Grenzwerte für Verkehrslärm werden, wie unter Ziffer 1 bereits erläutert, nicht überschritten. Die Beurteilungspegel werden an dem betreffenden Wohngebiet nicht überschritten, vergleiche Berechnungspunkt 5 in der Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Planunterlage 8.1d. Es besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.48 Einwender Nr. 6B-76

1. Der Einwender meint, dass die Realisierung des geplanten Vorhabens in erheblichem Maße sein Recht auf körperliche Unversehrtheit verletze. Er befürchtet erhebliche gesundheitliche Schädigungen durch den Bau- und Verkehrslärm. Die konstanten und hohen Lärm- und Abgasbelastungen fördern Krankheiten. Dies gelte schon während des Baus.

Die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses und auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 in der Planunterlage 8.1d verwiesen. Das Recht auf körperliche Unversehrtheit wird daher nicht verletzt. Die Befürchtung hinsichtlich der Gesundheitsschädigungen ist unbegründet.

Während der Bauzeit können die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte am Wohnort des Einwenders nicht eingehalten werden, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Es wurden deshalb unter A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung in Geld vorgesehen. Hinsichtlich der Einzelheiten betreffend baubedingte Immissionen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender meint, dass die Verkehrsprobleme nicht gelöst, sondern zum Teil sogar vergrößert werden. Eine Verlängerung der Ortsumgehung über Kondrau hinaus würde zwar die Mitterteicher Straße und die Ortsdurchfahrt von Kondrau entlasten. Dem stünde aber eine massive Neubelastung der südlich gelegenen Wohngebiete von Kondrau sowie der Bahnhofstraße, Schulstraße und Raiffeisenstraße gegenüber. Diese Gebiete seien dann zum Teil von beiden Seiten Lärm und Abgasen ausgesetzt. Es sei zu bedenken, dass auch weiterhin viel Verkehr auf der alten Trasse der B 299 bleiben werde, denn der Großteil des Verkehrs in Waldsassen sei Ziel- und Quellverkehr.

Bei der plangegenständlichen Variante handelt es sich um die verkehrswirksamste, da sie gerade die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses. Die derzeitige Situation ist angesichts der bereits vorherrschenden angespannten Verkehrslage und mit Blick auf die weiter steigenden Verkehrszahlen keine Alternative, vergleiche C.III.3.2 des Beschlusses. Hinsichtlich der Einzelheiten der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 und hinsichtlich des Verkehrskonzepts auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen. Der Ziel- und Quellverkehr lässt sich nicht komplett aus dem Stadtkern entfernen. Das ist aber jeder Stadt und jeder Trasse immanent.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender meint, dass der zunehmende Schwerverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume (insbesondere Schlafräume), sowie Terrasse und des Gartens führen werde. Ein ungestörtes Schlafen bei offenem Fenster sei nicht mehr möglich. Auch eine Entspannung im Garten sei nicht mehr möglich.

Es wird auf Ziffer 1 Bezug genommen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender fordert den Einbau von Lärmschutzfenstern, um den aus dem Mangel an ungestörten Schlaf ergebenden gesundheitlichen Gefahren entgegenzuwirken.

Es wird auf Ziffer 1 Bezug genommen. Mangels Überschreitung der Beurteilungspegel besteht kein Anspruch auf den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er fordert auch den Einbau von Flüsterasphalt.

Es wird auf C.III.3.5.1.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er fordert ferner aktive Schutzmaßnahmen, also eine Schutzbepflanzung sowie die Einhaltung der auf dem jetzigen Plan eingetragenen 5,50 m ab Gradiente für Böschung und Schutzwall.

Der Vorhabenträger sicherte die Einhaltung der eingetragenen 5,50 m zu. Eine spezielle Schutzbepflanzung ist mangels Überschreitung der Grenzwerte darüber hinaus nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

8. Er fordert Lärmschutzmaßnahmen bereits während der Bauzeit.

Während der Bauzeit können die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte am Wohnort des Einwenders nicht eingehalten werden, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Es wurden deshalb unter A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung in Geld vorgesehen. Hinsichtlich der Einzelheiten betreffend baubedingte Immissionen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender fordert den Verzicht auf Nachtarbeit.

Unter A.III.2.1.1.2 dieses Beschlusses wurde festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen, Bauarbeiten während der Nachtzeit finden nicht statt.

Der Einwand hat sich erübrigt.

10. Er fordert bereits auf Höhe des Ortsteils Kondrau eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er fordert auch die Einhaltung der Grenzwerte bereits während der Bauphase und deren Überwachung, um sein verfassungsmäßig verbrieftes Recht auf körperliche Unversehrtheit zu garantieren.

Es wird auf Ziffer 8 verwiesen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

12. Er fordert für sein Einfamilienhaus und die Halle eine Beweissicherung.

Es erfolgt in dem in der Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) eine Beweissicherung, vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09. Die Halle liegt innerhalb dieses Beweissicherungskorridors. An dieser wird demnach eine entsprechende Beweissicherung durchgeführt. Sofern Schäden an dieser durch die Baumaßnahme entstehen, sind diese vom Vorhabenträger zu entschädigen.

Das Wohnhaus dagegen liegt nicht innerhalb dieses Beweissicherungskorridors. Das Wohnhaus zählt auch nicht zu den Gebäuden, bei denen aufgrund erschütterungsintensiver Baumaßnahmen eine Beweissicherung durchzuführen ist, vergleiche A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

13. Der Einwander fordert finanziellen Ausgleich der Wertminderung von Grundbesitz und Wohnort.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung mit Luftschadstoffen hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden, vergleiche Ziffer 1. Es ist daher nicht ersichtlich, inwiefern es zu einer Wertminderung kommen soll.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Der Einwander trägt vor, dass während der Bauphase durch Staub und Dreck die Leistung seiner zwei Photovoltaikanlagen stark vermindert sei. Er fordert den Ausgleich des Verlustes an Einspeisungsvergütung.

Der Vorhabenträger lehnte eine derartige Auflage ab. Eine verminderte Staubentwicklung werde der ausführenden Baufirma auferlegt.

Unter A.III.2.1.4.2 und A.III.2.1.4.3 des Beschlusses wurde festgesetzt, dass Maßnahmen zu ergreifen sind, die eine Staubentwicklung verhindern, wie beispielsweise das Befeuchten der Straße. Damit ist sichergestellt, dass der Vorhabenträger alles zu tun hat, um derartige Belastungen des Einwenders zu verhindern. Dass es dennoch zu Beeinträchtigungen der Photovoltaikanlagen während der Bauphase kommen wird, ist unwahrscheinlich. Jedenfalls handelt es sich hierbei um ein Risiko, dass dem allgemeinen Lebensrisiko zuzuordnen ist. Immerhin kann es auch durch das Abmähen von Wiesen und Feldern zu einer Staubentwicklung kommen, die gegebenenfalls Einfluss auf die Leistung der Photovoltaikanlagen hat.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

15. Der Einwender trägt vor, dass er eine Nutzungseinschränkung des von ihm langfristig gepachteten Fischweihers befürchte. Zudem sei dieses Gewässer zugleich als Löschteich eingetragen. Er fordert deshalb eine Sicherstellung des Frischwasserzulaufs. Er konkretisiert, dass durch Drainagen südlich des Weihers das Quellwasser gesammelt werde und als Speisung für den Weiher erfolge. Durch die Tieflage der neuen Straße werden die Drainagen und somit auch die Speisung des Weihers unterbrochen.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.1.20 des Beschlusses Bezug genommen.

Zudem hat auch der Einwender selbst einen Anspruch auf Entschädigung, sofern die Nutzung als Fischweiher beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben ist, vergleiche die Auflage unter A.III.4.18 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.49 Einwender Nr. 6B-77

1. Der Einwender trägt vor, dass im nördlichen Bereich ungenügende Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) und Staubschutzmaßnahmen geplant seien.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es besteht daher kein Anspruch auf weitergehende Schutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der Staubentwicklung während der Bauphase wird auf die Auflagen unter A.III.2.1.4.2 und 2.1.4.3 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass es nicht einzusehen sei, dass die Bürger die Kosten für die notwendige Kanalbaumaßnahme im Zusammenhang mit dem Straßenneubau tragen sollen.

Es wird auf Ziffer 12 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass sich im letzten Bürgerentscheid über 50 % der Bevölkerung gegen diese „Umgehungsstraße“ ausgesprochen habe und fragt, warum denn keine richtige Umgehungsstraße gebaut werde.

Es handelt sich bei der „Regionaltrasse“ um eine Umgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehungsstraße, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses. Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.50 Einwender Nr. 6B-78

1. Der Einwender fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt vor, dass durch den Bau der plangegenständlichen Trasse eine gravierende Verschlechterung seiner Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen werde. Es sei zudem durch den ansteigenden Schwerlastverkehr mit einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen zu rechnen. Er zweifelt die Luftschadstoffuntersuchung an.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei. Dies verschlechtere seine Lebensqualität. Seine Grundrechte werden unangemessen eingeschränkt. Darüber hinaus führe der Bau der „Regionaltrasse“ zu einer Entwertung der Waldsassener Grundstücke.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verschlechterung der Lebensqualität und auch zu keiner Einschränkung seiner Grundrechte.

Hinsichtlich der vorgebrachten Entwertung wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er beantragt, dass die vollen Kosten für die Verlegung der Kanäle beziehungsweise den Bau weiterer Abwasserkanäle sowie die zusätzlichen Unterhaltungskosten und Folgekosten im vollen Umfang durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach übernommen werden, damit der Abwasserpreis unbeeinflusst von den Verlegungskosten gehalten werde. Sofern umfangreiche Änderungsmaßnahmen an der Trinkwasserversorgung durch den Bau der „Regionaltrasse“ erforderlich werden, so beantragt er ebenfalls die vollumfängliche Kostenübernahme durch den Vorhabenträger. Er bittet zudem um Offenlegung aller Kosten für die Veränderung der Abwasserentsorgung.

Es wird auf Ziffer 12 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen. Da die Kosten nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind, können diese auch nicht durch die Planfeststellungsbehörde offen gelegt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt vor, dass bislang an seinem Gebäude keine Wasserschäden aufgetreten seien, beispielsweise auch Kanalrückstände. Er beantragt die Übernahme der Kosten für die Beseitigung möglicher Wasserschäden, sofern durch den Bau der Trasse Wasserschäden der Bausubstanz, auch im Hinblick auf die Veränderungen des Grundwasserspiegels verursacht werden.

Der Vorhabenträger führt aus, dass vorhandene Abwasser-/Kanalleitungen der Stadt Waldsassen angepasst beziehungsweise verlegt und wieder ordnungsgemäß in Betrieb genommen werden, soweit diese durch das Vorhaben berührt werden.

Hinsichtlich der Befürchtungen der Veränderungen des Grundwasserspiegels wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Sofern der Einwender nachweist, dass durch die Baumaßnahme Wasserschäden an der Bausubstanz des Hauses auftreten, hat diese der Vorhabenträger zu entschädigen. Aufgrund der Entfernung der Trasse zum Wohnhaus des Einwenders ist damit aber nicht zu rechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er beantragt die Hinzuziehung eines Rechtsanwalts gemäß Art. 80 Abs. 2 und 3 BayVwVfG in Verbindung mit § 162 Abs. 2 VwGO und die entsprechende Übernahme der Kosten.

Die Erstattung von Kosten für die rechtliche Vertretung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist nach ständiger Rechtsprechung (vergleiche VG Würzburg, Urteil vom 12.04.2011, Az.: W 4 K 10.118) nicht möglich. Es existiert insoweit keine Anspruchsgrundlage für die Geltendmachung der Kosten eines Bevollmächtigten. Die vom Einwender zitierte Vorschrift des Art. 80 BayVwVfG bezieht sich alleine auf das Widerspruchsverfahren im Sinne eines gerichtlichen Vorverfahrens. Ein solches liegt hier nicht vor. Für die übrigen Bereiche behördlicher Ausgangsverfahren hat der Gesetzgeber nichts geregelt, so dass der Betroffene die Aufwendungen für die Einschaltung eines Rechtsanwalts grundsätzlich selbst zu tragen hat (vergleiche eben genanntes Urteil).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.51 Einwender Nr. 6B-80

1. Der Einwender führt aus, dass sich durch die von Tausenden von Lkw und Pkw erzeugten Abgase, durch Feinstaub und Straßenlärm eine erhebliche Beeinträchtigung seiner Lebensqualität ergebe und gesundheitliche Schädigungen unabdingbare Folge seien.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses und auf Berechnungspunkt 8 in der Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Planunterlage 8.1d verwiesen. Der Berechnungspunkt befindet sich an dem Gebäude in der Schulstraße 27. Da dort die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, werden diese erst recht an dem Gebäude des Einwenders eingehalten, das weiter von der Trasse entfernt ist. Es kommt daher zu keiner Beeinträchtigung der Lebensqualität und zu keinen gesundheitlichen Schädigungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass die Streckenführung zu einer deutlichen Wertminderung seines Wohneigentums führe.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass in einem Gutachten zur Ermittlung der Lärmbelastung eine Windgeschwindigkeit von 3 m/sec zugrunde gelegt worden sei. Damit bleibe die Belastung nur denkbar knapp unter dem im Gutachten genannten zuzumutenden Grenzwerten. Er meint, dass dieses 3 m/sec viel zu niedrig angesetzt seien.

Selbst wenn 3 m/sec als Mittelwert anzusehen sei, verursache ein ebensolcher Mittelwert auf ein Jahr umgerechnet an 180 Tagen eine stärkere Windgeschwindigkeit und damit an 180 Tagen eine deutliche Überschreitung der Grenzwerte. Dies sei für ihn unzumutbar.

Es wird auf C.III.4.1.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass täglich Hunderte von Fahrzeugen unterwegs sein werden, die den in Deutschland gültigen Abgasnormen nicht entsprechen. Die Leidtragenden seien alle Bewohner der in der Wondrebsenke stehenden Häuser der Stadt und vor allem die, die wie er nur in geringem Abstand zur Trasse leben müssen.

Dieses Problem besteht bereits und wird auch dann weiterhin bestehen, wenn die Trasse nicht realisiert wird. Da die plangegegenständliche Trasse die verkehrswirksamste ist, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses, würde dieses Problem auch nicht durch die Wahl einer anderen Trasse beseitigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er gibt zu bedenken, ob nicht auch eine Variante der so genannten „Rustlertrasse“ in die Planung einbezogen werden könne. Es solle dem Grundsatz Rechnung getragen werden, dass Menschenschutz über dem Naturschutz zu stehen habe.

Süd-Ost-Umgehungen von Waldsassen müssten die Talaue der Wondreb zweifach queren und würden insoweit unmittelbar in das FFH-Gebiet 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“ eingreifen. Aufgrund dieser besonderen naturschutzfachlichen Wertigkeit des betroffenen Landschaftsraums wurden Süd-Ost-Umgehungen bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

Die Wahl der Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die neben den Belangen des Schutzes von Mensch und Natur zahlreiche weitere Belange Eingang gefunden haben. Hinsichtlich der Einzelheiten der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.52 Einwender Nr. 6B-81

Der Einwender beantragt den Einbau schalldichter Fenster für das genannte Mietshaus.

Die schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 in der Planunterlage 8.1d verwiesen.

Die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb hat ergeben, dass bei dem genannten Anwesen die projektspezifischen Richtwerte beziehungsweise die Richtwerte der AVV Baulärm teilweise überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.4 sowie auf die Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1 verwiesen. Es besteht daher für einen Teilbereich des genannten Anwesens ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach (vgl. A.III.2.1.2.4 dieses Beschlusses) sowie Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung in Geld (vgl. A.III.2.1.2.5 und A.III.2.1.2.6 dieses Beschlusses).

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

4.2.2.53 Einwender Nr. 6B-82

1. Der Einwender trägt vor, dass der Vorhabenträger die Lärmschutzwerte falsch ermittelt habe. Maßgebend für sinnvolle Lärmschutzmaßnahmen sollten nur die Werte von der „WHO“ angewendet beziehungsweise verwendet werden. Dies sei durch die eingereichten Pläne bei der Stadt Waldsassen für das „Planfeststellungsverfahren“ durch den Vorhabenträger nicht ausreichend berücksichtigt worden. Hierdurch werde billigerweise ein unzulässiger Lärmschutzpegel von vielen betroffenen Bürgern in ihren angrenzenden Wohngebieten in Kauf genommen.

Es ist richtig, dass die von der WHO und dem UBA empfohlenen Werte nicht eingehalten werden. Es handelt sich dabei allerdings nur um Empfehlungen und nicht um gesetzlich vorgeschriebene und verpflichtende Werte. Sofern es um den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen geht, was vorliegend der Fall ist, ist ausschließlich die 16. BImSchV einschlägig. Andere Regelwerke, wie beispielsweise die Werte der WHO, TA Lärm, TA Luft oder die genannten Richtlinien sind daneben nicht einschlägig. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass die „Regionaltrasse“ als „Stadtdurchführung“ beziehungsweise „Zerschneidung“ verantwortungslos sei.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es handelt sich bei dieser um eine Umfahrung im rechtlichen Sinne und somit nicht um eine Durchführung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Auch eine Zerschneidung in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich und die Trennungswirkung so gering wie möglich gehalten wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass für die Linksabbiegespur nach Waldsassen (von Mitterteich kommend) somit eine unerträgliche und unmögliche Situation entstehe. Es werden dort Behinderungen und lange Staus vornehmlich in Kauf genommen.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er trägt vor, dass Waldsassen mit seinen vorzeigbaren Sehenswürdigkeiten sowie das schöne Stadtbild eindeutig beeinträchtigt werden. Auch werde der Stadtkern zerschneiden und in zwei Hälften getrennt.

Die Maßnahme verändert das Stadtbild. Die optische Veränderung ist aber nicht derart gravierend wie der Einwender befürchtet. Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt weiter aus, dass während der gesamten Bauzeit und danach unvorhersehbare Veränderungen des Grundwasserspiegels (innerhalb der Beweissicherungsgrenzen vor Ort) zu beklagen seien. Die Grundwasserstände werden vermehrt abgesenkt und es finde somit ein verheerender Eingriff in die Natur beziehungsweise in die Ökologie statt.

Auch private Hausbesitzer werden schwerwiegende Folgen und Auswirkungen beim Wasserdrang während der gesamten Bauzeit zu spüren bekommen. Ferner werden nicht absehbare Einflüsse beziehungsweise Veränderungen beim Wasserdrang und auch bei der Wasservorhaltung nicht auszuschließen sein.

Es wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen. Die vom Einwender vorgetragene Befürchtungen sind unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er rügt die Trassenwahl und meint, dass die „Kappelwaldtrasse“ die bessere Lösung sei. Er meint, dass für Stadt eine weiträumige Umfahrung sinnvoll sei. Dann könne eine Sperrung des durchfahrenden Lkw-Verkehrs über 7,5 t ohne weiteres beantragt und genehmigt werden.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Bei der plangegenständlichen Trasse handelt es sich um die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern. Die vom Einwender vorgeschlagene Kombination aus „Realisierung der Kappelwaldtrasse“ und Sperrung der Ortsdurchfahrt Kondrau für Lkw über 7,5 t ist nicht möglich. Die Sperrung der Straße für Lkw-Verkehr ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und obliegt auch nicht der Planfeststellungsbehörde, sondern der Straßenverkehrsbehörde, vergleiche § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO. Es wird ergänzend auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er meint, dass die Stadt durch die Lärmschutzwände verunstaltet werde.

Wie bereits erläutert, kommt es zu einer optischen Veränderung. Damit geht aber nicht direkt eine Verunstaltung einher. Zudem ist zu beachten, dass es sich diesbezüglich

nicht um einen Belang des Einwenders, sondern eines solchen der Stadt Waldsassen handelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er befürchtet bei der gewählten Trasse gesundheitliche Schädigungen wegen der sehr krebserregenden Abgasbelastung durch Dieselfahrzeuge.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden, vergleiche C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses. Die Befürchtung hinsichtlich der Gesundheitsschädigungen besteht nicht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender trägt vor, dass die Friedhofsruhe durch das Projekt erheblich gestört werde. Auch die Schallschutzwände können diese eklatante Ruhestörung der Friedhofsruhe nicht verhindern.

Wie unter Ziffer 8 erläutert, werden die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten. Es kommt daher auch zu keiner eklatanten Ruhestörung der Friedhofsruhe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er fragt, warum überhaupt eine Bürgerbefragung mit einem Bürgerentscheid von mehr als 50 % durchgeführt worden sei, wenn dieser keine Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren finde.

Die Planfeststellungsbehörde hat lediglich zu prüfen, ob die beantragte Trasse planfeststellungsfähig ist. Hinsichtlich des Bürgerentscheids wird zusätzlich auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.54 Einwander Nr. 6B-83

1. Der Einwander nennt als Einspruchsgrund eventuelle Schäden durch Risse und Absenkungen an seinem Wohnhaus wegen der umfangreichen Erdbewegungen. Er ergänzt, dass durch die Unterbrechung des landwirtschaftlichen Wegenetzes verstärkt landwirtschaftlicher Verkehr (vor allem aus Richtung Mitterteich) gezwungen werde, den Forkatshofer Weg zu benutzen.

Beweissicherungen werden an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis, laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4. Das Gebäude des Einwenders liegt nicht inner-

halb dieses Korridors, vergleiche Unterlage 4.2 Blatt Nr. 1d. An dem betreffenden Gebäude sind auch im Hinblick auf erschütterungsintensive Bauarbeiten während der Bauausführung keine Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen, vergleiche Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses. Aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse ist nicht mit vorhabenbedingten Schäden zu rechnen.

Es besteht auch keine Gefahr, dass es durch den Baustellenverkehr zu eventuellen Rissen und Absenkungen an seinem Wohnhaus kommt. Es besteht daher auch aus diesem Grund kein Anspruch auf Beweissicherung.

Bei dem Forkatshofer Weg handelt es sich nicht nur um eine Erschließungsstraße, sondern um eine Verbindungsstraße in Richtung Forkatshof sowie der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke. Von landwirtschaftlichem Verkehr ist demnach bereits aktuell auszugehen. Die Straße ist für vermehrten Verkehr geeignet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er rügt weiter Gefahren für die Gesundheit durch die ständige Lärmbelastung, die andauernd entstehenden Abgase und des permanenten Feinstaubes.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 und den Berechnungspunkt 2 in der Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Planunterlage 8.1d verwiesen. Der Berechnungspunkt bezieht sich zwar auf den Forkatshofer Weg 7. Da der Wohnort des Einwenders aber weiter entfernt ist von der plangegenständlichen Trasse, werden die Grenzwerte dort erst recht eingehalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er rügt auch eine massive Beeinträchtigung der Lebens- beziehungsweise Wohnqualität aufgrund des Lärms durch die jahrelange Baumaßnahme und darüber hinaus (eventuelles Erfordernis zum Einbau von Lärmschutzfenstern).

Hinsichtlich des Anwesens des Einwenders haben die Berechnungen des Vorhabenträgers zum Baulärm ergeben, dass die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte eingehalten werden, vergleiche Unterlage 8.3.d.1, Ergebnistabelle 2. Es besteht deshalb weder ein Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung noch ein Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung für passiven Schallschutz.

Bezüglich der Bauzeit ist anzuführen, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre

andauern. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er rügt weiter eine Wertminderung seines Wohnhauses bei einem eventuellen Verkauf in späteren Jahren wegen der Nähe zur geplanten Straße.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.55 Einwender Nr. 6B-85

Der Einwender rügt gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Abgase und Lärm infolge eines erhöhten Verkehrsaufkommens durch Lkw und Pkw. Er denkt dabei an die derzeit bestehende hohe Lebensqualität und meint, dass das Erholungsgebiet Waldsassen erhalten bleiben sollte.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.56 Einwender Nr. 6B-86

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass der Bau der Trasse zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in der Stadt führen werde, der er sowohl während der Bauphase als auch während des regulären Betriebs ausgesetzt werde. Besonders durch den ansteigenden Schwerlastverkehr werde es zu einer deutlichen Zunahme von Schadstoffen und Abgasen kommen. Dies werde seine Lebensqualität verschlechtern. Er sehe sich in seinen Grundrechten durch diese zu erwartenden Gesundheitsbelastungen unangemessen eingeschränkt.

Die Verkehrslärm- und Schadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Da diesen Untersuchungen

die Verkehrsuntersuchung zugrunde liegt, ändert die Zunahme des Schwerlastverkehrs daran nichts. Vielmehr wurde diese bereits mit einkalkuliert. Es kommt daher zu keiner Verschlechterung der Lebensqualität und auch zu keiner Grundrechtsverletzung des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.57 Einwender Nr. 6B-87

1. Der Einwender trägt vor, dass die Trasse, so wie sie geplant sei, nur Nachteile für die Stadt bringe und in höchstem Maß gesundheitsschädlich und realitätsfremd sei. Er meint, dass Abgase, Feinstaub und Lärm die Stadt bereits jetzt vor große Probleme stellen. Künftig komme dann noch Schwerlastverkehr mit 80 km/h und 5 m hohe Lärmschutzwände hinzu. Dies werde sich durch den steigenden Transitverkehr aus dem Osten massiv verschärfen. Hinzu kommen die massiven Verkehrsbehinderungen und der Dreck während der Bauzeit. Dies würde krank machen. Schulen, Kindergärten und Altenheim seien nur wenige hundert Meter entfernt und daher am meisten betroffen.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keinen Gesundheitsschädigungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass auch das Stadtbild durch die Lärmschutzwände enorm negativ geprägt werde.

Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer enorm negativen Prägung kann aber nicht die Rede sein. Durch die zwei Trogbauwerke wird bewirkt, dass stellenweise die Lärmschutzwände niedriger sind und die Stadt so wenig wie möglich durchschnitten wird. Zudem ist zu beachten, dass es sich diesbezüglich nicht um einen Belang des Einwenders, sondern eines solchen der Stadt Waldsassen handelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordert eine echte Umgehung, beispielsweise durch den Kappelwald.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Es handelt sich dabei um eine Umgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.58 Einwender Nr. 6B-88

1. Der Einwender widerspricht der gewählten Trasse, da er ungeklärte Auswirkungen auf die niedriger gelegenen, südlichen Ortsteile von Waldsassen bezüglich des Grundwasserspiegels befürchte. Er meint, dass durch die umfangreichen Baumaßnahmen und Tunnelstrecken der Grundwasserspiegel in den südlichen Ortsteilen, beispielsweise in der Liststraße absinken und dadurch umfangreiche Bauschäden in den Gebäuden hervorrufen könne. Als Geschädigter des Kanalbaus in der Liststraße, in der an seinem Anwesen ein erheblicher Gebäudeschaden entstanden sei, dränge er diesmal auf eine genaue Berechnung der Auswirkungen auf das Grundwasser.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass die grundwasserrelevanten Auswirkungen des Bauvorhabens ausreichend mittels Gutachten und Grundwasserströmungsmodellierung geklärt seien. Insofern wird auf die Unterlagen 13.1c und 13.2c verwiesen.

Zudem werden Beweissicherungen an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis, laufende Nummer 7.09 in der Unterlage 4.2. Das Gebäude des Einwenders liegt nicht innerhalb dieses Korridors, vergleiche Unterlage 4.2 Blatt Nr. 4d. Aufgrund der Entfernung zur geplanten Trasse ist nicht mit vorhabenbedingten Schäden zu rechnen. Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er widerspricht dem Vorhaben ferner, da er der Ansicht ist, dass durch die Abspernung der Liststraße in Höhe des Bahndammes und die dadurch verursachte Sackgasse eine unzumutbare Zerschneidung der Stadt entstehe. Er befürchtet eine erhebliche Beeinträchtigung der Patientenbindung an die Hausarztpraxis in der Liststraße.

Die Liststraße ist, abgesehen von einem kleinen Umweg, mit dem Auto weiterhin erreichbar. Zudem besteht für den Rad- und Fußverkehr weiterhin eine fußläufige Anbindung, vergleiche Planunterlage 4.1d, BWVZ laufende Nummer 2.07, Bauwerk 3-2 Unterführung eines Geh- und Radwegs. Es findet somit keine Zerschneidung der Stadt statt. Durch den geringen Umweg kommt es auch nicht zu der befürchteten erheblichen Beeinträchtigung der Patientenbindung, zumal auch weiterhin eine direkte fußläufige Verbindung existiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er widerspricht dem Vorhaben ferner, da er der Ansicht ist, dass eine Sperrung der B 299 bezüglich des Schwerlastverkehrs annehmbare Erleichterungen und Verminderungen des Feinstaubes für alle Bürger bringe, auch für Geschäftsleute, die auf den Durchgangsverkehr angewiesen seien.

Es wird diesbezüglich auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses verwiesen.

Die Frage einer Sperrung der Strecke für Lkw ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und obliegt auch nicht der Planfeststellungsbehörde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.59 Einwender Nr. 6B-90 und Nr. 6B-90c

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er meint, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung seiner Wohnräume und der von ihm genutzten Außenanlagen sowie der häuslichen Umgebung führen werde. Besonders gravierend seien die durch den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden/Nacht verursachten Geräuschimmissionen. Ein ungestörtes Schlafen werde nicht mehr möglich sein. Die sich aus der Lärm- und Schadstoffbelastung sowie den Mangel an Schlaf ergebenden gesundheitlichen Gefahren seien nicht zumutbar.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 und die repräsentativen Beurteilungspunkte 48 und 49 (siehe Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d) verwiesen. Der Berechnungspunkt 48 bezieht sich zwar auf das Anwesen in der Münchenreuther Straße 29 und der Berechnungspunkt 49 auf das Anwesen in der Münchenreuther Straße 27. Da diese aber näher an der geplanten Trasse liegen als das des Einwenders, werden bei diesem die maßgeblichen Werte erst recht eingehalten. Die Befürchtungen hinsichtlich eines negativen Einflusses auf den Schlaf und der Entstehung von Gesundheitsgefahren sind unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er befürchtet, dass es durch das erhöhte Lkw-Aufkommen und die von den Lkw verursachten Erschütterungen und Vibrationen zu Schäden an seinem Haus komme.

Die Fahrzeuge werden zwar unterirdisch, aber in geringer Entfernung an seinem Haus vorbeifahren. Er werde die negativen Auswirkungen, wie beispielsweise Risse und spürbare Vibrationen in den Wohnräumen, dokumentieren und Schadensersatz verlangen.

Er führt aus, dass nach der Rechtsprechung eine durch unzulässige oder übermäßige verkehrliche Straßennutzung hervorgerufene Erschütterung eines bebauten Grundstücks zu einer rechtserheblichen Beeinträchtigung des Eigentümers in seinem Grundrecht aus Art. 14 GG führen könne, die er nicht hinnehmen müsse und zitiert BVerwG, Urteil vom 26.09.2002, Az.: 3 C 9/02. Er meint, dass die Straßenbaubehörden nicht tatenlos zusehen dürfen, wenn es durch das Nichteinschreiten zu einer erheblichen Eigentumsbeeinträchtigung kommen werde.

Der Vorhabenträger sicherte zu, dass zum Nachweis von eventuell durch Erschütterungen während der Bauzeit hervorgerufenen Schäden vor Baubeginn hinsichtlich des Anwesens des Einwenders auf Kosten des Vorhabenträgers eine Beweissicherung durchgeführt werde. Diesbezüglich wurden unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 entsprechende Auflagen festgesetzt. Hinsichtlich der baubedingten Erschütterungen wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3 verwiesen.

Es werden Beweissicherungen an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis, laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das Gebäude des Einwenders befindet sich innerhalb dieses Korridors, vergleiche Unterlage 4.2 Blatt Nr. 4d.

Es ist darüber hinaus aus fachlicher Sicht nicht damit zu rechnen, dass es durch die verkehrliche Straßennutzung zu Erschütterungen kommt, die geeignet sind, rechtserhebliche Beeinträchtigungen wie Gebäudeschäden hervorzurufen. Lediglich ergänzend ist daher zu erwähnen, dass das vom Einwender zitierte Urteil die hier vorliegende Konstellation nicht erfasst. Gemeint ist darin ein Anspruch gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 5 StVO auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten zum Schutz vor Eigentumsbeeinträchtigungen durch unzulässigen beziehungsweise übermäßigen Verkehr. Derartige straßenrechtliche Maßnahmen obliegen der Verkehrsbehörde und können demnach ohnehin nicht durch die Planfeststellungsbehörde erfolgen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

Der Einwender macht außerdem folgende Einwendungen gegen die Tektur C geltend:

5. Er führt aus, dass er bei der geplanten Trassenführung der B 299 auf dem ehemaligen Bahndamm ganz massiv von Lärm und Erschütterungen während der Bauphase sowie nach Fertigstellung von Lärm und Abgasen in erheblicher Weise mit der ganzen

Palette negativer gesundheitlicher Auswirkungen betroffen wäre. Wegen der Nähe zu dem geplanten Trogbauwerk werde er zum Beispiel auf der Schlafzimmerseite im 1. Stock den Verkehrslärm voll abbekommen. Vom Trog bis zu den Schlafzimmerfenstern seien es ungefähr 30 Meter Luftlinie. Der Garten davor, der sich direkt am Trog befinde, werde durch den Lärm weitgehend unbenutzbar werden.

Hinsichtlich des Baulärms werden die projektspezifischen Richtwerte beziehungsweise die Richtwerte der AVV Baulärm für das Anwesen des Einwenders überschritten, es wird insofern auf die Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1 und die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 verwiesen. Es wurde für dieses Anwesen unter Ziffer A.III.2.1.2.4 ein Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen und unter den Ziffern A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses Ansprüche dem Grunde nach auf angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

Im Hinblick auf Erschütterungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter vorstehender Ziffer 4 verwiesen.

Hinsichtlich der geäußerten Bedenken bezüglich Verkehrslärm und Abgasen nach Fertigstellung des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter vorstehender Ziffer 3 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er befürchtet, dass der Wert seines als Alterssicherung gedachten Hauses erheblich sinken werde, es werde unverkäuflich werden.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.12 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Weiter fordert er, die Planung abzuändern und die Bundesstraße außen um Waldsassen herumzuführen.

In Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechender Gesichtspunkte stellt sich die Variante „Regionaltrasse“ als vorzugswürdig dar, insofern wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.60 Einwender Nr. 6B-90b

1. Der Einwender trägt vor, dass er dem Plan entnehme, dass zwischen seinem Wohnhaus und der Glasfabrik Lamberts sechs Fahrspuren geplant seien, die an einer Stelle annähernd parallel laufen. Die in Troglage geplante B 299 werde durch Lärmemissio-

nen seine Wohn- und Lebenssituation ganz massiv beeinträchtigen, denn die lärm-dämmende Einhausung müsse in südwestlicher Richtung noch einmal um 80 m verlängert werden, um halbwegs wirksam zu sein. Er meint, dass er sonst ab dem ersten Stock massiv Lärm abbekomme.

Sechs Fahrspuren sind nicht geplant, siehe Unterlage 4.2.4d. Die Regionaltrasse weist in dem Bereich zwei Fahrspuren auf, die anderen Wegebeziehungen sind bereits jetzt vorhanden und werden im Bereich der Troglage BW 3-3 an die neue Situation angepasst.

Hinsichtlich der Lärmemissionen wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.59 des Beschlusses Bezug genommen. Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte ist eine Verlängerung des Trogbauwerks nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass sein Grundstück massiv an Wert verlieren werde und die geplanten Lärmschutzwände sowie der „Flüsterasphalt“ daran kaum etwas ändern werden.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat, wie bereits erläutert, ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Es ist daher nicht ersichtlich, warum das Grundstück massiv an Wert verlieren soll.

Es wird ergänzend auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.61 Einwender Nr. 6B-91 und 6B-91b

1. Es wird hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen auf die Ziffern 1, 2, 7, 8, 12 und 13 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender brachte folgende Einwendungen gegen die Tektur B vor:

2. Der Einwender trägt vor, dass es sich bei der plangegegenständlichen Trasse keinesfalls um die im Bundesverkehrswegeplan geforderte ortsdurchfahrtsfreie Lösung handle und bezieht sich dabei auch auf die Äußerung des Bayerischen Verwaltungsgeschichtshofs im Jahr 2003. Er meint mit zwei Stadtunterführungen von je 79,5 m Länge werde die Stadt auch nicht unterfahren.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender zweifelt die Verkehrsprognosen an. Er führt aus, dass die Wirtschaft in Cheb expandiere und Gewerbegebiete mit bedeutenden Firmensiedlungen entstehen. Derzeit werde in Cheb ein Lieferzentrum mit 100 Andockstationen für Lkw hauptsächlich für Lieferungen nach Deutschland gebaut. Auf einer Fläche von 70.000 m² sollen bis zu 800 Arbeitsplätze entstehen, was zusätzliche Lkw bringe, die täglich durch Waldsassen fahren. Er zweifelt daran, dass unter anderem das neue Tchibo-Logistikzentrum schon mit eingerechnet worden sei.

Hinsichtlich der Anzweiflung der Verkehrsprognosen wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Die aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen auf tschechischer Seite wurden berücksichtigt. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese anzuzweifeln sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er meint, dass sich auch die beabsichtigte Mauteinführung auswirken werde.

Die geplante Lkw-Maut für Bundesstraßen wurde am 01.07.2018 eingeführt. Diese betrifft auch die plangegegenständliche Trasse und hat zu Folge, dass die Benutzung dieser Strecke für Lkw kostenpflichtig ist. Dies führt in der Folge aber vielmehr eher dazu, dass der Verkehr ab- und nicht zunimmt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass nach Akteneinsicht die Lärmschutzwände auf einer Länge von 174 m bis zu 6 m über der Fahrbahnkante errichtet werden sollen. An zwei Stellen seien sogar bis zu 8 m erforderlich, was städtebaulich nicht machbar sei. Die Lärmschutzwand würde das Stadtbild erheblich verändern.

- 2009: 2.100 m² Lärmschutzwand
- 2013: 3.100 m² Lärmschutzwand
- 2017: 4.100 m² Lärmschutzwand

Der Einwender zweifelt die aktualisierte Verkehrsuntersuchung an. Er meint, dass bereits jetzt grenzwertige Lärmschutz- und Schadstoffwerte ausgewiesen seien.

Den Lärmberechnungen liegt die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 zugrunde. Hinsichtlich der Einzelheiten bezüglich der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsentwicklung größer als darin prognostiziert wird. Demnach entsprechen auch die Lärmschutzwände der prognostizierten Lärmerwartung. Es wird demnach zu keiner Erweiterung der Lärmschutzwände kommen. Es ist richtig, dass die Lärmschutzwände das Stadtbild verändern werden. 8 m hohe Wände sind in dem besagten Bereich, ebenso wie im gesamten

Plaungsgebiet nicht vorgesehen. Durch den Bau der zwei Trogbauwerke werden die Zerschneidung der Stadt und die Trennungswirkung durch die Lärmschutzwände allerdings so gering wie möglich gehalten.

Wie bereits erwähnt, basieren die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen auf der aktualisierten Verkehrsuntersuchung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist nicht ersichtlich, warum diese grenzwertig sein sollten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender meint, dass die Planunterlagen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen, auf der hauptsächlich Schwerlastverkehr fahre. Lärm, Feinstaub und krebserregende Dieselabgase bleiben im Stadtgebiet und gefährden Gesundheit und vermindern die Lebensqualität aller Bürger in Waldsassen. Er fordert eine echte Umgehung.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher nicht zu der befürchteten Gesundheitsgefährdung und Verminderung der Lebensqualität.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich zudem um eine Umgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.62 Einwender Nr. 6B-92, 6B-92b, 6B-92c

1. Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen wird auf die Ziffern 1, 2, 9, 10, 11 und 15 unter C.III.4.2.2.11 des Beschlusses Bezug genommen.

2. Der Einwender bezweifelt, dass die Verkehrswerte der Ortsumgehung Eger bei der Untersuchung berücksichtigt worden sind. Somit könne auch keine konkrete Schadstoffbelastung errechnet werden.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Die Süd-Ostumgehung der Stadt Eger wurde dabei berücksichtigt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Auf Grundlage dieser aktualisierten Verkehrsuntersuchung wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung erneuert, vergleiche C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht ferner folgende Einwendungen gegen die Tektur B geltend:

3. Es wird hinsichtlich der Einwendungen und Stellungnahmen auf die Ziffern 1 bis 5 unter C.III.4.2.2.61 Bezug genommen.

Hinsichtlich des Einwands unter der eben genannten Ziffer 5 weist der Einwender darauf hin, dass die 8 m hohen Lärmschutzwände in der Jahnstraße und im Turnerweg geplant seien.

Der Vorhabenträger erwiderte hierauf, dass am Turnerweg 7 eine Wandhöhe von 4,5 m vorgesehen sei. Danach werde die Lärmschutzwand abgesenkt und laufe aus, da die Wohnbebauung zu Ende sei. Die Straße befinde sich in diesem Bereich in Dammlage. Im vorausgehenden Straßenabschnitt auf Höhe der Jahnstraße betrage die sichtbare Wandhöhe über dem Gelände etwa 2 m. Im Bereich der Liststraße bei Bau-km 3+545 sei die Lärmschutzwand abgestuft und habe unterschiedliche Höhen zwischen 6 m und 2 m über der Straßenoberkante.

Es befinden sich demnach in dem besagten Bereich, ebenso wie in dem gesamten Planungsgebiet, keine derart hohen Lärmschutzwände.

Der Einwender bringt darüber hinaus gegen die Tektur C folgende Einwendungen vor:

4. Interessant seien die neuesten Informationen des Vorhabenträgers in den Unterlagen, dass es für die Ortsumgebung von Waldsassen keine Nulllösung geben werde. Die Nulllösung sei in der Vergangenheit immer das Drohgebährde der Befürworter (CSU- und FW-Stadtratsfraktion) der „Regionaltrasse“ mitten durch die Stadt oder keine Straße gewesen.

Diesbezüglich ist keine Erwiderung erforderlich, da die bezeichneten Drohgebährden der Trassenbefürworter nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind und aufgrund der Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde ohnehin auch keinen Einfluss auf das Verfahren hat.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er bringt vor, dass die Teerteiche bisher nicht gewürdigt worden seien, die ein nicht unerhebliches Risiko für das Grundwasser darstellen. An diesen Teerteichen vorbei solle nun ein Microkanal verlegt werden. Er äußere hier große Bedenken. Von einem Fachmann habe er die Information erhalten, dass diese Verlegung des Microkanals in diesem sensiblen Bereich nicht funktionieren werde und könne.

Eine Beeinträchtigung der Teerweiher ist sowohl im Hinblick auf den Kanalbau als auch beim Straßenbau aufgrund der bisherigen Untersuchungen und zugesagten Sicherungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Es wird hierzu auf die planfestgestellten Unterlagen 13.3c und 13.4c verwiesen. Zum Schutz der Teerweiher wurden außerdem unter A.III.2.9 verschiedene Auflagen festgesetzt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Das Lärmgutachten habe ganz andere Ergebnisse gebracht, als der Vorhabenträger 2016 im PRINS Entwurf BVWP 2030 Projekt B299-G010-BY (Seite 10) angegeben habe. Hier hätte die Behörde prognostiziert: Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohnern, euphorisch von 0 (Null) neubelasteten oder stärker betroffenen Einwohner (was rein theoretisch gar nicht sein könne). Dem Bundesverkehrsministerium wurde 2016 auch gemeldet, dass 2.658 Einwohner entlastet werden. Welch eine Fehlprognose!

Er komme nach Recherchen zum Ergebnis, dass bei der „Regionaltrasse“ nicht Null, sondern ungefähr 1.470 Einwohner neubelastet oder stärker betroffen werden.

Der vorliegenden Planung liegen die planfestgestellten Unterlagen 8.1d (Schalltechnische Berechnungen) und 8.3d (Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb) zugrunde, die für die Planfeststellung maßgeblich sind.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.1 und C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Nach Untersuchungen des Umweltbundesamts belaste Baulärm das menschliche Nervensystem und könne Auslöser für gesundheitliche Beeinträchtigungen wie Bluthochdruck oder Herzkreislauf-Schwäche sein. Zwar sei Baulärm innerhalb des gesetzlichen Rahmens nicht direkt schädlich für die Ohren, wohl aber schädlich fürs Gemüt und die Gesundheit der Anwohner.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Außerdem wurden unter A.III.2.1 verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Unter A.III.2.1.1.2 wurde insbesondere festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen und Bauarbeiten während der Nachtzeit nicht stattfinden.

Es ist nicht zu verkennen, dass den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm während der Bauphase ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Durch die unter A.III.2.1 dieses Beschlusses vorgesehenen Auflagen verlieren diese Belange jedoch

an Gewicht, sodass die Gründe für die geplante Straßenbaumaßnahme insgesamt überwiegen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Beeinträchtigungen durch Baulärm nicht dauerhaft, sondern ausschließlich im Rahmen der Baudurchführung gegeben sind. Zwar wird die Gesamtbauzeit auf ungefähr sechs Jahre geschätzt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Bauarbeiten nicht überall sechs Jahre andauern werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er leide an Bluthochdruck und Schlafstörungen und werde aus diesen Gründen medizinisch behandelt. Deshalb könne und werde er weitere Belastungen durch Lärm nicht tolerieren. Weitere Belastungen durch Abgase und Lärm (u.a. durch Rammarbeiten) durch den Bau der B 299 neu in ungefähr 150 Meter Entfernung würden für ihn ein erhebliches Gesundheitsrisiko bedeuten.

Hinsichtlich Baulärm werden die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte am Wohnort des Einwenders nicht eingehalten, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Insofern wurden unter A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 für dieses Anwesen Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung vorgesehen. Hinsichtlich der Einzelheiten betreffend Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 und die Auflagen unter A.III.2.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Im Übrigen werden die Grenzwerte in Bezug auf den Verkehrslärm unter Berücksichtigung der ergänzenden Schallschutzmaßnahmen sowie hinsichtlich Luftschadstoffe eingehalten, vergleiche C.III.3.5.1 und 3.5.2 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Das Schutzgut Mensch bleibe bei der „Regionaltrasse“ – einer Ost-West-Magistrale – und dem damit einhergehenden Baulärm eindeutig auf der Strecke.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche C.III.3.2 und C.III.4.1.13, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit dem notwendigen Gewicht eingeflossen sind. Hinsichtlich des Baulärms wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 sowie die unter A.III.2.1 festgesetzten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Sechs Jahre Bauzeit mitten durch die Kloster- und Fremdenverkehrsstadt Waldsassen seien unerträglich.

Die Gesamtbauzeit wird zwar auf sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenso nicht, dass

alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 7 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.63 Einwender Nr. 6B-93 und Nr. 6B-94

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Antragsteller beantragt die Durchführung einer Beweissicherung seiner Immobilien und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernsten Stand der Technik) ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende. Er befürchtet, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich liegen seine Anwesen nicht weit entfernt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Er befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Haus durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten.

Er fordert hinsichtlich des Leistungsumfangs eine Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Benachrichtigung mit Bilddokumentation je Gebäude und einen Schlussbeweissicherungsbericht. Ferner müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Neben den Bodenbewegungen und Erschütterungen komme es zu einer ungünstigeren Veränderung der Grundwasserverhältnisse, da das geplante Trogbauwerk den Grundwasserstrom unterbreche. Er befürchtet eine Durchfeuchtung seines Hauses und Beschädigungen durch Setzungen und Vernässungen.

Es erfolgt in dem in der Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) eine Beweissicherung (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09). Die Grundstücke des Einwenders liegen somit innerhalb dieses Beweissicherungskorridors. Es finden entsprechende Beweissicherungen statt.

Darüber hinaus werden hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten in Form von Rammarbeiten während der Bauausführung Beweissicherungen an einem der beiden Gebäude vorgenommen. Insofern wird auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.1.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Hinsichtlich der befürchteten Setzungen und Vernässungen wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Soweit sich die Einwendung nicht erübrigt hat, wird sie zurückgewiesen.

4. Sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauwerks seien bauliche Maßnahmen vorzusehen, die einen Grundwassereingriff, der für sein Anwesen nachteilig sein könne, verhindern. Die geplanten Maßnahmen und Nachweise seien rechtzeitig vor Bauausführung dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen. Die Beweissicherungsmaßnahmen während des Baus und auch nach Fertigstellung der Trogstrecke seien dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen und danach jährlich.

Es wird auf Ziffer 9 unter C.III.4.2.2.15 des Beschlusses Bezug genommen.

5. Er fordert, dass die Dränleitungen und Düker so zu konzipieren seien, dass sie abschnittsweise kontrollierbar und der Wasserablauf messbar sei.

Es wird auf Ziffer 10 unter 4.2.2.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er beantragt die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger bei erkennbaren Schädigungen seiner beiden Anwesen.

Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dem Gebäude entstanden sind, werden diese durch den Vorhabenträger ersetzt.

7. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.64 Einwender Nr. 6B-95 und Nr. 6B-95b

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass ihm mit dem Bau der „Regionaltrasse“ seine Existenzgrundlage entzogen werde, denn er habe keine weiteren Einkünfte, sei also voll auf die Mieteinnahmen seines Geschäftshauses angewiesen.

Die Überprüfung der Verkehrslärmsituation und der Belastung durch Luftschadstoffe hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen an dem betreffenden Gebäude nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses und auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d Bezug genommen. Sowohl eine Vermietung als auch eine Verpachtung sind weiterhin ohne Einschränkungen möglich. Es erfolgt daher kein Eingriff in die Existenzgrundlage des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er befürchtet aufgrund der sehr tiefen und breiten Einschnitte für die Troglagen eine mittel- bis langfristige Änderung des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf seine Immobilien. Er fordert hydrologische Untersuchungen über einen längeren Zeitraum, um zu belastbaren Ergebnissen zu kommen. Expertengutachten über das Gefährdungsrisiko müssen dringend nachgereicht werden.

Es wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Durch die Realisierung der Maßnahmen bei den Trogwerken wird sichergestellt, dass es zu keinen negativen Auswirkungen bei den Immobilien des Einwenders kommt. Es ist nicht mit Veränderungen des Grundwasserspiegels zu rechnen. Hinsichtlich der Immobilie, die als Wohnadresse des Einwenders im Einwendungsschreiben angegeben ist, ist ferner zu beachten, dass diese 600 m von der B 299neu entfernt ist, so dass Einwirkungen der Baustelle und des künftig fließenden Verkehrs auf diese ausgeschlossen werden können.

Zudem wird auf die Auflage unter A.IV.3.3.13 verwiesen. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Weiden erklärte unter Aufnahme dieser sowie der weiteren oben unter A.IV.3 des Beschlusses genannten Auflagen sein Einverständnis mit der Planung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er beantragt eine Beweissicherung seines Anwesens und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernsten Stand der Technik) ausreichend und umfassend

vor Baubeginn – aber auch nach Bauende – durchzuführen. Er befürchte, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich liege sein Anwesen nicht weit entfernt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Beweissicherungen werden durch die Bundesrepublik Deutschland an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das im Einwendungsschreiben genannte Gebäude befindet sich innerhalb dieses Korridors.

Darüber hinaus werden hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung Beweissicherungen an dem im Einwendungsschreiben genannten Gebäude vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

6. Der Einwender befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Haus durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten. Der Leistungsumfang für die Beweissicherung sei die Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Berichtsarbeit mit Bilddokumentationen je Gebäude und ein Schlussbeweissicherungsbericht. Außerdem müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung werden Beweissicherungen an dem im Einwendungsschreiben genannten Gebäude vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

7. Sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauwerks seien bauliche Maßnahmen vorzusehen, die einen Grundwassereingriff, der für sein Anwesen nachteilig sein könne, verhindern. Die geplanten Maßnahmen und Nachweise seien rechtzeitig vor Bauausführung dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen. Die Beweissicherungsmaßnahmen während des Baus und auch nach Fertigstellung der Trogstrecke seien dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen und dann jährlich.

Es wird auf Ziffer 9 unter C.III.4.2.2.15 des Beschlusses Bezug genommen.

8. Er fordert, dass die Dränleitungen und Düker so zu konzipieren seien, dass sie abschnittsweise kontrollierbar und der Wasserablauf messbar sei.

Es wird auf Ziffer 10 unter 4.2.2.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er beantragt die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger bei erkennbaren Schädigungen seines Anwesens.

Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dem Gebäude entstanden sind, werden diese durch den Vorhabenträger ersetzt.

10. Er führt aus, dass die Planungen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen. Feinstaub, krebserregende Dieselabgase und Lärm würden im Stadtgebiet verbleiben, die Gesundheit gefährden und die Lebensqualität vermindern. Er fordert eine echte Umgehung.

Es wird auf Ziffer 3 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er trägt vor, dass in Deutschland an etwa 400 Messstationen die Belastungen ermittelt werden. Das Umweltbundesamt errechne daraus eine näherungsweise Deutschlandkarte, die geschätzte Werte ausweise. Es gebe zwei Messverfahren. Viele Stationen messen kontinuierlich und senden täglich Daten an das Umweltbundesamt, was regelmäßig lückenhaft sei. Im Gegensatz dazu sei EU-Standard das gravimetrische Verfahren, der Wert werde hier zeitverzögert im Labor bestimmt. Er fordert, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch tatsächliche Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen festgestellt werde. Die Hochrechnung von Daten aus Arzberg, einem Nachbarort mit nicht vergleichbarem Verkehrsaufkommen und einer geologischen Gemengelage werde der Dimension „Regionaltrasse“ nicht gerecht. Er fordert, dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender machte zudem folgende Einwendungen gegen die Tektur B geltend:

13. Er führt aus, dass das Unterführungs- und Trogbauwerk beim Wohngebäude Münchenreuther Straße 12 etwa 10 m an der Seite seines Wohnfamilienhauses ende. Dies führe zu wesentlichen Mehrbelastungen der Münchenreuther-, Chodauer- und Gerwigstraße. Die sei aus Gesundheitsgründen nicht zu verantworten und nicht hinnehmbar. Er lehnt diese Unterführung aus Feinstaub-, Abgas- und Schallschutzgründen ab.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Anwesens des Einwenders wird zudem auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d verwiesen. Es kommt daher zu keinen Gesundheitsgefahren. Die Bedenken des Einwenders sind unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden

haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Der Einwender meint, dass aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu befürchten sei, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX gemäß §§ 3 und 4 der 22. BImSchV überschritten werden.

Es ist, wie eben erläutert, mit keiner Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte zu rechnen. Dies gilt hinsichtlich Verkehrslärm und Luftschadstoffe gleichermaßen. Auch die Bedenken, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX nicht eingehalten werden, sind unbegründet. Dabei ist noch anzumerken, dass die 22. BImSchV im Jahr 2010 außer Kraft getreten ist und durch die 39. BImSchV ersetzt wurde. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Er führt aus, dass nach Akteneinsicht die Lärmschutzwände auf einer Länge von 174 m bis zu 6 m über der Fahrbahnkante errichtet werden sollen. An zwei Stellen seien sogar bis zu 8 m erforderlich, was städtebaulich nicht machbar sei. Die Lärmschutzwand würde das Stadtbild erheblich verändern.

- 2009: 2.100 m² Lärmschutzwand
- 2013: 3.100 m² Lärmschutzwand
- 2017: 4.100 m² Lärmschutzwand

Der Einwender zweifelt die aktualisierte Verkehrsuntersuchung an. Er meint, dass bereits jetzt grenzwertige Lärmschutz- und Schadstoffwerte ausgewiesen seien.

Es wird auf Ziffer 5 unter C.III.4.2.2.61 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Der Einwender fordert eine echte Umgehung.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Umgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.65 Einwender Nr. 6B-96

1. Der Einwender trägt vor, dass er die Bahntrasse bautechnisch zu eng und schmal finde.

Die Trassierungselemente basieren auf einer Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 80$ km/h. Für den Bereich zwischen Bau-km 3+000 und Bau-km 4+100 ist aufgrund der dort vorgesehenen Trogwerke eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h vorgesehen. Dabei wurde die Netzfunktion der B 299 und die anschließenden Streckenabschnitte berücksichtigt. Es wird auf S. 63 f. des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1d) verwiesen. Die Trasse ist demnach nicht zu eng und zu schmal.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass die „Regionaltrasse“ eine Durchschneidung und Trennung der Stadt bewirke.

Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig wie möglich durchschnitten und die Trennungswirkung so gering wie möglich gehalten wird. Es handelt sich dabei zudem um einen Belang der Stadt Waldsassen und keinen eigenen des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass massive Extrakosten (Kanal) für die Gemeindekasse und damit für die Hauseigentümer entstehen. Zudem entstehen dauerhafte Folgekosten für den Erhalt der Unterführung im Bereich der Schützen- und Mitterteicher Straße.

Es wird auf C.III.4.1.16 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender meint, dass es zu einer Mehrbelastung der Bewohner an Lärm und Feinstaub komme und dies zu erheblichen Erkrankungen führen könne.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Es besteht daher nicht das befürchtete Risiko der vom Einwender befürchteten Erkrankungsgefahr.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er befürchtet eine Wertminderung der benachbarten Immobilien.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er meint, dass Schäden an der Bausubstanz zu erwarten seien.

Es werden Beweissicherungen durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) in dem in der Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich durchgeführt (vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09). Sofern durch die Baumaßnahme Schäden verursacht werden, werden diese entschädigt.

Das Anwesen des Einwenders liegt nicht innerhalb dieses Beweissicherungskorridors. Es ist aufgrund der Entfernung zu der B 299neu weder mit baubedingten Schäden noch mit solchen durch den laufenden Betrieb zu rechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass eine Bundesstraße einen fließenden Verkehr bei Tempo 80-100 km/h ermöglichen solle, bei Durchfahrung der Stadt nur 50 km/h möglich sei. Die Attraktivität der Innenstadt für die Touristik sinke enorm.

Für den Bereich zwischen Bau-km 3+000 und Bau-km 4+100 ist aufgrund der dort vorgesehenen Trogbauwerke eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h vorgesehen.

Die Ortsdurchfahrt bleibt neben der Ortsumfahrung weiterhin bestehen. Es ist daher nicht ersichtlich inwiefern durch die B 299neu die Attraktivität der Innenstadt sinken soll. Diese wird vielmehr durch die erfolgende Verkehrsentlastung erhöht. Die plangegegenständlichen Trasse ist die verkehrswirksamste, vergleiche C.III.3.2 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er meint, dass die „Kappelwaldtrasse“ zu befürworten sei, da diese die Stadt von Verkehr, Lärm, Abgasen und Unfallgefahr entlaste. Dies verbessere die Gesundheit der Einwohner, die Wohn- und Lebensqualität steige dadurch gewaltig. Damit sei auch die Stadtentwicklung gesichert.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Dabei ist zu betonen, dass die plangegegenständliche Trasse die verkehrswirksamste ist, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern, vergleiche C.III.3.2. Demnach würde die bestehende Unfallgefahr durch die Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ vermutlich auch nicht reduziert, da aufgrund der deutlich längeren Strecke dieser Trasse anzunehmen ist, dass der Großteil des Verkehrs die derzeit bestehende B 299 auch weiterhin befahren würde. Demnach kann auch nicht sicher gesagt werden, dass die Belastung mit Verkehr, Lärm und Abgasen im Falle der Realisierung der „Kappelwaldtrasse“ weniger werden würde als bei Realisierung der „Regionaltrasse“. Jedenfalls vermag der Unterschied nicht derart gravierend sein, wie er auf den ersten Blick zu

sein scheint. Hinzu kommt, dass, wie bereits unter Ziffer 4 erläutert wurde, die maßgebenden Grenzwerte hinsichtlich Luftschadstoffe und Verkehrslärm nicht überschritten werden. Es kommt daher auch bei dieser Trasse zu keinen Gesundheitsgefährdungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.66 Einwender Nr. 6B-97

1. Der Einwender trägt vor, dass durch die dreijährige Bauzeit erhebliche und massive Lärmbelästigungen durch Baulärm zu erwarten seien. Nach Fertigstellung der Straße werde es durch das zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen ebenfalls zu einer erheblichen Lärmbelästigung kommen.

Laut Plan seien im Bereich Chodauerstraße/Gerwigstraße/Stationsweg aus nicht nachvollziehbaren Gründen keine Lärmschutzmaßnahmen in nördlicher Richtung geplant. Er zweifelt die Lärmwerte an. Er beantragt daher ausreichende Lärmschutzmaßnahmen durch entsprechend konzipierte Lärmschutzwände in Richtung Gerwigstraße bis über das Ende des Wohngebiets hinaus ein Verbleiben der Fahrzeuge in Troglage, Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine Asphaltdecke mit so genanntem Flüsterasphalt.

Hinsichtlich des Anwesens des Einwenders haben die Berechnungen des Vorhabenträgers zum Baulärm ergeben, dass die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte nicht eingehalten werden können, vergleiche Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2. In der Folge wurden für dieses Anwesen Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung sowie ein Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 Bezug genommen.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Infolgedessen wurde auch die Verkehrslärmuntersuchung erneuert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird bezüglich der Verkehrsuntersuchung auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 und hinsichtlich der Lärmuntersuchung auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind in dem vom Einwender genannten Gebiet mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte nicht erforderlich.

Hinsichtlich der geforderten Geschwindigkeitsbegrenzungen ist auszuführen, dass in dem Bereich zwischen Bau-km 3+000 und Bau-km 4+100 aufgrund der dort vorgesehenen Trogbauwerke eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h vorgesehen ist. Weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzungen sind dagegen nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern unterfallen dem Zuständigkeitsbereich des Landratsamts Tirschenreuth als Untere Verkehrsbehörde.

Hinsichtlich der Forderung nach Flüsterasphalt wird auf C.III.3.5.1.4 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

2. Der Einwender trägt vor, dass analog zur Lärmbelastung durch das hohe Verkehrsaufkommen mit einer erheblichen Belastung durch Kfz-Abgase und Feinstaub zu rechnen sei. Die gesundheitlichen Folgen seien unbestritten.

Die Luftschadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Die vom Einwender befürchteten gesundheitlichen Folgen sind daher unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er meint, dass es zu einem erheblichen Wertverlust seines Anwesens komme, was einer Enteignung gleich komme.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass die Lebensqualität seiner Familie durch die dreijährige Bauzeit mit den dadurch verbundenen Beeinträchtigungen gegen Null sinke. Nach Fertigstellung sei für jeden ersichtlich, welcher Lärm und welche Abgase bedingt durch diesen Straßenbau entstehen.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 1 und 2 Bezug genommen.

Hinsichtlich der Bauzeit ist zusätzlich auszuführen, dass die Bauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre gesperrt beziehungsweise blockiert sind. Die B 299 neu verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen auch während der Bauphase weitgehend erhalten bleiben.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er beantragt eine Beweissicherung seines Anwesens und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernsten Stand der Technik) ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende – durchzuführen. Er befürchte, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich liege sein Anwesen nicht weit entfernt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Beweissicherungen werden durch die Bundesrepublik Deutschland an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das im Einwendungsschreiben genannte Gebäude befindet sich innerhalb dieses Korridors.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

6. Der Einwender befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Haus durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten. Der Leistungsumfang für die Beweissicherung sei die Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Berichtsarbeit mit Bilddokumentationen je Gebäude und ein Schlussbeweissicherungsbericht. Außerdem müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung werden Beweissicherungen an dem im Einwendungsschreiben genannten Gebäude vorgenommen. Insofern wird auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.1.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Der Einwand hat sich erübrigt.

7. Sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauwerks seien bauliche Maßnahmen vorzusehen, die einen Grundwassereingriff, der für sein Anwesen nachteilig sein könne, verhindern. Die geplanten Maßnahmen und Nachweise seien rechtzeitig vor Bauausführung dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen. Die Beweissicherungsmaßnahmen während des Baus und auch nach Fertigstellung der Trogstrecke seien dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Stadt Waldsassen vorzulegen und danach jährlich.

Es wird auf Ziffer 9 unter C.III.4.2.2.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er fordert, dass die Dränleitungen und Düker so zu konzipieren seien, dass sie abschnittsweise kontrollierbar und der Wasserablauf messbar sei.

Es wird auf Ziffer 10 unter 4.2.2.15 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er beantragt die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger bei erkennbaren Schädigungen seines Anwesens.

Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dem Gebäude entstanden sind, werden diese durch den Vorhabenträger ersetzt.

10. Er bittet, den Bau der „Regionaltrasse“ abzulehnen und die „Kappelwaldtrasse“ zu bevorzugen. Zu diesem Ergebnis sei auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof gekommen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Es handelt sich dabei auch um eine Umgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.67 Einwender Nr. 6B-99

1. Der Einwender trägt vor, dass durch die geplante Trassenführung ohne Not auch der zukünftige Schwerlastverkehr mitten in den Ort verlagert werde. Die geplante Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sei dabei die Krönung.

Eine alternative Trassenführung (beispielsweise „Kappelwaldtrasse“) sei technisch und rechtlich realisierbar.

Der Bürgerentscheid gegen die plangegenständliche Trassenführung solle unverständlicher Weise unberücksichtigt bleiben.

Hinsichtlich der Trassenwahl, auch hinsichtlich des Bürgerentscheids, wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Es handelt sich bei dieser gerade um eine Ortsumfahrung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses, sodass die Ortskerne von Waldsassen und Kondrau entlastet werden. Die plangegenständliche Trasse ist dabei die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den eben genannten Ortskernen zu verlagern, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses.

Da die Straße gerade keine Ortsdurchfahrt darstellt, bestehen auch keine Bedenken bezüglich der zulässigen Geschwindigkeit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass der Bau zu einer erheblichen zusätzlichen und gesundheitsschädigenden Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt Waldsassen führe.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner erheblichen zusätzlichen und gesundheitsschädigenden Verkehrslärm- und Abgasbelastung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass die Planung mehrere sehr aufwändige Untertunnelungen und meistens sehr hässliche Schallschutzmaßnahmen erfordere. Es gehe mit Schallschutzwänden oft eine sehr negativ zu beurteilende Trennung des Orts in zwei Teile hervor. Der Umfang solcher erforderlichen Maßnahmen sei erfahrungsgemäß bei der Planung viel zu gering angesetzt und werde noch ansteigen.

Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich und die Trennungswirkung so gering wie möglich gehalten wird. Sicherlich kommt es zu einer optischen Veränderung der Stadt. Von Hässlichkeit kann diesbezüglich allerdings nicht die Rede sein. Es handelt sich hierbei zudem um einen Belang der Stadt Waldsassen und um keinen eigenen des Einwenders.

Die geplanten Schallschutzmaßnahmen sind das Resultat der Lärmuntersuchung, die auf der aktualisierten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 beruht. Die Verkehrsprognose wurde darin bis zum Jahr 2030 fortgeschrieben. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese zu niedrig angesetzt sein sollten. Der Umfang der Maßnahmen wird daher nicht steigen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird bezüglich der Verkehrsuntersuchung ergänzend auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er meint, dass hier entgegen den Entlastungsmaßnahmen in vielen anderen bayerischen Städten durch Umgehungsstraßen gegen die Interessen der ansässigen Bevölkerung grob verstoßen werde.

Wie so häufig verschließe man in diesem Fall die Augen davor, dass zu einem späteren Zeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit dennoch eine Umgehungsstraße erforderlich werde und der Gemeinschaft damit erneut Kosten aufgebürdet werden.

Es wird auf Ziffer 1 verwiesen. Wie dort bereits erläutert, handelt es sich bei der plangegenständlichen Trasse um eine Umgehungsstraße im rechtlichen Sinne. Eine weitere Umgehungsstraße wird daher auch in Zukunft angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er meint, dass die Absicht, Waldsassen zur Touristenstadt zu erklären, durch die Planungen der Regierung der Oberpfalz torpediert werde.

Es handelt sich bei den vorliegenden Planungen mit dem abgewogenen Ergebnis, die „Regionaltrasse“ zu realisieren, nicht um eine Planung der Regierung der Oberpfalz. Diese ist vielmehr lediglich Planfeststellungsbehörde. Sie hat den Antrag des Vorhabenträgers zu prüfen und einen positiven Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, sofern das Vorhaben mit dem geltenden Recht vereinbar ist. Dem Vorhabenträger kommt dabei ein gewisses Planungsermessen zu.

Da vorliegend die rechtlichen Grenzen eingehalten werden und die Planfeststellungsbehörde bei der Gesamtabwägung unter C.III.3.2.5 des Beschlusses die Regionaltrasse für vorzugswürdig ansieht, ist eine Fehlentscheidung der Regierung der Oberpfalz insofern nicht erkennbar.

6. Er meint auch, dass viele Grundstücke durch die geplante Trasse eine erhebliche Entwertung erfahren werden.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.68 Einwender Nr. 6B-100

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender befürchtet durch die mindestens dreijährige Bauzeit – mit Baulärm, schlechten Zufahrtsmöglichkeiten und Staus massive Umsatzeinbußen. Diese nehmen für ihn ein existenzielles Ausmaß an. Er sehe die Arbeitsplätze in seinem Geschäft als massiv gefährdet an.

Er führt aus, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ein Gewerbebetrieb in seiner umfassenden Erscheinungsform geschützt sei und meint, dass er unter den Schutz von Art. 14 GG falle.

Die Folgen der Straßenbauarbeiten seien nach Art, Dauer, Intensität und Auswirkungen so erheblich, dass eine entschädigungslose Hinnahme nicht zuzumuten sei. Zum geschützten Eigentum zähle auch das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Neben der Substanz des Betriebs sei auch der Anliegergebrauch umfasst. Hierzu gehöre primär der Kontakt nach außen, der dem Betrieb den Zugang von der Straße her gewährt. Der Bereich vor seinem Geschäft werde durch die massive Baumaßnahme nicht mehr oder nur wesentlich eingeschränkt zur Verfügung stehen. Laufkundschaft werde sich während der Bauzeit anderweitig orientieren. Er zitiert § 15 Abs. 2 StrG.

Er könne Umsatzrückgänge nicht über Jahre entschädigungslos hinnehmen.

Im Falle von Beschränkungen und Beeinträchtigungen der Betriebe durch Straßenbaumaßnahmen müssen die Behörden den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wahren.

Es wird zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen kommen. Allerdings wird die dauerhafte Erreichbarkeit des Geschäfts des Einwenders sichergestellt.

An dem Anwesen, in dem sich das Geschäft des Einwenders befindet, können die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte nicht eingehalten werden, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Unter A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 wurden für dieses Anwesen entsprechende Auflagen festgesetzt. Hinsichtlich der Einzelheiten betreffend baubedingte Immissionen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses und die unter A.III.2.1 festgelegten Auflagen verwiesen.

Es ist ferner zu beachten, dass die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen ergeben haben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses und die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d verwiesen.

Es kommt durch den Bau ferner zu keinem Eingriff in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb des Einwenders. Der Betrieb kann weiter ausgeübt werden. Es erfolgt auch kein mittelbarer Eingriff, da der Betrieb während der gesamten Bauzeit erreichbar bleibt.

Zwar gehört zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße (Kontakt nach außen), die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewährt und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermöglicht (BGH, Urteil vom 7.7.1980 - III ZR 32/79, NJW 1980, 2703).

Der Zugang zu Ladengeschäften wird aber nicht durch den Baulärm als solchen beeinträchtigt. Passanten und Laufkundschaft werden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhalten (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11).

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirkt. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Stammkunden und die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht, und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen, beispielsweise durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, sind nicht nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG ersatzfähig, denn Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG dient dem Schutz vor

tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen (vergleiche BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11).

Hinsichtlich des zitierten § 15 Abs. 2 StrG ist Folgendes auszuführen: Dieser schützt ebenso wie § 8a Abs. 4 FStrG nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken. Die bestehende Zufahrt aus dem Anwesen, in dem sich das Geschäft des Einwender befindet, zum öffentlichen Wegenetz bleibt unverändert. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken (beziehungsweise der Innenstadt) mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs, mithin auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege, soweit eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz erhalten bleibt. In eine Rechtsposition des Grundeigentümers wird nicht eingegriffen, wenn eine hoheitliche Maßnahme (Straßenbau) eine öffentliche Straße auf der Fahrstrecke zwischen Betrieb und anderen Grundstücken (oder der Innenstadt) unterbricht und dadurch „Mehrwege“ entstehen. Es besteht kein Anspruch darauf, dass ein öffentlicher Weg nicht verändert wird. Die Verbindung von und zu der Straße, in der sich das Geschäft des Einwenders befindet, bleibt erhalten. Dies gilt auch während der Bauphase. Auch in dieser Zeit bleibt eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz und zur Innenstadt mit baubedingten Erschwernissen erhalten. Insofern ist auch eine Verletzung des Anliegergebrauchs nicht ersichtlich.

Es liegt auch kein Verstoß gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vor. Die plangegenständliche Trasse ist die verträglichste Variante. Hinsichtlich der Einzelheiten zur Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2 des Beschlusses Bezug genommen. Der Vorhabenträger ist bestrebt, die Baumaßnahmen so zu gestalten, dass die Anlieger möglichst wenig betroffen werden.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

4. Der Einwender beantragt, dass die Behörden die betroffenen Anlieger frühzeitig von den Plänen informieren und auch die beabsichtigten Baumaßnahmen zeitlich und örtlich präzisieren. Die Straßenbaubehörde habe seiner Meinung nach die Pflicht, vor Beginn von Straßenbaumaßnahmen mit Verkehrsbeschränkungen die betroffenen Anlieger anzuhören und deren Belange in die Planung der Verkehrsbeschränkungen einfließen zu lassen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hatte jeder Bürger die Gelegenheit sich ein umfassendes Bild von der geplanten Maßnahme zu machen und darüber hinaus seine Einwendungen und Belange kund zu tun. Zudem bestand die Gelegenheit diese

auch mündlich im Rahmen des Erörterungstermins zu erörtern. Dort wurde auch die Maßnahme seitens des Vorhabenträgers ausführlich dargestellt.

Ferner fanden betreffend dieses Projekt zahlreiche Informationsveranstaltung außerhalb des förmlichen Planfeststellungsverfahrens statt, im Rahmen derer die Bürger zusätzlich informiert wurden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er beantragt eine Beweissicherung des genannten Anwesens und der bestehenden Grundwasserverhältnisse (nach modernsten Stand der Technik) ausreichend und umfassend vor Baubeginn – aber auch nach Bauende - durchzuführen. Er befürchte, dass es im Zuge der geplanten Tiefbaumaßnahmen (wie aus dem Plan ersichtlich liege sein Geschäft direkt an der zu bauenden Troglage) zu Änderungen der Spannungsverhältnisse und der Grundwasserverhältnisse auf seinem Grundstück komme.

Beweissicherungen werden durch die Bundesrepublik Deutschland an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden, vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das im Einwendungsschreiben genannte Gebäude befindet sich innerhalb dieses Korridors. Zudem sicherte der Vorhabenträger die Durchführung von Beweissicherungen an diesem Gebäude zu.

Darüber hinaus werden hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung Beweissicherungen an dem im Einwendungsschreiben genannten Gebäude vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

6. Der Einwender befürchtet durch die Baumaßnahme Schäden an seinem Geschäft durch Rammarbeiten (beispielsweise bei Einbringen der Spundwände), sonstige Verbauarbeiten (beispielsweise Bohrpfähle) und den Einsatz von Verdichtungsgeräten. Der Leistungsumfang für die Beweissicherung sei die Bestandsaufnahme der Außenfassade und der Innenräume, die Bestandsaufnahme an Mauern und Zäunen, das Anbringen von Rissmonitoren inklusive das Erstellen eines Ableseprotokolls, die Berichts-

ausarbeitung mit Bilddokumentation je Gebäude und ein Schlussbeweissicherungsbericht. Außerdem müssen Erschütterungsmessungen während der Bauausführung durchgeführt werden.

Hinsichtlich erschütterungsintensiver Bauarbeiten während der Bauausführung werden Beweissicherungen an dem im Einwendungsschreiben genannten Gebäude vorgenommen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.4 und 2.1.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Erschütterungsmessungen während der Bauausführung wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.3.1, 2.1.3.2, 2.1.3.6, 2.1.3.7 und 2.1.3.8 Bezug genommen. Unter Ziffer A.III.2.1.3.6 dieses Beschlusses wurde insbesondere festgesetzt, dass ein geeignetes Messkonzept zu verwenden ist, wobei geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen sind.

Der Einwand hat sich erübrigt.

7. Er beantragt die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger bei erkennbaren Schädigungen seines Geschäfts.

Sofern sich ergibt, dass durch die Bauausführung Schäden an dem Gebäude entstanden sind, werden diese durch den Vorhabenträger ersetzt.

8. Der Einwander trägt auch vor, dass durch den Bau der „Regionaltrasse“ gezielt internationaler Transitverkehr durch besiedeltes Stadtgebiet geleitet werde und dass diese Abkürzung auch für Lkw, die die Maut nicht zahlen wollen, attraktiv sei. Es ergebe sich daher keine Entlastung, sondern vielmehr eine zusätzliche Belastung für Waldsassen. Die im Verkehrsgutachten prognostizieren Schwerverkehr-Anteile lägen weit unter dem Anteil für grenzüberschreitende Bundesstraßen. Der Einwander zweifelt damit erneut die Verkehrsprognose an. Der Einwander ergänzt, dass die bisherigen Verkehrszählungen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke über Waldsassen als „Schleichweg“ benutzt werde und wären daher nicht als Grundlage für Prognosen geeignet. Mit Blick auf seine Autobahnzubringerfunktion sei dieser Anteil vielmehr mit 15-20 % zu berechnen.

Es wird auf Ziffer 11 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Im Erläuterungsbericht sei die gewählte Trasse, damit gerechtfertigt worden, dass auch die anderen Varianten mit erheblichen und gravierenden Eingriffen verbunden seien. Die gewählte Trasse sei quasi das geringste Übel. Die Lärm- und Schadstoffbelastung stehe in keinem vernünftigen Verhältnis zu den behaupteten „Verbesserungen“

der Verkehrssituation. Der Einwender führt weiter aus, dass nur eine echte Umgehung Waldsassen wirklich entlasten würde, welche hiermit gefordert werde.

Es wird auf Ziffer 14 unter C.III.4.2.1.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender fordert eine Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich seines Geschäfts und meint, dass die Lärmschutzmaßnahmen der DIN 18005 eingehalten werden müssen.

Da, wie bereits erläutert, die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden, besteht kein Anspruch auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen. Hinsichtlich der Forderung der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 Teil I wird zudem auf C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

11. Er fordert hydrologische Gutachten, eine Beweissicherung und Schadenübernahme durch den Vorhabenträger bei Bauschäden und späteren Schäden, Setzungen oder Vernässungen sowohl während der Bauzeit als auch nach Inbetriebnahme der „Regionaltrasse“.

Es wird hinsichtlich der Beweissicherung der Schadenübernahme auf die vorstehenden Ziffern 5, 6 und 7 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Forderungen nach hydrologischen Gutachten wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Befürchtung von Setzungen und Vernässungen wird auf Ziffer 2.2 unter C.III.4.2.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Sofern sich der Einwand nicht erübrigt hat, wird er zurückgewiesen.

12. Der Einwender fordert, dass der Fahrbahnbelag aus Flüsterasphalt hergestellt werden müsse.

Es wird auf C.III.3.5.1.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er fordert, dass die Geschwindigkeit auf der „Regionaltrasse“ auf 50 km/h zu begrenzen sei.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.69 Einwender Nr. 6B-101 und Nr. 6B-102

1. Der Einwender fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass erhebliche Lärm- und Abgaslasten auf ihn und die Stadt zukommen und das Recht auf Leben und Gesundheit verletzt werde. Er zweifelt die im Erläuterungsbericht genannten Werte an.

Durch den Bau werde er schon in der mindestens drei Jahre andauernden Bauphase und dann während des laufenden Betriebs erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt.

Die Untersuchungen zum Verkehrslärm und zu Luftschadstoffen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses und die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d Bezug genommen.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Diese bildet wiederum die Grundlage für die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen, die ebenfalls im Jahr 2017 erneuert wurden. Die Werte wurden demnach korrigiert.

Hinsichtlich des Anwesens des Einwenders haben die Berechnungen des Vorhabenträgers zum Baulärm ergeben, dass die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte nicht eingehalten werden können, vergleiche Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2. In der Folge bestehen Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung sowie ein Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen. Insofern wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er meint, dass sein Haus an Wert verlieren werde.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er weist auf Schäden hin, die durch die Absenkung des Grundwassers entstünden und fragt, ob der Verlust ersetzt werde.

Es werden Beweissicherungen durch die Bundesrepublik Deutschland an den Gebäuden durchgeführt, die sich in dem festgelegten Beweissicherungskorridor befinden,

vergleiche dazu Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 7.09 und Unterlage 4.2. Das Anwesen des Einwenders befindet sich innerhalb dieses Korridors.

Es wird zudem eine Grundwasserbeweissicherung durchgeführt. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Grundwasserqualität sowie der Grundwasserstände im Bereich des gesamten Bauvorhabens. Sofern sich dabei eine relevante Grundwasserbeeinflussung zeigen sollte, werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen.

Ergänzend wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

5. Er meint, dass es eine unmögliche Situation sei, dass es nur eine einzige Einfahrt in die Stadt gebe von der neuen Straße. Diese sei in die Mitterteicher Straße.

Es ist richtig, dass die einzige verkehrliche Verknüpfung der plangegegenständlichen Trasse mit dem sonstigen Straßennetz in der geschlossenen Ortslage der Stadt Waldsassen in Gestalt der – höhengleichen – Kreuzung mit der B 299 bei Bau-km 3+100 erfolgt.

Jedoch führt die Trasse sowohl am Baubeginn bei Bau-km 0+000 als auch am Bauende bei Bau-km 4+900 auf die bestehende Trasse der B 299 zurück und weist damit zwei weitere mögliche Einfahrten ausserhalb der geschlossenen Ortslage der Stadt Waldsassen in Richtung Stadtgebiet auf.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er trägt vor, dass kein Lastzug in Richtung Mitterteich fahren könne, auch wenn dort ein Kreisverkehr gebaut werden solle. Die Länge der Straße bis zum nächsten Kreisverkehr sei zu kurz. Dazu kommen noch die Ausfahrten von den Märkten und Firmen, die jetzt schon kaum in die Mitterteicher Straße und weiter in die Stadt kommen.

Es ist kein Grund ersichtlich, warum kein Lastzug in Richtung Mitterteich fahren können sollte, dies ist vielmehr unproblematisch möglich. Der früher von der Stadt Waldsassen angedachte Umbau des Anschlussasts in die Mitterteicher Straße zu einem Kreisverkehrsplatz ist zum einen nicht Gegenstand dieses Verfahrens und wird zum anderen auch durch die Stadt Waldsassen nicht mehr weiterverfolgt.

Die Verkehrssituation auf der Mitterteicher Straße und der Prinz-Ludwig-Straße wird sich durch die B 299 neu spürbar verbessern, sodass auch das Zufahren von den Märkten und Firmen erleichtert wird. Es wird ergänzend auf C.III.4.1.17 sowie C.III.4.1.14 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er moniert, dass die Liststraße unterbrochen und damit zur Sackgasse werde.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender führt aus, dass der Teerteich der Glasfabrik Lamberts umgangen und Kanäle verlegt werden müssen. Es würden unvertretbare und unnötige Kosten auf die Stadt und die Bürger zukommen. Diese würden bei der „Kappelwaldtrasse“ nicht anfallen.

Hinsichtlich der Kosten des Kanals wird auf C.III.4.1.16 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Gesamtkosten und des Vergleichs mit der „Kappelwaldtrasse“ wird auf Ziffer 15 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.70 Einwender Nr. 6B-106, Nr. 6B-106b und Nr. 6B-106c

1. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung und beantragt die Umsetzung des Bürgerentscheids aus dem Jahr 2009. Er bittet zudem um die Übersendung des Stadtratsbeschlusses.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Bitte um Übersendung des Stadtratsbeschlusses ist auszuführen, dass dieser der Planfeststellungsbehörde nicht vorliegt. Er ist daher direkt bei der Stadt Waldsassen anzufragen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender beantragt, dass das Feinstaub- und Abgasrisiko in Waldsassen durch aktuelle Messungen des Landesamts für Umwelt festzustellen sei und dass das gravimetrische Verfahren zur Bestimmung der tatsächlichen Belastungen herangezogen werde. Er beantragt ein aktuelles Gutachten über die festgestellte Abgasentwicklung.

Er erwartet ferner eine schriftliche Zusicherung, dass die Feinstaubgrenzwerte nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz im Stadtgebiet eingehalten werden können. Sofern diese nicht eingehalten werden können, werde ein entsprechender Notfallplan für ein sofortiges Fahrverbot beantragt.

Er beantragt außerdem eine dauerhafte Messstation um die Einhaltung der entsprechenden Feinstaubgrenzwerte belegen und nachvollziehen zu können.

Es wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Luftschadstoffuntersuchung im Jahr 2017 erneuert wurde. Es liegen daher aktuelle Erkenntnisse vor. Danach kommt es zu keiner Überschreitung der gesetzlich geregelten Vorgaben. Die Notwendigkeit einer schriftlichen Zusicherung besteht nicht und kann durch die Planfeststellungsbehörde auch nicht gegeben werden. Sollte es aufgrund nicht vorhersehbarer Ereignisse zu einer Überschreitung kommen, die die gesetzlich erlaubte Anzahl an Überschreitungen übersteigt, so ist im jeweiligen Einzelfall zu entscheiden, welche Maßnahmen nötig sind. Dem wird ein im Vorfeld pauschal festgelegtes Fahrverbot nicht gerecht. Es ist zudem zu beachten, dass es sich dabei um Maßnahmen handelt, die außerhalb der Entscheidungskompetenz der Planfeststellungsbehörde liegen und damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwander trägt vor, dass er aufgrund der sehr tiefen und breiten Einschnitte vor seinem Anwesen für die Troglagen der „Regionaltrasse“ enorme Änderungen des Grundwasserspiegels mit negativen Auswirkungen auf sein Gebäude befürchte. Er meint, dass Setzungen des Gebäudes nicht auszuschließen seien. Er beantragt daher hydrologische Untersuchungen über mögliche Auswirkungen für sein Grundstück und Gebäude. Das entsprechende Gutachten sei ihm bitte vorzulegen. Zudem fordert er Beweissicherungsmaßnahmen für sein Grundstück und sein Gebäude.

Es wird auf C.III.4.1.15 des Beschlusses Bezug genommen.

Ferner ist auszuführen, dass in dem in der Unterlage 4.2 aufgezeigten Bereich durch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) eine Beweissicherung durchgeführt wird. Das Gebäude des Einwenders liegt innerhalb dieses Beweissicherungskorridors. Sofern durch die Baumaßnahme Schäden an diesem entstehen, werden sie entschädigt.

Hinsichtlich der baubedingten Erschütterungen wird auf die unter Ziffer A.III.2.1.3 gemachten Auflagen verwiesen, wo eine Beweissicherung für das Anwesen des Einwenders im Hinblick auf die zu erwartenden Erschütterungen vorgesehen ist.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

5. Der Einwander trägt vor, dass der Bau der „Regionaltrasse“ für ihn eine enteignungsgleiche Handlung des Vorhabenträgers gemäß dem Grundgesetz darstelle. Es sei mit einem erheblichen Wertverfall des Grundstücks und des Gebäudes zu rechnen. Bei

einem Verkauf der Immobilie könne heute bereits kein normaler, marktüblicher Preis mehr erzielt werden. Er beantragt daher eine entsprechende Enteignungszahlung als Ausgleich für den Wertverfall der Immobilie im Falle der Realisierung der „Regionaltrasse“ noch vor Beginn der Maßnahme.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er trägt vor, dass die gewählte Trassierung nicht den Vorgaben des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen entspreche. Der Bund wünsche eine Umgehung und keine weitere Stadtdurchfahrung. Der Vorhabenträger setze sich somit über die eindeutigen Vorgaben hinweg. Auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof sei der Auffassung, dass es sich um keine Umfahrung handele.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Bei der plangegenständlichen Trasse handelt es sich zudem um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender trägt vor, dass der bisherige Mieter bereits angekündigt habe, im Falle eines Baus der „Regionaltrasse“ aus der Wohnung seines Anwesens auszuziehen. Mieteinnahmen bleiben aus. Die Wohnung werde dann durch den andauernden Lärm des Verkehrs und durch die Abgase, sowie die nicht vermeidbaren Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr nicht mehr vermietet werden können. Er fordert eine schriftliche Übernahmegarantie der ausfallenden Mieteinnahmen, weil mit der „Regionaltrasse“ eine Vermietung nicht mehr möglich sein werde.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen hinsichtlich des Verkehrslärms nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keinen derartigen Beeinträchtigungen, die sich auf die Vermietbarkeit der Wohnung auswirken. Ergänzend wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender meint, dass durch die beabsichtigte Verlegung des ursprünglichen Kanals beziehungsweise durch den Bau weiterer Abwasserkanäle auf die Benutzer zusätzliche Investitions-, Folge- und Unterhaltungskosten hinzukommen. Die Stadt Waldsassen müsse die vorgenannten Kosten auf die Benutzer umlegen und entweder

die Gebühren erhöhen oder einmalige Beiträge verlangen. Er beantragt, dass die vollen Kosten für die Verlegung der Kanäle beziehungsweise den Bau weiterer Abwasserkanäle sowie zusätzlichen Unterhaltungs- und Folgekosten vollumfänglich durch den Vorhabenträger übernommen werde, damit der Abwasserpreis unbeeinflusst von den Verlegungskosten gehalten werde.

Er beantragt ebenfalls die vollumfängliche Kostenübernahme durch den Vorhabenträger, sofern umfangreiche Änderungsmaßnahmen an der Trinkwasserversorgung durch den Bau der „Regionaltrasse“ erforderlich werden. Er bittet um Offenlegung aller Kosten für die Veränderung der Abwasserentsorgung beziehungsweise Trinkwasserversorgung. Auch eine Kalkulation über die künftigen Folge- und Unterhaltskosten durch den zusätzlichen Bau und einer etwaigen Veränderung der vorhandenen Abwasser- und Trinkwasserversorgung werde beantragt.

Es wird auf C.III.4.1.16 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender trägt vor, dass bislang in seinem Gebäude keine Wasserschäden und keine Kanalrückstände aufgetreten seien. Er beantragt die Übernahme der Kosten für die Beseitigung möglicher Wasserschäden, sofern durch den Bau der Trasse Wasserschäden der Bausubstanz, auch im Hinblick auf die Veränderungen des Grundwasserspiegels, verursacht werden.

Es wird auf die Ziffer 4 verwiesen.

Der Einwand hat sich erübrigt.

10. Der Einwender trägt vor, dass ihm durch die Stadt Waldsassen erklärt worden sei, dass ein weiterer Kreisverkehr bei der ehemaligen Zufahrt zum Ziegelwerk Hart vorgesehen und geplant sei. Er vermisse hierzu die entsprechenden Planungen und Planunterlagen im aktuellen Planfeststellungsverfahren. Dies stelle eine weitere wesentliche Änderung der gesamten Trasse dar. Er beantragt ein neues Planfeststellungsverfahren, weil dadurch seine Rechte durch die Vorlage unvollständiger Planunterlagen beeinflusst werden.

Der angedachte Kreisverkehr ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und daher auch nicht in den Planunterlagen enthalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender trägt vor, dass er den Planunterlagen entnommen habe, dass für die „Regionaltrasse“ eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gelte. Er meint, dass man sich im Stadtgebiet befinde und daher eine maximale Höchstgeschwindigkeit von

50 km/h gelten solle. Er beantragt, die gleiche Geschwindigkeit festzulegen wie für innerörtlichen Verkehr, da die Trasse im Stadtgebiet verlaufe.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er fordert die höchstmöglichen schalldämmenden Maßnahmen im Hinblick auf sein Gebäude sowie entsprechende Maßnahmen für sein Gebäude. Es werden Schallschutzwände und entsprechende schalldämmende Fenster beantragt.

Die Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten. Es wird auf die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Unterlage 8.1d verwiesen. Daher besteht kein Anspruch auf höhere Schallschutzwände oder den Einbau von schalldämmenden Fenstern.

Hinsichtlich des Baulärms werden die projektspezifischen Richtwerte beziehungsweise die Richtwerte der AVV Baulärm beim Anwesen des Einwenders zum Teil überschritten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Deshalb wurden für dieses Anwesen unter A.III.2.1.2.4 Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen und unter A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung festgesetzt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er beantragt die Hinzuziehung eines Rechtsanwalts gemäß Art. 80 Abs. 2 und 3 BayVwVfG in Verbindung mit § 162 Abs. 2 VwGO und die entsprechende Übernahme der Kosten.

Die Erstattung von Kosten für die rechtliche Vertretung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist nach ständiger Rechtsprechung (vergleiche VG Würzburg, Urteil vom 12.04.2011, Az.: W 4 K 10.118) nicht möglich. Es existiert insoweit keine Anspruchsgrundlage für die Geltendmachung der Kosten eines Bevollmächtigten. Die von ihm zitierte Vorschrift des Art. 80 BayVwVfG bezieht sich alleine auf das Widerspruchsverfahren im Sinne eines gerichtlichen Vorverfahrens. Ein solches liegt hier nicht vor. Für die übrigen Bereiche behördlicher Ausgangsverfahren hat der Gesetzgeber nichts geregelt, so dass der Betroffene die Aufwendungen für die Einschaltung eines Rechtsanwalts grundsätzlich selbst zu tragen hat (vergleiche eben genanntes Urteil).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht darüber hinaus folgende Einwendungen gegen die Tektur B geltend:

14. Der Einwender meint, dass die Planungen dem Schutzgut Leben und Gesundheit nach dem Grundgesetz widersprechen. Das gesetzlich vorgegebene Vorsorgeprinzip des Staates werde durch die Planung nicht eingehalten. Die Tekturplanung sehe ausschließlich einen erweiterten Schallschutz vor, der weder das Leben noch die Gesundheit der Bevölkerung verbessere. Ein wesentlicher Schutz sei dadurch nicht erkennbar. Der Einwender fragt, warum nicht eine außerhalb von Waldsassen liegende Trasse weiterverfolgt werde. Er meint, dass dem Naturschutz der Vorrang vor dem Schutz des Menschen eingeräumt werde. Er meint, dass das Heilquellenschutzgebiet durch eine Brücke geschützt werden könne.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben, wie oben bereits erläutert, ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Es erfolgt daher kein Eingriff in die Schutzgüter Leben und Gesundheit.

Hinsichtlich des gerügten Verstoßes gegen das Vorsorgeprinzip wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 Bezug genommen. Ergänzend ist auszuführen, dass die Schutzgüter Mensch und Natur dabei zwei Belange von einer Vielzahl von Belangen sind, die in die Abwägung Eingang gefunden haben und mit dem nötigen Gewicht berücksichtigt wurden. Auch das Heilquellenschutzgebiet ist dabei ein zu berücksichtigender Belang und nicht der entscheidende Faktor. Dabei war zu beachten, dass ein Ausschluss der Gefährdung dieses Gebiets durch entsprechende Baumaßnahmen zwar möglich wäre, aber trotzdem ein erhebliches Restrisiko vorhanden bliebe, das auch durch entsprechende Maßnahmen nicht verhindert werden könnte.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Der Einwender beantragt die Erstellung eines zusätzlichen Verkehrsgutachtens. Er meint, dass aufgrund der rasanten Wirtschaftsentwicklung und des hinzugekommenen Straßenausbaus der Tschechischen Republik das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Tekturplanung bereits heute schon wieder überholt sei. Die Stadt Eger habe kürzlich ein 150 ha großes Gewerbegebiet im Osten der Stadt geschaffen. Er bezweifelt, dass das vorliegende Gutachten dieses beinhalte.

Es wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Es bedarf keines weiteren Verkehrsgutachtens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Der Einwender führt aus, dass keine Abgasfilteranlagen geplant seien. Die Luftschadstoffe bedeuten ein erhebliches Gesundheitsrisiko für alle Bürger. Er beantragt

die Errichtung von Abgasfilteranlagen im Stadtgebiet, damit die Luftschadstoffe gemessen werden können und später entsprechende Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Bürger bei Nichteinhaltung der Schadstoffgrenzen getroffen werden können. Zudem könne dieses Problem durch eine echte Umgehung leicht gelöst werden.

Er fragt konkret nach, warum die derzeitigen Abgaswerte im Bestand nicht in Waldsassen gemessen werden.

Da, wie bereits erläutert, die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden, sind derartige Maßnahmen nicht veranlasst.

Hinsichtlich der Frage nach Messungen in Waldsassen wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

17. Der Einwender trägt vor, dass das aktuelle Lärmgutachten nicht anerkannt werde, da es auf falschen Verkehrsprognosen aufbaue. Er meint, dass auch die nachgebesserten Lärmschutzwände nicht ausreichen. Zudem würde die Errichtung von Schallschutzwänden auf einer Länge von 174 m quer durch die Stadt mit einer Höhe von 6-9 m die geplante Bewerbung der Stadt Waldsassen zur Aufnahme in das Unesco-Weltkulturerbe in allen Belangen erschweren.

Er beantragt auch, dass die Rechtsmeinung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs umgesetzt werde und für die „Regionaltrasse“ entsprechende Tunnel beziehungsweise Einhausungen bei der Tektur B zu berücksichtigen.

Hinsichtlich des Verkehrsgutachtens wird auf Ziffer 15 verwiesen. Höhere Lärmschutzwände als 6 m sind nicht erforderlich, die Maximalhöhe von 6 m wird nur im Bereich von Bau-km 4+226 bis 4+400 erreicht.

Es handelt sich hinsichtlich der Frage zur Aufnahme der Stadt Waldsassen in das Unesco-Weltkulturerbe um einen Belang der Stadt Waldsassen und damit um keinen eigenen Belang des Einwenders.

Es handelt sich bei der plangegenständlichen Trasse um eine Umgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses. Weitergehende Einhausungen oder Tunnel sind dazu nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht darüber hinaus folgende Einwendungen gegen die Tektur C geltend:

18. Der Einwender meint, dass die Planungen auf falschen Verkehrsprognosen und Verkehrszahlen beruhen. Die gute Wirtschaftslage und die rasante Wirtschaftsentwicklung in Deutschland und in auch in Tschechien würden bereits wieder alle Einschätzungen und Prognosen übertreffen. Der gesamte planerische Verlauf des Verkehrsaufkommens werde völlig überholt und stimme mit den aktuellen Gegebenheiten nicht überein.

Es wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

19. Er fordere eine großräumige Umgehung. Die jetzige Planung stelle keine Entlastung dar und das geplante Ziel einer ortsdurchfahrtenfreien Straße nach dem Bundesverkehrswegeplan werde mit der vorliegenden Planung absolut verfehlt. Bereits 2003 habe der BayVGH die Auffassung vertreten, dass das Vorhaben auf dieser Trasse nicht realisiert werden könne.

Bei der gewählten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Außerdem ist die gewählte Trasse das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.71 Einwender Nr. 6B-107 und Nr. 6B-107b

1. Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen wird auf die Ziffern 1 bis 13, mit Ausnahme der Ziffer 10 unter C.III.4.2.2.70 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender bringt zudem folgende Einwendungen gegen die Tektur B vor:

2. Er meint, dass die Planung nicht den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans entspreche. Sie sei keine Umgehung.

Es wird auf Ziffer 6 unter C.III.4.2.2.70 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender zweifelt das Verkehrsgutachten an.

Es wird auf Ziffer 15 unter C.III.4.2.2.70 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er meint, dass der geplante Linksabbiegeverkehr zur „Regionaltrasse“ unpraktisch sei und im laufenden Verkehr nicht funktionieren könne. Staus seien zu erwarten.

Es wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er führt aus, dass auch die prognostizierten Schadstoffgrenzen nicht mehr eingehalten werden. Mit einem Dieselfahrverbot sei zu rechnen. Er fordert eine Nachbesserung.

Es ist kein Grund ersichtlich warum die Schadstoffgrenzen nicht eingehalten werden sollen. Die Luftschadstoffuntersuchung wurde im Jahr 2017 ebenfalls erneuert und basiert auf der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung, die bereits unter Ziffer 2 thematisiert wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Ort werde durch die geplanten Lärmschutzwände zerschnitten. Viele Bereiche müssen ohne Lärmschutzwände auskommen.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte für Verkehrslärm mit Ausnahme von zwei Gebäuden bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses verwiesen. Es besteht daher keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände in diesen Bereichen.

Die Maßnahme verändert das Stadtbild. Die optische Veränderung ist aber nicht derart gravierend wie der Einwender befürchtet. Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich und die Trennungswirkung durch die Lärmschutzwirkung so gering wie möglich gehalten wird.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

6. Der Einwender fordert, dass die Rechtsmeinung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs aus dem Jahr 2003 umgesetzt werde und entsprechende Tunnels oder eine Stadtunterführung geschaffen werden.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Weitere Tunnels sind daher nicht erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.72 Einwender Nr. 6B-109b, 6B-109c

1. Der Einwender trägt vor, dass in unmittelbarer Nähe zur geplanten Ortsumgehung kein Schallschutz für die Grundstücke samt Gebäude mit den Flurnummern 196/8, 197/10 und 197/4 vorgesehen sei.

Das Grundstück mit der Flurnummer 196/5 sei im zur Schulstraße angrenzenden Bereich als bebaubare Wohnfläche ausgewiesen.

Auf dem Grundstück mit der Flurnummer 196/10 entstehe in Kürze ein Wohnhaus.

Die Verkehrslärmuntersuchung ergab, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses sowie die Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 in der Unterlage 8.1d verwiesen. Weitergehende Maßnahmen sind daher nicht veranlasst. Es besteht insofern daher auch kein entsprechender Anspruch. Dies gilt ebenso für das zu errichtende Wohnhaus.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander bittet um Prüfung, ob überschüssige Erdmassen im Bereich des Grundstücks mit der Flurnummer 223/16 zum Schallschutz verwendet werden können. Dies hätte einen zusätzlichen Vorteil für das Grundstück mit der Flurnummer 196/6 sowie die anderen eben genannten. Auch würde ein Schallschutz für die Bewohner des großen angrenzenden Seniorenwohnheims mit integrierter Kirche erzielt.

Der etwaig zu realisierende Erdwall ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, da bereits ohne diesen die maßgeblichen Grenzwerte im Hinblick auf den Verkehrslärm eingehalten werden. Lediglich ergänzend wird daher angemerkt, dass der Einbau der Überschussmassen nach Vortrag des Vorhabenträgers außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nur erfolgen könne, wenn die erforderlichen Genehmigungen von der Stadt Waldsassen beigebracht werden, die benötigten Grundstücksflächen erworben beziehungsweise zur Verfügung gestellt werden und dem Vorhabenträger durch den Bau des Walls keine zusätzlichen Kosten (Mehraufwand für den Einbau in langgestreckten Wällen) entstehen. Ferner müsse die Unterhaltung von der Stadt Waldsassen übernommen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwander bringt darüber hinaus folgende Einwendungen gegen die Tektur C vor:

3. Er macht geltend, dass in den letzten Auslegungsplänen sein Wohnhaus nicht eingezeichnet sei.

Hinsichtlich seines Wohnhauses hat der Vorhabenträger eine Nachberechnung sowohl hinsichtlich Verkehrslärm als auch hinsichtlich Baulärm veranlasst.

Die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte werden an diesem Anwesen eingehalten, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden (vergleiche Unterlage 8.1d, Anhang 2, Ergebnistabelle 1.1) ebenfalls eingehalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Laut Plan sei derzeit auch kein Schallschutz für die Familien in den im Einwendungsschreiben näher bezeichneten Häusern sowie für sein Wohnhaus eingeplant.

Aus der Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1 ergibt sich hinsichtlich des Baulärms, dass bei den im Einwendungsschreiben näher bezeichneten Gebäuden die projektspezifischen Richtwerte beziehungsweise die Richtwerte der AVV Baulärm teilweise überschritten werden. Insofern wurden für diese Anwesen unter Ziffer A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung festgesetzt.

Hinsichtlich seines Wohngebäudes wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3 zu C.III.4.2.2.72 dieses Beschlusses Bezug genommen.

In Bezug auf die Einzelheiten zum Verkehrslärm und zum Baulärm wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.5.1 und 3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Weiter bittet der Einwender, den Schallschutz bis zum Abschnitt 2+500 (z.B. durch entsprechende Erdaufschüttungen) fortzusetzen. Damit würden auch die Mehrkosten des Abtransportes erspart.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 zu C.III.4.2.2.72 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.73 Einwender Nr. 6B-110b

1. Der Einwender zweifelt die für das Jahr 2030 im Verkehrsgutachten zu Grunde gelegten Zahlen hinsichtlich des Lkw-Verkehrs an.

Es wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass nach Akteneinsicht die Lärmschutzwände auf einer Länge von 174 m bis zu 6 m über der Fahrbahnkante errichtet werden sollen. An zwei Stellen seien sogar bis zu 8 m erforderlich, was städtebaulich nicht machbar sei. Die Lärmschutzwand würde das Stadtbild erheblich verändern.

- 2009: 2.100 m² Lärmschutzwand

- 2013: 3.100 m² Lärmschutzwand

- 2017: 4.100 m² Lärmschutzwand

Den Lärmberechnungen liegt die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 zugrunde. Hinsichtlich der Einzelheiten bezüglich der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsentwicklung größer als darin prognostiziert wird. Demnach entsprechen auch die Lärmschutzwände der prognostizierten Lärmerwartung. Es wird demnach zu keinen Erweiterungen der Lärmschutzwände kommen. Es ist richtig, dass die Lärmschutzwände das Stadtbild verändern werden. Bis zu 8 m hohe Wände sind im gesamten Plaungsgebiet jedoch nicht vorgesehen. Durch den Bau der zwei Trogbauwerke wird die Zerschneidung der Stadt und die Trennungswirkung durch die Lärmschutzwände allerdings so gering wie möglich gehalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er meint, dass eine ortsdurchfahrtsfreie Umgehung für Waldsassen nur durch eine komplette Einhausung erreicht werden könne.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.74 Einwender Nr. 6B-112b

1. Der Einwender führt aus, dass seine Firma und seine Mitarbeiter bei der Realisierung von der „Regionaltrasse“ betroffen seien. Sie hätten dann von beiden Seiten des Wohnhauses und der Werkstatt den Verkehr zu ertragen. Er meint, dass die Trasse nicht mit dem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit zu vereinbaren sei.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen ergaben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses sowie den repräsentativen Berechnungspunkt 23 in der Ergebnistabelle 1.1 im Anhang 2 der Planunterlage 8.1d des Beschlusses Bezug genommen. Es besteht daher keine Beeinträchtigung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärm- und Abgasbelastung bei der Trassenwahl nicht nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die gewählte Trasse ist vielmehr das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Die Belastung durch Lärm und Abgase sind dabei Belange, die mit ihrem nötigen Gewicht in diese Abwägung Eingang gefunden haben. Es wird hinsichtlich der Trassenwahl auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender beklagt, dass es keine Luftschadstoffmessungen gebe.

Luftschadstoffmessungen sind an einer noch nicht vorhandenen Verkehrsstrasse nicht möglich. Es kann lediglich eine Abschätzung anhand prognostizierter Rahmenbedingungen, wie beispielsweise Verkehrsstärken, und -anteile, Fahrspuren, Bebauung, vorgenommen werden. Eine Bewertung der aktuellen Luftschadstoffbelastung in Waldsassen wurde im Jahr 2016 von dem Bayerischen Landesamt für Umwelt vorgenommen, wobei es zu dem Ergebnis kam, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV unterschritten werden.

Hinsichtlich der Tatsache, dass die derzeit bestehende Luftschadstoffbelastung nicht in Waldsassen gemessen wurde, wird auf Ziffer 4 unter C.III.4.2.2.9 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender meint, dass eine Stadtdurchfahrung keine Umgehung sei.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.75 Einwender Nr. 6B-116b

1. Der Einwender meint, dass die minimalen Änderungen der Tektur B keinen notwendigen Schutz der Bevölkerung von Waldsassen vor Lärm und Schadstoffen bedeuten.

Er meint, dass die durch den Vorhabenträger berechneten Längen und Höhen der Lärmschutzwände, die nur auf der südöstlichen Seite der Trasse gebaut werden, nicht ausreichend seien. Auf der nordwestlichen Seite sei überhaupt kein Lärmschutz geplant. Ein eventueller Lärmschutzwall aus Aushubmaterial werde vom Vorhabenträger aus rechtlichen Gründen abgelehnt.

Die Verkehrslärmuntersuchungen ergaben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Das bedeutet, dass im südöstlichen Bereich keine höheren oder längeren Lärmschutzwände erforderlich sind und im nordwestlichen Bereich gar keine. Insofern besteht mangels Erforderlichkeit kein Anspruch auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen.

Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte bedarf es auch den Lärmschutzwall nicht. Der etwaig zu realisierende Erdwall ist daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Lediglich ergänzend wird daher angemerkt, dass der Einbau der Überschussmachen nach Vortrag des Vorhabenträgers außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nur erfolgen könne, wenn die erforderlichen Genehmigungen von der Stadt Waldsassen beigebracht werden, die benötigten Grundstücksflächen von der Stadt Waldsassen erworben beziehungsweise zur Verfügung gestellt werden beziehungsweise die Bauerlaubnis durch die Gemeinde eingeholt werde und dem Vorhabenträger durch den Bau des Walls keine zusätzlichen Kosten (Mehraufwand für den Einbau in langgestreckten Wällen) entstehen. Ferner müsse die Unterhaltung von der Stadt Waldsassen übernommen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass zudem noch eine Parallelstraße nordwestlich der Trasse vom Kreisverkehr Schützenstraße zum Kreisverkehr Mitterteicherstraße vorgesehen sei. Diese verursache nochmals zusätzliche Lärm- und Schadstoffimmissionen.

Die neu zu bauende Ortsstraße, vergleiche Bauwerksverzeichnis laufende Nummer 1.08b, wurde im Rahmen der Lärm- und Schadstoffuntersuchungen berücksichtigt. Die von dieser ausgehenden Lärm- und Schadstoffberechnungen sind somit bereits inkludiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Durch die Lärmschutzanlagen werden, selbst bei Verwendung von durchsichtigem Material, die Sichtverbindungen durch Verschmutzung und Vermattung von einem Stadtteil zum anderen behindert. Die Stadt Waldsassen werde zweigeteilt und verunstaltet.

Eine Zerschneidung in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich wird. Die Lärmschutzmauern selbst erreichen eine maximale Höhe von sechs Metern. Das Stadtbild wird zwar optisch verändert, von einer Verunstaltung kann allerdings nicht die Rede sein. Zudem ist zu beachten, dass es sich diesbezüglich nicht um einen Belang des Einwenders, sondern eines solchen der Stadt Waldsassen handelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender zweifelt die Verkehrsuntersuchung an. Er meint, dass eine gewaltige Erhöhung des Schwerlastverkehrs begründet sei durch den steigenden Ost-West-Verkehr aus osteuropäischen Ländern. Dies führe zu einer weiteren steigenden Gesundheitsbelastung der Bürger von Waldsassen.

Es wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Der zunehmende Ost-West-Verkehr wurde berücksichtigt. Insofern kommt es auch zu keiner weiteren steigenden Gesundheitsbelastung der Bürger.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender führt aus, dass der Vorhabenträger von einem auf dieser „Regionaltrasse“ dahingleitenden Verkehr ohne besonderen Schadstoffausstoß spreche. Er kritisiert, dass die Berg-Tal-Situation und der damit größere Schadstoffausstoß nicht zur Kenntnis genommen werden. Er meint zudem, dass dem Pkw-Verkehr keine große Bedeutung beigemessen worden sei, obwohl bekannt sei, dass Pkw-Dieselmotoren ebenfalls große Schadstoffmengen ausstoßen.

Die Längsneigung (Berg-Tal-Situation) wurde nach Angabe des Vorhabenträgers bei der Schadstoffuntersuchung berücksichtigt. Die Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach RLUS 2012 ergab, dass die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit der 39. BImSchV unterschritten werden. Es entspricht dem allgemeinen Forschungsstand, dass sich ein flüssiger Verkehrsfluss günstig auf die Schadstoffentstehung und -verteilung auswirkt.

In der vorliegenden Schadstoffuntersuchung wurden zudem die Emissionsfaktoren sowohl für Pkw als auch für leichte und schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigt.

Ergänzend wird auf C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender trägt vor, dass man die durch die Schadstoffbelastung herbeigeführte langfristige Beschädigung der Gebäude und historischen, schutzbedürftigen Denkmalbauten nicht vergessen dürfe. Dies sei ein schlechtes Erbe an die Nachkommen.

Es ist zu beachten, dass der Anteil der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Zusatzbelastung an Luftschadstoffen an der Gesamtbelastung unwesentlich ist. Zudem ist zu bedenken, dass die B 299neu gegenüber der B 299alt etwas weiter vom historischen Stadtzentrum wegrückt, was bedeutet, dass auch die Entfernung zu den historischen, schutzbedürftigen Denkmalbauten steigt. Es handelt sich zudem nicht um Belange des Einwenders.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender meint, dass die B 299neu nicht mit dem Recht auf Leben und Gesundheit im Sinne des Art. 2 Abs. 2 GG vereinbar sei.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.27 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er bittet, die Planung der „Regionaltrasse“ einzustellen und die Planung und Realisierung einer echten Umgehungsstraße in Angriff zu nehmen.

Bei der „Regionaltrasse“ handelt es sich um eine Umgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er meint, dass die „Regionaltrasse“ keine Trasse für den regionalen Verkehr sei, sondern eine Ost-West-Magistrale für den internationalen Transitverkehr.

Hinsichtlich des Begriffs „Regionaltrasse“ wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die Intention der Trasse ist auch nicht, lediglich für den regionalen Verkehr zu fungieren.

10. Bis zur Realisierung der echten Umgehungstrasse müsse der Schwerlastverkehr aus dem Stadtgebiet genommen werden und über die B 303 geleitet werden.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender trägt vor, dass sich ihm der Verdacht aufdränge, dass aus wirtschaftspolitischen oder politischen Gründen an der plangegenständlichen Trasse festgehalten werde, weil jeder gefahrene Kilometer Umweg ein Kostenfaktor für die Wirtschaftsunternehmen/Transportunternehmen sei.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die Trasse wurde dabei nicht deshalb gewählt, damit die Unternehmen aufgrund der geringeren Länge Kosten sparen können. Die geringere Länge der Trasse gegenüber der „Kappelwaldtrasse“ ist insofern von Bedeutung, als sie Einfluss darauf hat, ob die Trasse angenommen wird oder ob der Verkehr aufgrund der Mehrlänge trotzdem die alte Trasse weiterverwenden würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.76 Einwender Nr. 6B-118b

1. Der Einwender meint, dass die Trassen- und Tekturplanung auf einer Prognose für Kfz-bedingte Emissionen von Luftschadstoffen (beispielsweise Stickoxiden) beruhe,

die aktuelle Erkenntnisse zum Schadstoffausstoß von Kfz-Verbrennungsmotoren nicht berücksichtige.

Es wird auf C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwander meint ferner, dass die Trassen- und Tekturplanung auf einer Prognose zum Verkehrsaufkommen beruhe, die durch aktuelle Verkehrszählungsdaten widerlegt sei.

Es wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er meint auch, dass die Trassen- und Tekturplanung auf Annahmen für Zeitplan und Kosten beruhe, die den zum Zeitpunkt der Trassen- und Tekturplanung verfügbaren Informationen zur anzunehmenden Preisentwicklung für Bauleistungen nicht entsprechen.

Es ist nicht ersichtlich, warum die Zeit- und Kostenplanung nicht den verfügbaren Informationen entsprechen soll. Dass sich bei derart langen Verfahren die Kosten erhöhen und fortgeschrieben werden müssen, ist gängige Praxis.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen die Gesamtkosten bei 39,9 Millionen Euro bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9. Als bauwürdig sind Projekte im Bundesverkehrswegeplan erachtet, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt. Daher sind auch aktuelle Kostensteigerungen über die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Gesamtkosten hinaus möglich und die Maßnahme bauwürdig, solange das Nutzen-Kosten-Verhältnis trotz Kostensteigerungen über 1 liegt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.77 Einwander Nr. 6B-120b, Nr. 6B-120c

1. Der Einwander meint, dass die geplante Trasse viel zu nahe an bewohnten Stadtgebieten vorbeiführe. Es bestehe ein nicht kalkulierbares massives gesundheitliches Risiko für die Bewohner der Stadt. Auch der Verkehrslärm sei mittlerweile unzumutbar.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte bei der plangegenständlichen Trasse nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Die Befürchtung hinsichtlich eines nicht kalkulierbaren Gesundheitsrisikos ist daher unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass es wichtig sei, dass der Lkw-Verkehr aus gesundheitlichen und verkehrstechnischen Gründen durch die Stadt Waldsassen verboten werde.

Die Sperrung der Straße für Lkw-Verkehr ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und obliegt auch nicht der Planfeststellungsbehörde, sondern der Straßenverkehrsbehörde, vergleiche § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO. Es wird ergänzend auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass auf tschechischer Seite die Straße vierspurig bis zur Grenze ausgebaut werde. Es sei daher logisch, dass auch auf deutscher Seite bis zur Autobahn ein vierspuriger Ausbau der Straße erfolgen müsse.

Angesichts der vorliegenden und prognostizierten Verkehrszahlen besteht kein Bedarf für einen vierspurigen Ausbau der B 299. Die zweispurige B 299neu ist in der geplanten Ausbauweise in der Lage den Verkehr aufzunehmen. Der vierspurige Ausbau der B 303 ab dem Grenzübergang Schirnding in Fortführung der vierspurigen Straße auf tschechischen Staatsgebiet wird im Jahr 2021 auf eine Länge von 2,5 km fertig gestellt.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

4. Der Einwender moniert, dass nach den vorliegenden Unterlagen für die Verlegung der Bundesstraße mit geringsten finanziellen Mitteln geplant werde. Es könne nicht sein, dass die Tunnellänge um 10 cm gekürzt werde, nur damit viel niedrigere Standards umgesetzt werden können.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.39 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender meint, dass der Lkw-Verkehr weiter zunehmen werde und bereits jetzt täglich 1.600 Lkw durch Waldsassen fahren. Dazu komme noch der Pkw-Verkehr, der ebenfalls immer umfangreicher werde.

Der zunehmende Verkehr wurde in der Verkehrsuntersuchung, die im Jahr 2017 aktualisiert wurde, berücksichtigt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er trägt vor, dass ein nicht kalkulierbares massives gesundheitliches Risiko für alle Bewohner der Stadt Waldsassen bestehe und fragt, ob sich das Gesundheitsministerium mit der speziellen Situation in Waldsassen befasst habe.

Es wird hinsichtlich der Befürchtung des Gesundheitsrisikos auf Ziffer 1 verwiesen. Das Gesundheitsministerium wurde mangels Erforderlichkeit nicht involviert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er meint, dass der Verkehrslärm unzumutbar sei.

Es wird auf Ziffer 1 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender fragt, ob es erlaubt sei, dass die durchfahrenden Lkw mehr als eine Spur benötigen oder ob nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit die Ortsdurchfahrt für Lkw gesperrt werden müsse.

Die Sperrung der Straße für Lkw-Verkehr ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und obliegt auch nicht der Planfeststellungsbehörde, sondern der Straßenverkehrsbehörde, vergleiche § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO. Es wird ergänzend auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.25 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er meint, dass der ohnehin schon niedrige Marktwert der Immobilien aufgrund der Verkehrsbelastungen noch einmal um mindestens ein Drittel vermindert werde.

Es wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender macht zudem insbesondere noch folgende Einwendungen gegen die Tektur C geltend:

10. Er meint, dass er nach den vorliegenden Unterlagen vom Baulärm betroffen sei, der an einigen Tagen die Grenzwerte übersteige. Er geht davon aus, dass es auch während der gesamten Bauzeit zu Lärmbelästigungen kommen werde, auch wenn diese nur geringfügig unter den Grenzwerten liegen. Außerdem seien gegen Staub- und Geruchsbelästigungen keine Maßnahmen aus den vorliegenden Unterlagen zu entnehmen.

Der Wohnort des Einwenders ist von Baulärm betroffen, insofern wird auf die Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1 verwiesen. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Unter den Ziffern A.III.2.1.2.5, 2.1.2.6 dieses Beschlusses wurden außerdem Ansprüche dem Grunde nach auf angemessene Entschädigung in Geld für dieses Anwesen festgesetzt.

Hinsichtlich der befürchteten Staubbelastungen wurden unter den Ziffern A.III.2.1.4.2 und A.III.2.1.4.3 entsprechende Auflagen aufgenommen.

Bei einer Straßenbaumaßnahme kann es zwar zu kurzzeitigen Geruchsbelästigungen (wenige Stunden) durch frisch eingebauten Asphalt kommen. Eine Gesundheitsgefahr besteht jedoch nicht. Eine weitere Quelle von Geruchsbelästigungen kann durch Abgase von Baufahrzeugen vorhanden sein. Diese haben aber eine Betriebserlaubnis mit zulässigem Schadstoffausstoß. Beeinträchtigende Geruchsbelästigungen sind in einer Entfernung von ungefähr 200 Metern zur Baustelle jedoch nicht zu befürchten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Weiter führt der Einwender aus, dass die Straßentrasse mit zwei Troglagen überdeckelt werde, die je eine Länge von knapp 80 Metern aufweisen. Der Straßenverlauf steige nach Verlassen der Unterführungen um 2,5 % beziehungsweise 3,7 % an. Dies bedeute, dass zusätzlich durch den immer mehr zunehmenden Transitverkehr mehr Abgase frei werden und auch der Lärmpegel entsprechend ansteige. Dadurch würden die Luft- und Lärmbelästigungen für die Bevölkerung unerträglich.

Die angeführte Steigung der Straße hat keine extra zu betrachtenden Auswirkungen auf die Luftschadstoff- und Verkehrslärmuntersuchungen, da der höchste Wert der Steigung sowohl bei der RLuS, die zum Thema Luftschadstoffe Anwendung findet, als auch bei der RAS-L (1995), die Grundlage der Trassierung ist, 6 % beträgt. Dies bedeutet, dass die planfestgestellten Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen regelkonform sind.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe auf die Ausführungen unter C.III.3.5.2 und C.III.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Im Hinblick auf die Lärmbelastungen wird auf C.III.3.5.1 und C.III.4.1.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Im Kern gehe es dem Einwender um eine gesunde und gute Lebensqualität für die Bürger dieser Stadt, zu der auch eine gute Luft und wenig Lärm gehöre. Deshalb müsse es oberstes Ziel sein, den Transitverkehr (Lkw) durch das Stadtgebiet zu verbieten.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1, C.III.3.5.2 und C.III.4.1.1 verwiesen. Hinsichtlich eines Fahrverbots für Lkw wird auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 8 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Politisch sei es unverantwortlich dieses Straßenprojekt so wie es vorliegt durchzuführen, egal ob nun 51% dafür bzw. 49% der Bevölkerung dagegen sind. Spätestens

nach Fertigstellung werde der Transitverkehr und damit die beschriebenen Belästigungen derart zunehmen, dass voraussichtlich die Bevölkerung mehrheitlich gegen diese Maßnahme sei. Nur dann sei es zu spät.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.78 Einwender Nr. 6B-121b

1. Der Einwender meint, dass die Planung schon nicht den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans entspreche. Es handele sich um eine Ortsdurchfahrt und nicht um eine Umgehungsstraße. Auch der Name „Regionaltrasse“ sei eine begriffliche Täuschung.

Es handelt sich bei der Trasse um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne. Es wird hierzu im Übrigen auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender empfindet die Trasse als respektlos für die Anwohner. Er verweist auf die Missachtung der gesundheitlichen Bedürfnisse.

Die Verkehrslärm- und Schadstoffuntersuchungen ergaben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Es kommt daher zu keiner Missachtung gesundheitlicher Bedürfnisse.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass absehbar sei, dass die geplante Straße dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht werde und schon deshalb nicht als befriedigende langfristige Lösung gesehen werden könne. Der geplante Linksabbiegeverkehr auf der Trasse sei als schlicht realitätsfern zu bezeichnen. Er meint, dass hier dringend nachgebessert werden müsse durch Rechtsabbiegespuren, auch zwischen dem Ortseingang von Kondrau und der Mülldeponie Steinmühle.

Er konkretisiert, dass südlich von Kondrau nicht erkennbar sei, ob ein Beschleunigungsstreifen in Richtung Süden vorgesehen sei. Ferner sehe er für den links abbiegenden Verkehr Probleme. Er erwarte, dass sich der südliche Anschluss von Kondrau eventuell als Unfallschwerpunkt herausstelle.

Er fragt zudem, ob am höhenfreien Anschluss beim Kreisverkehr in der Ortsmitte die Abbiegebeziehungen ausreichend vorhanden seien. Konkret möchte er wissen, ob die Linksabbiegespur von Süden kommend das erwartete Verkehrsaufkommen aufnehmen könne. Seine Befürchtung gründe sich auf Einkaufstage, an denen Kunden aus Tschechien zu den Einkaufsmärkten in Waldsassen fahren und nach dem Einkauf wieder zurück.

Es wird auf die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 Bezug genommen. Diese ergab, dass die Straße dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht wird. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich seiner Bedenken bezüglich der Linksabbiegespur wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Vorhabenträger ergänzte, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens anhand der aktuellen Verkehrsprognose überprüft worden sei. Die Abbiegeknoten seien entsprechend des Verkehrsbedarfs bemessen, die Sichtbeziehungen seien für die vorhandenen beziehungsweise geplanten Verkehrsbeziehungen ausreichend. Bei der Prüfung der Leistungsfähigkeit des Anschlusses seien Verkehrszahlen aus der Spitzenstunde zugrunde gelegt worden.

Es ist nicht ersichtlich, warum die Prüfungen des Vorhabenträgers, aufbauend auf den aktuellen Verkehrszahlen, in Zweifel zu ziehen seien sollten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender meint, dass bei gleichen Kosten oder sogar preisgünstiger der Bau einer Umgehungsstraße möglich sei.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Umgehungsstraße, vergleiche Ziffer 1. Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender zweifelt die Verkehrsprognosen an. Damit liege auf der Hand, dass die Lärm- und Luftschadstoffwerte nicht einzuhalten werden seien, sondern nach dem Bau weit übertroffen werden, da neue Straßen immer viel Verkehr anziehen.

Es ist nicht ersichtlich, warum die Verkehrsprognosen angezweifelt werden. Die Verkehrszählungen wurden im Jahr 2016 mittels Videoerfassung durchgeführt. Diese Erhebungsmethode ist zuverlässig und anerkannt. Diese Daten wurden als Grundlage

für die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung verwendet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen basieren auf den prognostizierten Verkehrszahlen. Es ist auch diesbezüglich kein Grund ersichtlich, warum diese nicht eingehalten werden sollen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er meint, dass die Stadt durch die Lärmschutzwände durchschnitten werde.

Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich und die Trennungswirkung durch die Lärmschutzwände so gering wie möglich gehalten wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er fordert, dass die Liststraße nicht unterbrochen werden dürfe, damit die Verbindung bestehen bleibe. Er fordert zudem weitere Verbindungen von der Raiffeisenstraße zur Schulstraße und von der Jahnstraße zur Chodauer Straße.

Es werden die öffentlichen Wegebeziehungen überwiegend wieder hergestellt. Hinsichtlich der Unterbrechung der Liststraße wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses verwiesen. Aufgrund des umfassend vorhandenen und im Zuge der Maßnahme wieder herzustellenden Verbindungen wird die Notwendigkeit weiterer Querungsmöglichkeiten sowie der geforderten Verbindungen nicht gesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er meint, dass die geplante Straße verkehrstechnisch ein Nadelöhr darstelle und angesichts des zu erwartenden Verkehrs keine nachhaltige Lösung darstelle. In der Nachbarstadt Cheb seien derzeit 100 ha neue Gewerbeflächen ausgewiesen worden.

Die geplante Trasse ist für den prognostizierten Verkehr ausreichend. Die aktuellen Entwicklungen auf tschechischer Seite wurden berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrsprognose bis zum Jahr 2030 reicht. Es handelt sich somit um eine langfristige Lösung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender führt aus, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof bereits im Jahr 2003 ausgeführt habe, dass auf dieser Trasse keine Umgehung gebaut werden könne, es sei denn man unterfahre die Stadt.

Es seien aber lediglich zwei Tunnel von je 79,5 m Länge vorgesehen, womit keine Unterfahung gegeben sei.

Er bezieht sich zudem auf den Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009, mit dem eine Umgehung gefordert worden sei.

Bei der Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinn. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffern C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.79 Einwender Nr. 6B-122c

1. Der Einwender bringt vor, dass bei der Begutachtung der Gebäude seiner Anwesen die Westfassade Pkt. 1 und Pkt. 2 und die Südfassade Pkt. 3 in seinen Augen richtig bewertet seien, jedoch Pkt. 4 und Pkt. 5 (Ostfassade) nicht positiv im Sinne der Entschädigung und des passiven Schallschutzes bewertet worden seien.

Es ist zutreffend, dass für die Fassaden 4 und 5 des betreffenden Gebäudes kein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen ist, diesbezüglich wird auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.1.2.4 verwiesen. Allerdings wurden für diese beiden Fassaden des betreffenden Gebäudes Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung in Geld vorgesehen, vergleiche Ziffer A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses. Hinsichtlich der Einzelheiten zu den baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erledigt hat.

2. Der Einwender macht geltend, dass im Baulärmgutachten im Anschluss an die Südfassade sein Vereinszimmer (30 Sitzplätze) und an diesem angebaut sein Kegelmesszimmer (48 Sitzplätze) nicht in die Bewertung und Begutachtung eingegangen seien. Der Grundriss dieser Gebäude sei zwar im Plan eingezeichnet, jedoch erhielten diese Zimmer und Fassaden keinen Fassadenmesspunkt. Er beantragt, dass zumindest die Anbauten und das Kegelmesszimmer in die Schall- und Erschütterungsmessung aufgenommen und positiv beurteilt werde. Zur besseren Beurteilung brachte er noch etwas aus eigener Erfahrung mit der Leitfähigkeit von Erschütterungen in dem Untergrund zwischen dem Abbruchgelände Porzellanfabrik Bareuther AG, jetzt Norma, Kik, Rossmann und Tedi inklusive deren Parkplätze vor. Als hier die Rüttel- oder Vibrationswalzen fahren, da seien in seinen Gläser - und Porzellanschränken die Gläser und Teller getanzt!

Es wurde seitens des Vorhabenträgers eine Nachberechnung hinsichtlich des zu erwartenden Baulärms bei den genannten Gebäuden veranlasst. Das Ergebnis dieser Berechnung ergibt sich aus der Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Es wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.2.1.2.4, 2.1.2.5 und 2.1.2.6 verwiesen.

Im Hinblick auf erschütterungsintensive Bauarbeiten wird auf die Auflagen unter A.III.2.1.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Das Anwesen des Einwenders befindet sich im Beweissicherungskorridor nach der laufenden Nummer 7.09 der Unterlage 4.1d (vergleiche Unterlage 4.2, Blatt 4d). Insofern wird auf die Auflage unter Ziffer A.III.2.1.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Hinblick auf die baubedingten Immissionen wird zudem auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit er sich nicht erübrigt hat.

4.2.2.80 Einwender Nr. 6B-123c

1. Der Einwender trägt vor, dass Waldsassen nicht nur beim Bau dieser unmöglichen Straßenplanung belastet werde, sondern vielmehr gerade bei Fertigstellung auf Dauer mit täglich 1000 Lkw und mehr. Bis 2025 werde eine Steigerung des Lkw-Aufkommens um 40% erwartet, insbesondere auch im Ost-West-Transit. Man lasse dann die Klosterstadt Waldsassen mit Verkehr verlärmern und ersticken und das auf Dauer.

Die Grenzwerte in Bezug auf den Verkehrslärm werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen. Ebenso werden die Grenzwerte bezüglich Luftschadstoffe eingehalten, insofern wird auf Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass man während der vergangenen fast 30 Jahre die Waldsassener Bevölkerung nur mit Falschmeldungen von Seiten des StBA und der Waldsassener CSU informiert habe. Erst hieß es Entlastungsstraße, dann Ortskernentlastung, dann innerörtliche Entlastungsstraße, dann Teilortskernentlastung und dann Regionaltrasse, was mit Regionalverkehr gar nichts zu tun habe. Es sei eine Ost-West-Magistrale laut Bundesverkehrsplan, die internationalen LKW-Transitverkehr aufnehmen solle.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er macht geltend, dass der Bürgerentscheid 2009 nicht umgesetzt worden sei, wo sich die Mehrheit der Bevölkerung für eine echte Umgehung ausgesprochen habe, obwohl man 2009 immer noch behauptet habe, dass kein internationaler Transitverkehr nach Waldsassen komme und für Waldsassen nur die Bahntrasse möglich sei (Nulllösung).

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er stellt die Frage, was ein Lärmgutachten für die Dauer der Bauphase solle, bei einer echten Umgehung würde es dies nicht brauchen, Waldsassen würde nicht belastet werden, weder beim Bau noch auf Dauer.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Trassenwahl ist anzuführen, dass diese das Ergebnis einer umfassenden Abwägung ist. In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass die Ablehnung der Bahntrasse 2003 durch den VGH nicht zum Umdenken genutzt worden sei. Vielmehr wurde weiter 15 Jahre bis jetzt geplant und Waldsassen auch in dieser Zeit mit Lärm und Abgasen belastet.

Zwei Unterführungen mit jeweils 79 Metern würden noch lange keine Unterfahrung der Stadt ergeben, wie es vom VGH als Möglichkeit angesprochen worden sei, aber auch mit dem Hinweis, dass eine echte Umgehung die bessere Alternative und Lösung darstellen würde.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Es wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender macht geltend, dass dem Problem einer Alternativplanung wohl nichts mehr im Wege stehe, nachdem inzwischen auch die Firma Kondrauer ihre gesamte Produktion nach Naila verlegt habe, weil das Quellenschutzgebiet versiege, also zu wenig Wasser liefere. Auch wäre hier schon immer eine Wannenzulassung möglich gewesen.

Die Trassenwahl ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung. Daran ändert auch die Produktionsverlegung der Firma Kondrauer nichts, die Festsetzung als Heilquellenschutzgebiet besteht weiterhin. Insofern wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Weiter trägt er vor, dass die noch zugrundeliegende Landesplanerische Beurteilung von 1995 überhaupt nicht mehr zutreffend sei. Damals habe es noch keinen grenzüberschreitenden Lkw-Transit, keine offenen Grenzen, keinen EU-Beitritt von Tschechien, keinen Ausbau von Prag nach Karlsbad nach Eger und auch keine Umgehung von Eger direkt nach Waldsassen gegeben.

Die Höhere Landesplanungsbehörde wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unter anderem zur Tektur C im Jahr 2019 beteiligt. Von dieser Seite wurden keine Einwände gegen die aktuellen Planungen vorgebracht.

Außerdem wurde der Regionale Planungsverband Oberpfalz-Nord unter anderem auch zur Tektur C im Jahr 2019 beteiligt. Laut diesem stehen der geplanten Trasse keine Ziele des Regionalplans Oberpfalz-Nord entgegen.

Es wird außerdem auf die Ausführungen unter C.III.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er stellt die Frage, warum nicht in Anbetracht dieser besonderen Waldsassener Situation eine Parallelplanung mit Kostenvergleich vorgenommen wurde, aber immer hätte es geheißen, es gebe nur die Stadtdurchfahrung, eine andere Lösung sei nicht möglich. Er stellt die Frage, warum jetzt in der neuen Planung die Nulllösung nicht mehr gelte. Die Stadtdurchfahrung (Bahntrasse) habe sich von acht Millionen DM auf über 40 Millionen Euro gesteigert. Die Problematik der Teerteiche, welche erstmals in der Planung auftauchen, seien in den 40 Millionen Euro noch gar nicht berücksichtigt worden.

Die Wahl der Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen. Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen die Gesamtkosten bei 39,9 Millionen Euro bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9. Als bauwürdig werden Projekte im Bundesverkehrswegeplan erachtet, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt. Daher sind auch aktuelle Kostensteigerungen über die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Gesamtkosten hinaus möglich und die Maßnahme bauwürdig, solange das Nutzen-Kosten-Verhältnis trotz Kostensteigerungen über 1 liegt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er macht geltend, dass die EU-Grenzwerte zukünftig von 0,40 auf 0,20 NOx mg/m³ abgesenkt würden.

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Frage der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt seines Erlasses (BVerwG, Urteil vom 19.12.2017 – 3 A 8.15). Aktuell gelten die Grenzwerte der 39. BImSchV. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Genauso gebe es keinen Nachweis darüber, woher die Verkehrszahlen stammen.

Hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Der Einwender bringt vor, dass er als unmittelbarer Anlieger dieser Umgehungsstraße durch die Stadt Waldsassen Betroffener beim sechsjährigen Bau sei und auf Dauer mit Lärm und Abgasen belastet werde.

Die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte werden beim Anwesen des Einwenders eingehalten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Hinsichtlich der Einzelheiten zum Baulärm wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und auf die unter A.III.2.1 dieses Beschlusses gemachten Auflagen verwiesen.

Hinsichtlich der sechsjährigen Bauzeit ist anzuführen, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern werden. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Zudem werden die Grenzwerte hinsichtlich Verkehrslärm und Luftschadstoffe mit Ausnahme von zwei Gebäuden unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ziffern C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er meint, dass er eine Umgehungsstraße auf dem Bahndamm durch die Klosterstadt Waldsassen ablehne, genauso das entsprechende Lärmgutachten dazu.

Waldsassen brauche eine echte Umgehung und keine Durchfahrt, wie bereits 1992 vom Verkehrsministerium ganz deutlich vorgeschlagen, und keine Stadtdurchfahrung auf dem Bahndamm, um den Verkehr der beiden Autobahnen E48 und A93 als Zubringer zu bewältigen, ohne Lärm und Abgase auf Dauer für die Bevölkerung.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.81 Einwender Nr. 6B-124c

1. Der Einwender macht geltend, dass eine Aussage des Straßenbauamts in der Erörterung im Dezember 2017 in Waldsassen gewesen sei, dass die Kappelwaldtrasse technisch baubar sei. Die Baukosten für die Kappelwaldtrasse seien sicherlich auch nicht höher als die der sogenannten „Umgehung“ auf der „Regionaltrasse“. Auf ähnliche Weise habe es auch der VGH 2003 gesehen, der davon sprach, dass man diese Trasse nicht in dieser Art durch die Stadt planen könne. Auch im Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie stehe, dass die gewählte Linie (Regionaltrasse) damit über eine weite Strecke durch die Stadt Waldsassen führe. Leider habe diese Erkenntnis nicht zu einer Umplanung geführt.

Zutreffend ist, dass die Kappelwaldtrasse aus technischer Sicht baubar ist. Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Im Rahmen der Trassenwahl hat sich die Variante „Regionaltrasse“, die das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung ist, als vorzugswürdig dargestellt. In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Bei der Regionaltrasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in den Ziffern C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender wirft die Frage auf, warum die Kfz-Zahlen in der UVP vom Prognosejahr 2025 auf 2030 gekürzt wurden. Jeder Waldsassener wisse, dass der Transitverkehr gestiegen sei und nur momentan der Lkw-Transitverkehr aufgrund einer temporären Sperrung am Durchfahren von Waldsassen gehindert sei.

In der Verkehrsuntersuchung ist lediglich für den Verkehr von Waldsassen in Richtung Mitterteich ein Rückgang prognostiziert. In der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2017 wurde bereits der Bestandverkehr auf das Jahr 2016 aktualisiert. Dafür lagen neue Verkehrszählungen sowie die Ergebnisse der Kennzeichenerfassungen

vor. Es wurde festgestellt, dass der kleine Grenzverkehr, also der in Waldsassen entstehende und in Eger endende Verkehr und umgekehrt, deutlich schwankt. Die Verkehre von Waldsassen in Richtung Mitterteich hingegen waren seit Jahren konstant beziehungsweise leicht rückläufig. Somit wurden in diesem Bereich bereits im Bestand leicht geringere Verkehrsmengen als in der vorangegangenen Untersuchung (Bestand 2011) ausgewiesen. Diesen Trend spiegeln die Prognosefälle 2025 und 2030 wider. Die Verkehrsbelastung am Grenzübergang nimmt dagegen weiter zu.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Zudem stellt er die Frage, wie in der UVP davon die Rede sein könne, dass hinsichtlich des Unfallrisikos zu erwarten sei, dass sich durch die Verlegung der B 299 und die damit verbesserte Streckencharakteristik im Zuge der neuen Straße als auch durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau die Verkehrssicherheit nachhaltig und entscheidend verbessern werde. Von Mitterteich kommend müsse immer mit Gegenverkehr (Linksabbieger) von der „Regionaltrasse“ nach Waldsassen abgelenkt werden. Wozu dies führen könne, musste man leider vor der Nachbesserung der Mitterteicher Ortsumgehung schmerzlich erfahren. Von diesem zusätzlichen Risiko sei er als Waldsassener Pendler direkt betroffen.

Zudem führe auch eine Alternativtrasse zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau.

Die Verlegung der B 299 in Gestalt der Regionaltrasse ermöglicht im Gegensatz zu den anderen Varianten eine Verlagerung von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs und stellt damit die wirkungsvollste Verkehrsentslastung für die bestehenden Ortsdurchfahrten dar. Durch die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten kommt es zugleich zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer innerhalb der betroffenen Ortschaften. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Hinblick auf die Bedenken des Einwenders in Bezug auf die Linksabbiegespur und das Unfallrisiko wird auf Ziffer C.III.4.1.17 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass im Landschaftspflegerischen Begleitplan darauf hingewiesen werde, dass die siedlungsferne Trassierung der Kappelwaldtrasse eindeutige Vorteile hinsichtlich der Schutzansprüche des Menschen, insbesondere bezogen auf die Wohnfunktion, biete. Für den Einwender sei das Schutzgut „Mensch“ das höchste. Schon wenn man die Anzahl der grundsätzlich Entschädigungsberechtigten während der Bauphase sehe, sollte man merken, welche Auswirkungen der Bau der Regionaltrasse auf den Menschen habe.

Die Trassenwahl ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch eingeflossen sind, wobei sich die Variante „Regionaltrasse“ insgesamt als vorzugswürdig dargestellt hat. Bezüglich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender macht geltend, dass ein Hauptargument, nämlich die Betroffenheit des Heilquellenschutzgebietes Kondrauer Quellen, nicht mehr relevant sei. Die Firma Kondrauer verlagere laut Presseartikeln seine Produktion nach Naila, womit die Sinnhaftigkeit eines Quellenschutzgebietes zweifelhaft sei. Zudem sei es schon eine Aussage des Straßenbauamts in der Erörterung der Einwendungen im Dezember 2017 gewesen, dass die Kappelwaldtrasse technisch baubar sei.

Es ist zutreffend, dass die Kappelwaldtrasse technisch baubar ist. Die Verlagerung der Produktion durch die Firma Kondrau führt jedoch nicht zu einem anderen Ergebnis im Hinblick auf die Trassenwahl, da in rechtlicher Hinsicht nach wie vor ein Heilquellenschutzgebiet vorliegt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender fragt nach, woher man wisse, wo genau der „Lamberts“-Teerteich sei. Angeblich seien die Gutachten anhand von Luftbildaufnahmen aus den fünfziger Jahren gemacht worden, wo der Prozess noch nicht abgeschlossen beziehungsweise der Teerteich noch in Betrieb gewesen sei. Das berge zusätzliche Gefahren für Umwelt und Mensch und damit für sein Lebensumfeld.

Die Abgrenzung der „Teerweiher“ wurde durch das Ingenieurbüro Dr. G. Pedall im Jahre 2015 ermittelt. Das Ergebnis dieser Untersuchung liegt der Planung zu Grunde, insofern wird auf die Unterlage 13.3c verwiesen.

Zum Schutz der Teerteiche wurden unter Ziffer A.III.2.9 Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Außerdem macht der Einwender geltend, dass bei der Erörterung im Dezember 2017 noch kein Konzept für die Führung von Umleitungsstrecken während der Bauzeit von damals noch drei Jahren bestanden habe. Nach Erhöhung der geplanten Bauzeit auf sechs Jahre erhöhen sich damit auch die Verkehrsbehinderungen und Einschränkung innerorts auf rechnerisch vier Jahre. Davon sei er direkt betroffen. Im privaten Bereich betreffe das Einkaufen, soziale Kontakte, Hobbies usw., wofür man vier Jahre lang längere Umwege und mehr Zeit in Kauf nehmen müsse.

Beruflich sei er viel im Außendienst tätig. Je nach Fahrtrichtung oder Bauphase werden sich seine Anfahrtszeiten und Anfahrtsstrecke erhöhen, wobei ein finanzieller Ausgleich fraglich sei.

Der Einwender bringt vor, dass ein Verkehrskonzept für die Bauzeit von sechs Jahren weit vor Baubeginn existieren solle, um die Belastungen für alle möglichst zu minimieren beziehungsweise um sich darauf einstellen zu können. In seinem Falle könne er zum Beispiel seine Außentätigkeit besser unter der Berücksichtigung der Umleitungsstrecke planen.

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Die B 299 (neu) verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, so dass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bauphase) weitgehend erhalten bleiben.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Kondrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrecht erhalten zu können.

Zur Verkehrsregelung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 der planfestgestellten Unterlage 1d verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Bei dem Verkehrskonzept sei es zwingend erforderlich, dass auch Rettungsfristen für Feuerwehr und Krankenwagen eingehalten werden können. Zwischenzeitlich sei die Rettungswache von Waldsassen nach Mitterteich verlegt worden. Das Akut-Krankenhaus Waldsassen habe geschlossen. Das nächste Krankenhaus sei in Tirschenreuth oder Marktredwitz. Auch hier seien zeitliche Verzögerungen im Notfall nicht von Vorteil. Ständig würden sich Änderungen bei der Medizinischen Versorgung ergeben. Der Einwender stellt die Frage, ob er davon ausgehen könne, dass das sowohl während als auch nach der Bauphase berücksichtigt werde und seine medizinische Versorgung im Notfall gewährleistet sei. Auch Polizei und Feuerwehr würden in der Bauphase länger zu ihren Einsatzorten brauchen, was der Sicherheit nicht zuträglich sei.

Hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1d) verwiesen.

Bezüglich der angesprochenen Rettungsfristen für Feuerwehr und Krankenwagen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.16 sowie die Auflagen unter A.III.9 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.82 Einwender 6B-125c

1. Der Einwender bringt vor, dass die hohen Aufwendungen für den Schutz des Areals entfallen würden, dem das Mineralwasser entnommen worden sei, wenn nun die Firma Kondrauer Mineral- und Heilbrunnen nur noch ihren Geschäftsbetrieb, nicht aber die Produktion in Kondrau betreiben werde.

Die Festsetzung des Heilquellenschutzgebiets besteht jedoch weiterhin, es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Das Lärmgutachten für den Bau der Bahndammtrasse weise auf erhebliche finanzielle Risiken hin. Kosten, die beim Bau einer echten Umgehung Waldsassens nicht entstehen würden, von den gravierenden Belästigungen und Beeinträchtigungen, die die Bürgerinnen und Bürger Waldsassens in der mit sechs Jahren angegebenen Bauzeit zu erdulden hätten, ganz zu schweigen.

Bei der plangegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche Ziffer C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13. Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftlichen Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind. Die B 299 neu verläuft im städtischen Bereich von Waldsassens überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bau-phase) weitgehend erhalten bleiben.

Hinsichtlich der Bauausführung wurden unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses außerdem verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Weiter trägt er vor, dass von der Planungsbehörde stets darauf hingewiesen worden sei, dass sich die Kosten für die Stadtdurchfahrung und eine echte weiträumige Umgehung Waldsassens in etwa die Waage halten würden. Wenn nun einerseits mit Zusatzkosten für die risikoreichere Straßenvariante durch die Stadt gerechnet werden

müsse, andererseits aber die besonderen Schutzmaßnahmen für das Gebiet der Kondrauer Heilquelle entfielen, müsse der Bau einer weiträumigen Umgehung Waldsassens deutlich günstiger sein. Vor allem sei die letztgenannte Variante in den Durchführungskosten deutlich kalkulierbarer, weil risikoärmer (Kanalbau durch das Gebiet der Teerweiher auf der Höhe der Glasfabrik).

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen die Gesamtkosten bei 39,9 Millionen Euro bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9. Als bauwürdig werden Projekte im Bundesverkehrswegeplan erachtet, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt. Daher sind auch aktuelle Kostensteigerungen über die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Gesamtkosten hinaus möglich und die Maßnahme bauwürdig, solange das Nutzen-Kosten-Verhältnis trotz Kostensteigerungen über 1 liegt.

Im Übrigen weist die Variante „Kappelwaldtrasse“ gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er macht geltend, dass sich veränderte Entscheidungsgrundlagen zur Trassenwahl „Regionaltrasse“ und Fehleinschätzung des Straßenbauamts zur Verkehrsentwicklung, Verkehrsfluss, insbesondere auch zu den Verkehrszahlen auf das Baulärmgutachten auswirken würden. Das Straßenbauamt habe die Verkehrszahlen immer mehr nach oben korrigieren müssen.

Es wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Auch die aktuelle Verkehrszahlprognose des Straßenbauamts gehe wieder auf Annahmen zurück, die letztlich wohl nur bewirken sollten, Grenzwerte nicht zu überschreiten (z.B. Absenken der Durchschnittsgeschwindigkeit in der Tektur C gegenüber der Tektur A, dadurch Minderung der Überschreitungen der höchstzulässigen NOX/PM10-Werte).

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3 verwiesen. Die mittlere Geschwindigkeit ist nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern wird programmintern aufgrund der eingegebenen Ortsparameter und der Verkehrsdaten ermittelt. Die etwas niedrigere Zahl in der Untersuchung von 2017 dürfte laut Aussage von Dipl.-Geogr. Udo Maier, der auch die Luftschadstoffuntersuchung (Unterlagen 8.2 und 8.2b) erstellt hat, im Wesentlichen auf den etwas höheren LKW-Anteil der Kfz-Flotte zurückzuführen sein. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Die Waldsassener würden die im Gutachten genannten Daten bezüglich Bauzeit und Lärmbelastung mit Argwohn betrachten. Er stellt die Frage, warum die Ausgangswerte für das Baulärmgutachten dieses Mal eine realistische Einschätzung darstellen sollten. Er wirft die Frage auf, was passiere, wenn während der Baumaßnahme höhere Werte gemessen würden.

Hinsichtlich der Lärmbelastung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d) gewählte Vorgehensweise ist aus fachlicher Sicht des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz nicht zu beanstanden.

In Bezug auf die Frage, was passiert, wenn während der Bauzeit höhere Werte gemessen werden, wird auf die unter A.III.2.1.2.3 festgesetzte Auflage verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender trägt vor, dass alle Waldsassener unabhängig von Messwerten jahrelang unerträglich und vermeidbar beeinträchtigt seien. Umleitungen, Straßenspernungen, Lärm, Dreck, Verkehrsbehinderungen würden Unfallgefahren vor allem für Kinder und ältere Menschen bewirken. Die Einkaufsmärkte würden im Bereich der Baumaßnahmen liegen. Die Geschäfte müssten über viele Jahre hinweg Einbußen hinnehmen.

Die B 299 (neu) verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, so dass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bauphase) weitgehend erhalten bleiben. Eine Sperrung der Mitterteicher Straße ist nicht vorgesehen.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Kondrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrecht erhalten zu können. Hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 der planfestgestellten Unterlage 1d verwiesen.

Hinsichtlich der geltend gemachten Umsatzeinbußen der im Bereich der Baumaßnahme liegenden Geschäfte handelt es sich nicht um einen Belang des Einwenders,

sofern er nicht selbst Inhaber eines der Geschäfte ist. Im Übrigen wird auf die Auflage unter A.III.2.1.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Bauausführung wurden unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses außerdem verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass die geplante Stadtdurchfahrung den Grundwasserzufluss der Stadt quere und durchschneide. Alle wasserrechtlichen Untersuchungen könnten die Auswirkungen nicht mit Sicherheit vorhersehen, Schäden in der Innenstadt und auch auch an historischen Gebäuden seien möglich.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.15 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

*8. Den Anwohnern der Schützenstraße würde bei den zunehmend heftig werdenden Wetterereignissen Überschwemmungen in ihren Häusern durch Rückstau drohen. In diesem Zusammenhang weise er auf das besondere Kanalbauwerk im Kreuzungsbe-
reich Schützenstraße/geplante Bahntrasse und den unzulänglichen Kanalquerschnit-
ten hin.*

Zunächst ist anzumerken, dass die Entwässerung der B 299neu unabhängig von den städtischen Entwässerungseinrichtungen erfolgt. Die Ortskanäle der Stadt Waldsas-
sen wurden im Bereich der Querungen mit der neu trassierten Bundesstraße für ein
fünfjähriges Ereignis ausgelegt, die Entwässerung der B 299 für ein zehn bis zwanzig-
jähriges Regenereignis. Dies entspricht den DWA-Richtlinien und Regelwerken.

Es ist nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, die bestehenden schlechten Zustände des
Kanalnetzes zu beheben. Durch die Baumaßnahme entsteht keine Verschlechterung.
Es kann jedoch im öffentlichen Kanalnetz zu Einstauregenereignissen bei Starkregen
kommen, daher muss sich jeder Hauseigentümer nach DIN 1986 beziehungsweise
DIN EN 12056 gegen Rückstau aus dem öffentlichen Kanalnetz schützen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

*9. Er führt aus, dass 515 Bewertungspunkte, 26 Häuser mit Schadensrisiko durch
Rammarbeiten, 46 Gebäude, die durch Verdichtungsarbeiten gefährdet seien, würden
die große Betroffenheit vieler Bürger durch diese Stadtdurchfahrung belegen. Die zu-
sätzlichen Kosten für passiven Schallschutz von 1,35 Millionen Euro würden zeigen,
wie unsinnig diese Planung sei.*

*Das Schutzgut Mensch bleibe bei den Abwägungen der Trassenfindung und damit ein-
hergehendem Baulärm völlig unterbewertet.*

Die Trassenwahl ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit dem notwendigen Gewicht eingeflossen sind. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C.III.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Zum Schutz vor Baulärm und Erschütterungen wurden unter A.III.2 dieses Beschlusses Auflagen aufgenommen, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Wegen der aufwändigen Kanalarbeiten würden der Stadt Kosten in Millionenhöhe drohen, die letztendlich von den Bürgerinnen und Bürgern zu tragen wären.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er trägt vor, dass die EU kurzfristig weitere Verschärfungen beim Schadstoffausstoß plane. Die Umgehung für die Stadt solle den künftigen Verkehr aufnehmen, folglich wären auch die schon zu erwartenden strengeren Abgasnormen in der Planung zu berücksichtigen. Geschehe dies nicht, würden später Fahrverbote drohen.

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Frage der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt seines Erlasses (BVerwG, Urteil vom 19.12.2017 – 3 A 8.15). Aktuell gelten die Grenzwerte der 39. BImSchV. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Sechs Jahre Bauzeit mitten in seiner Kleinstadt mit vielfältigen Belastungen, Behinderungen, Gefährdungen und absehbaren erheblichen Geschäftseinbußen seien untragbar.

Es wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 2 und 6 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er macht geltend, dass im Übrigen ein schlüssiges Konzept fehle, wie der stetig steigende Verkehr während der sehr langen Bauzeit geregelt und umgeleitet werden solle.

Hinsichtlich der Verkehrsregelung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 der Unterlage 1d verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er weist darauf hin, dass sich mit dem Bau einer der Bedeutung dieser Ost-West-Magistrale gerecht werdenden weiträumigen Umgehung Waldsassens viele der aufgezeigten Probleme nicht stellen würden.

Die geplante Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung, hinsichtlich der Einzelheiten zur Trassenwahl wird auf die Ausführungen unter C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.83 Einwender 6B-126c

Bezüglich dieser Einwendung wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 1 bis 12 mit Ausnahme der Ziffer 11 unter C.III.4.2.2.80 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwender bringt außerdem vor, dass er als unmittelbarer Anlieger dieser Umgehungsstraße durch die Stadt Waldsassen Betroffener beim sechsjährigen Bau sei und auf Dauer mit Lärm und Abgasen belastet werde.

Die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte werden beim Anwesen des Einwenders eingehalten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Hinsichtlich der Einzelheiten zum Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 und auf die unter A.III.2.1 dieses Beschlusses gemachten Auflagen verwiesen.

Ebenfalls werden die Grenzwerte hinsichtlich Verkehrslärm und Luftschadstoffe durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.84 Einwender Nr. 6B-127c

1. Der Einwender macht geltend, dass der Schwerlastverkehr zu einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastung führe. Als besonders belastend sehe er den hohen Lkw-Anteil in den Morgen- und Abendstunden beziehungsweise in der Nacht. Bei den Wohnorten sei der Lärmschutz nicht ausreichend gegeben und könne somit zu gesundheitlichen Störungen führen. Er befürchte massive Schlafstörungen und gesundheitliche Beeinträchtigungen sowohl in der sechsjährigen Bauzeit als auch darüber hinaus. Der Einwender sei aufgrund seiner Grunderkrankung hierzu bereits gefährdet und bei solchen Störungen sei es nicht auszuschließen, dass es sich weiter negativ für ihn und seine Lebensqualität auswirken werde.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden bei den aufgezählten Wohnorten eingehalten. Außerdem werden in Bezug auf die Luftschadstoffe ebenfalls die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter

Ziffer C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen. Es wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.1 verwiesen.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Baulärms werden von den genannten Wohnorten lediglich beim Anwesen Eichendorffstraße 16 die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte nicht eingehalten, vergleiche Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2. Insofern wird auf die festgesetzten Auflagen unter A.III.2.1 dieses Beschlusses verwiesen. Unter A.III.2.1.1.2 wurde außerdem festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen, Bauarbeiten während der Nachtzeit finden nicht statt. In Bezug auf die Einzelheiten zu den baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der sechsjährigen Bauzeit ist anzuführen, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre gesperrt beziehungsweise blockiert sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er wendet ein, dass nach Fertigstellung der Regionaltrasse eine enorme Verkehrssteigerung aufgrund der Zunahme des Transitverkehrs ins benachbarte Eger zu erwarten sei, wodurch sich die Lärmbelastung für alle, vor allem im Innenstadtbereich lebenden, Waldsassener multipliziere.

Hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die schalltechnische Berechnung zum Verkehrslärm (vergleiche Unterlage 8.1d) hat ergeben, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV durch ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten werden. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender bringt vor, dass der Bau der Regionaltrasse für alle jetzt schon Belasteten, also die Anwohner der Mitterteicher-, Prinz-Ludwig- und Egerer Straße, zu keiner Verbesserung führe, da der Verkehr lediglich 200 Meter in der anderen Luftrichtung geführt werde.

Die Verlegung der B 299 in Gestalt der plangegegenständlichen Trasse ermöglicht im Gegensatz zu den anderen Varianten eine Verlagerung von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs und stellt damit die wirkungsvollste Verkehrsentlastung für die bestehenden Ortsdurchfahrten dar. Es wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.13 verwiesen.

Im Übrigen ist die gewählte Trasse das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch eingeflossen sind, vergleiche C.III.3.2 und 4.1.13 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Weiter führt er aus, dass er Bedenken wegen der geographischen Kessellage von Waldsassen habe. Der Verkehr werde auch auf der neuen Straße Abgase und Feinstaub produzieren, welcher in der Luft verbleiben werde. Nur wenn der Verkehr außerhalb von Waldsassen und Kondrau geführt werde, habe er diese extreme Belastung, welche nachgewiesener Maßen auf die Dauer gesundheitsschädigend sei, nicht.

Die Luftschadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

In Bezug auf die angeführte Kessellage wird auf C.III.4.1.1 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender äußert Bedenken hinsichtlich des ständigen Linksabbiegens. Alle die, die nach Kondrau und Waldsassen von dieser B 299 abfahren wollen würden, müssten immer in den Gegenverkehr abbiegen. Als Notfallhelfer der Rettungswache Mitterteich habe er Angst, dass sich hier ein weiterer Einsatzschwerpunkt entwickeln werde. Absolut unverständlich sei, wenn derselbe Unfallschwerpunkt vom Straßenbauamt im weiteren Verlauf der B 299 Mitterteich/Abfahrt Richtung Tirschenreuth und Mitterteich/Stadtmitte aufgrund zweier Todesfälle und mehrerer Schwerverletzter entschärft werden musste und die gleiche Behörde nun mehrere Kilometer weiter wieder zwei der gleichen „Todesfällen“ mit dem Unterschied plane, dass in Waldsassen kein weiterer Platz zum „Entschärfen“ vorhanden sei.

Bei den geplanten Knotenpunktlösungen handelt es sich um regelkonforme Standardlösungen, die sowohl den Ansprüchen der Verkehrssicherheit als auch der Leistungsfähigkeit genügen. Im Übrigen sind sonstige kreuzende Verkehre nicht mehr vorhanden. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Knotenpunktes und der beiden Tieflagen eine verkehrsrechtliche Beschränkung auf 80 km/h vorgesehen ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender macht geltend, dass er die Planungen der Regionaltrasse aufgrund seiner Einwendungen einzustellen fordere. Er führt aus, dass eine echte Umgehung auf einer alternativen Trasse mit weiträumiger Umfahrung der Siedlungsbereiche anzudenken sei.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Trassenwahl ist anzuführen, dass diese das Ergebnis einer umfassenden Abwägung ist. In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.85 Einwender Nr. 6B-128c

1. Der Einwender führt aus, dass bereits die Tatsache, dass überhaupt ein Baulärmgutachten erforderlich sei, beweise, dass für die Anwohner und alle Einwohner Waldsassens erhebliche Beeinträchtigungen und Belastungen entstehen würden. 515 Bewertungspunkte, 26 Häuser mit Schadensrisiko durch Rammarbeiten, 46 Gebäude, die durch Verdichtungsarbeiten gefährdet seien, würden die große Betroffenheit vieler Bürger durch diese Stadtdurchfahrung belegen.

Die Trassenwahl ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch eingeflossen sind. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Zum Schutz vor Baulärm und Erschütterungen wurden unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses Auflagen aufgenommen, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er macht geltend, dass die seit fast 30 Jahren in Planung stehende Straßenbaumaßnahme eine Stadtdurchfahrung sei. Im Bundesverkehrswegeplan sei jedoch eine Umgehung vorgeschrieben.

Bei der plangegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, es wird auf die Ausführungen unter Ziffern C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er trägt vor, dass die Mehrheit der Waldsassener diese Stadtdurchfahrung 2009 per Bürgerentscheid abgelehnt und eine echte Umgehung gefordert habe.

Es wird auf die Ausführungen zu Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Weiter führt er aus, dass sich alle Entscheidungsgrundlagen, auf denen die Trassenwahl „Regionaltrasse“ beruhe, gravierend geändert hätten.

Die Entscheidungsgrundlagen wurden im Rahmen der Tekturen immer wieder fortgeschrieben, angepasst und überarbeitet. Insofern beruht die Trassenwahl auf aktuellen

Daten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.2.2 und 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Zudem stellt er die Frage, warum die im Gutachten genannten Daten bezüglich Bauzeit, Lärmbelastung zutreffend und richtig seien und was der Fall sei, wenn während der Bauzeit höhere Werte gemessen würden.

Hinsichtlich der Lärmbelastung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung zum Baubetrieb (Unterlage 8.3d) gewählte Vorgehensweise ist aus fachlicher Sicht des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz nicht zu beanstanden.

In Bezug auf die Frage, was der Fall ist, wenn während der Bauzeit höhere Werte gemessen werden, wird auf die unter A.III.2.1.2.3 festgesetzte Auflage verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er macht geltend, dass alle Waldsassener, unabhängig von Messwerten, jahrelang unerträglich beeinträchtigt würden. Umleitungen, Straßensperrungen, Lärm, Dreck, Verkehrsbehinderungen würden Unfallgefahren vor allem für Kinder und ältere Menschen bewirken. Die Einkaufsmärkte würden im Bereich der Baumaßnahmen liegen. Erhebliche Geschäftseinbußen seien über Jahre hin absehbar.

Die B 299 (neu) verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, so dass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bauphase) weitgehend erhalten bleiben. Eine Sperrung der Mitterteicher Straße ist nicht vorgesehen.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Kondrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrecht erhalten zu können. Hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 der planfestgestellten Unterlage 1d verwiesen.

Hinsichtlich der geltend gemachten Umsatzeinbußen der im Bereich der Baumaßnahme liegenden Geschäfte handelt es sich nicht um einen Belang des Einwenders,

sofern er nicht selbst Inhaber eines der Geschäfte ist. Im Übrigen wird auf die Auflage unter A.III.2.1.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Bauausführung wurden unter Ziffer A.III.2 dieses Beschlusses außerdem verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass die geplante Stadtdurchfahrung den Grundwasserzufluss der Stadt durchquere und durchschneide. Alle wasserrechtlichen Untersuchungen könnten die Auswirkungen nicht mit Sicherheit vorhersehen, Schäden in der Innenstadt und an historischen Gebäuden seien möglich.

Es wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.15 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er macht geltend, dass diese geplante Regionaltrasse eine Stadtdurchfahrung und eine Fehlplanung sei. Erforderlich sei eine echte Umgehung als Ost-West-Magistrale für internationalen Schwerlastverkehr.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er führt aus, dass der VGH München nach persönlichen Augenschein bereits 2003 erklärt habe, dass man auf dieser Trasse keine Umgehung bauen könne, es sei denn man unterfahre die Stadt.

Es wird auf Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender bringt vor, dass nach dem Bau dieser Straße der gesamte Innenstadtbereich von den anfallenden Schadstoffen und Abgasen betroffen sei, weil die Trasse in Kessellage mitten durch die Stadt führe.

Die maßgeblichen Grenzwerte in Bezug auf die Luftschadstoffe werden eingehalten, vergleiche C.III.3.5.2. Hinsichtlich der angeführten Kessellage wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er meint, dass ein erhebliches Risiko bestehe, dass später für diese Trasse ein Fahrverbot erwirkt werde. Zu erwartende Schadstoffmessungen, verschärfte EU-Regelungen, die aktuelle Diskussion würden dies nahelegen.

Hinsichtlich der Verschärfung von EU-Regelungen ist anzuführen, dass der maßgebliche Zeitpunkt für die Frage der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt seines Erlasses ist (BVerwG, Urteil vom 19.12.2017 – 3 A 8.15). Aktuell gelten die Grenzwerte der 39. BImSchV. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Er macht geltend, dass das Schutzgut Mensch bei den Abwägungen der Trassenfindung absolut unterbewertet bleibe.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung, in die auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit dem ihnen zukommenden Gewicht eingeflossen sind. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer C.III.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er führt aus, dass die zusätzlichen Kosten für passiven Lärmschutz den Unsinn dieser Planung aufzeigen würden. Weitere Kanalkosten in Millionenhöhe würden für die Stadt anfallen und seien somit von den Bürgern zu tragen.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen die Gesamtkosten bei 39,9 Millionen Euro bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9. Als bauwürdig werden Projekte im Bundesverkehrswegeplan erachtet, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt. Daher sind auch aktuelle Kostensteigerungen über die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Gesamtkosten hinaus möglich und die Maßnahme bauwürdig, solange das Nutzen-Kosten-Verhältnis trotz Kostensteigerungen über 1 liegt.

Im Übrigen weist die Variante „Kappelwaldtrasse“ gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftliche Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Hinsichtlich der Kanalkosten wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Sechs Jahre Bauzeit mitten in der Kleinstadt mit vielfältigen Belästigungen, Behinderungen, Gefährdungen und absehbaren erheblichen Geschäftseinbußen seien untragbar. Er bringt vor, dass für die lange Bauzeit ein Konzept fehle, wie der stetig steigende Verkehr umgeleitet werden solle.

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Die B 299 (neu) verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, so dass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bauphase) weitgehend erhalten bleiben. Eine Sperrung der Mitterteicher Straße ist nicht vorgesehen.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Konradrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrecht erhalten zu können. Hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.7 der planfestgestellten Unterlage 1d verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.86 Einwender Nr. 6B-129c

1. Der Einwender bringt vor, dass bei ihm keine Lärmschutzfenster vorgesehen seien, obwohl sein Haus noch näher an der Bahnlinie läge, als der große Wohnblock, bei dem Lärmschutzfenster genehmigt werden würden.

An dem Gebäude des Einwenders besteht kein Anspruch auf Entschädigung, da die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte nicht überschritten werden, vergleiche Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Sowohl die Trasse selbst als auch der zentrale Anschlussast von Waldsassen befinden sich in einem Abstand von ungefähr 160 Metern zum Gebäude. In diesen Bereichen werden keine lärmintensiven Arbeiten durchgeführt. Außerdem wird das Anwesen des Einwenders durch andere Gebäude vom Baulärm abgeschirmt.

Dagegen liegt der große Wohnblock, der im Einwendungsschreiben näher bezeichnet ist, in einem Abstand von ungefähr 30 Metern zur Baustelle. Sowohl die Nordseite als auch die Ostseite werden von keinem Gebäude abgeschirmt, so dass der Schall sich während der Arbeiten ungehindert bis zum Gebäude und weiter entlang des Gebäudes ausbreiten kann. Trotzdem besteht an diesem Gebäude zwar Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach, nicht aber auf passive Schallschutzmaßnahmen. Hierzu wird auf die unter Ziffer A.III.2.1 festgesetzten Auflagen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er macht geltend, dass er schon jetzt nicht aus der Einfahrt auf die Mitterteicherstraße hinaus oder hineinkäme, wenn nicht Autofahrer Vorfahrt gewähren würden.

Die derzeitigen Sichtverhältnisse sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht durch die Planungen des Vorhabenträgers verursacht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Zur Zeit seien im Haus zwei leerstehende Wohnungen, da der Straßenlärm trotz günstiger Einkaufsmöglichkeit mehr Mieter abschrecke. Bei der Planung wäre dann mit noch viel mehr Belästigung zu rechnen, da er dann von zwei Straßen umgeben wäre.

Die Grenzwerte für Verkehrslärm werden beim Anwesen des Einwenders unter Berücksichtigung der ergänzenden Schallschutzmaßnahmen eingehalten. Im Übrigen wird auf Ziffer C.III.3.5.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Schon jetzt führen die Planungen dazu, dass die Häuser nicht zum geschätzten Wert verkaufbar seien, wobei der Einwender einige Beispiele anfügt.

Diesbezüglich wird auf C.III.4.1.12 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Zu seinem Grundstück gehöre noch die Tennisanlage mit fünf Plätzen und Clubheim, welches verpachtet sei. Er fragt, wer noch in der Freizeit Tennis spielen wolle, wenn hinter dem Zaun der Transitverkehr durchfahre. Wegen schwindender Mitgliederzahlen werde ihm die Pacht schon um ein Drittel gekürzt, da der Verein nicht mehr zahlen wolle – sonst Auflösung.

Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder vergleichbare Flächen sind die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht anwendbar. Diesbezüglich fehlt es am Merkmal Nachbarschaft im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, das heißt die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er bringt vor, dass bei den Planungen für die Trasse am Bahndamm keine Zahlen von Verkehrszählungen bekannt gegeben würden.

Es wird auf C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er trägt vor, dass er nicht erleben möchte, dass der Wahnsinn von der „Umgehungsstraße“ durch die Stadtmittle gehe. Bahnhöfe würden schon in der Stadtmittle gebaut werden. Er fragt, warum dies eine Umgehungsstraße sein solle. Wenn man nicht mehr über die Straße gehen könne und der Ort geteilt durch Mauern, wenige Übergänge zur

anderen Seite der Straße führen, dann werde man eingesperrt wie die Berliner vor der Maueröffnung.

Bei der gewählten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 dieses Beschlusses. Außerdem ist sie das Ergebnis einer umfassenden Abwägung der entscheidungserheblichen Belange, vergleiche C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses.

Durch die beiden Trogbauwerke bestehen die befürchteten Trennwirkungen nicht. Außerdem verläuft die B 299 neu im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen weitgehend erhalten bleiben. Dabei bestehen innerhalb von ungefähr 600 Metern für den Kfz-Verkehr zwei sowie für Fußgänger und Radfahrer drei Querungsmöglichkeiten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.87 Einwender 6B-130c

1. Der Einwender macht geltend, dass die Lärmschutzmaßnahmen in der Schulstraße nachzubessern seien. Die geplante Regionaltrasse verlaufe dort ebenerdig. In der Straße liege auch das Altenheim, der Kindergarten und das Kinderhaus, die Grundschule und Realschule. Vor allem die Kinder und Senioren würden einen besseren Schutz vor Lärm und Abgasen benötigen. In diesem Bereich gäbe es momentan leider keinerlei Lärmschutzwände oder Erdwälle, die ihn, die Senioren und die Kinder vor Lärm dieser Trasse schützen könnten. Er fordere auch in diesem Bereich geeignete Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Trasse und Lärmschutzfenster für die Häuser. Der Einbau von Lärmschutzfenstern allein sei dort jedoch nicht ausreichend, da der Lärm im Garten ohne geeignete Lärmschutzmaßnahmen an der Trasse trotzdem vorhanden sei und zu gesundheitlichen Belastungen führe.

Bei den angesprochenen Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände in diesen Bereichen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er bringt vor, dass es unverständlich sei, wie das Straßenbauamt weiter an dieser Stadtdurchfahrung arbeiten könne, wenn doch eine echte Umgehung möglich sei und auch nur eine echte Umgehung im Bundesverkehrswegeplan enthalten sei.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Trassenwahl ist anzuführen, dass diese das Ergebnis einer umfassenden Abwägung ist. In Bezug auf die Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass auch Richter dies erneut so sehen würden und die Planung verwerfen würden, da sich seit dem Gerichtsbeschluss des VGH (2003) nichts Wesentliches geändert habe. Schon damals hätte es geheißen, dass man diese Trasse nicht in dieser Art durch die Stadt planen könne. Nach Auffassung des Gerichts handele es sich nicht um eine Ortsumgehung, sondern um eine Ortsdurchfahrt mit mehreren Verknüpfungen an das Ortsstraßennetz. Dies würde die Planrechtfertigung nach dem Bedarfsplan in Frage stellen. Bei Festhalten an dieser Lösung werde die Straßenverwaltung erwägen müssen, ob sie die Trasse in Form einer Einhausung, das heiße in Form eines Tunnels oder eines Trogs oder in einer Kombination beider Elemente durch Waldsassen hindurchführe. Denn nach der Rechtsprechung könne eine Ortsumgehung auch dadurch realisiert werden, dass beispielsweise ein Ort unterquert werde. Zwei kurze Tunnel mit maximal 80 Meter Länge würden nicht ausreichen, um von einer kompletten Untertunnelung zu sprechen.

Er trägt vor, dass sich aus der vorläufigen Sicht des Gerichts eine Trasse, wie sie von der modifizierten Kappelwaldtrasse verkörpert werde, als ernsthafte Alternative zu der bisher offenbar erwogenen Ortsdurchquerung darstelle.

Bei der gewählten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinn. Eine vollständige Einhausung der Trasse beziehungsweise komplette Untertunnelung im Bereich der Stadt Waldsassen ist dazu nicht erforderlich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 sowie C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Die gewählte Trasse ist zudem das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

4. Der Einwender bringt darüber hinaus eine Vielzahl weiterer Bedenken gegen die geplante Verlegung der B 299 vor.

Hinsichtlich dieser Einwendungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.2.3.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

4.2.2.88 Einwender Nr. 6B-131c

1. Der Einwender trägt vor, dass er durch den geplanten Bau der Trasse auf der alten Bahnlinie immense Beeinträchtigungen in der Wohn- und Lebensqualität erwarte. Diese Beeinträchtigungen gehen von der sechsjährigen Bauzeit bis hin zu dauerhaften Lärm- und Feinstaubbelastungen.

Die Grenzwerte der 16. BimSchV werden durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen an dem Wohnort des Einwenders eingehalten. Ebenso werden im Hinblick auf Luftschadstoffe die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Lärm und sonstige Immissionen unterhalb der geltenden Immissionsgrenzwerte stellen abwägungserhebliche Belange dar und wurden mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2, C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen während der Bauzeit ist anzuführen, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenfalls nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Die Berechnungen des Vorhabenträgers zum Baulärm haben ergeben, dass die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte an dem Wohnort des Einwenders nicht eingehalten werden können, vergleiche Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2. In der Folge wurden Ansprüche dem Grunde nach auf Entschädigung unter den Ziffern A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses festgesetzt.

Im Übrigen wurden unter Ziffer A.III.2 verschiedene Auflagen für den Zeitraum der Bauausführung festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass sich der Schwerlastverkehr von Tschechien auf diese Strecke verlagern werde, wenn eine Trasse, egal in welcher Form, durch oder um Waldsassen gebaut werde. Die bisher genutzte Route über Schirnding und Marktredwitz zur Bundesautobahn A 93 werde dann hinfällig, da die erstgenannte Route eine Kilometer- und Zeitersparnis bedeute.

Somit seien alle bisher durchgeführten Verkehrszählungen hinfällig beziehungsweise entsprechen nicht dem zu erwartenden Verkehr. Der bei der Planfeststellung errechnete Wert des Schwerlastverkehrs sei mit ziemlicher Sicherheit nicht einzuhalten. Es werde mit mehr als der doppelten Belastung zu rechnen sein.

Es wird auf C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er bringt vor, dass damit auch alle bereits durchgeführten oder hochgerechneten Luftschadstoffgutachten hinfällig, verfälscht oder geschönt seien. Er verweist auf Empfehlungen der WHO, des UBA und auf alle in Deutschland geltenden Gesetze, welche bei einem derart einschneidenden Bau zu beachten und einzuhalten seien (BImSchG, BImSchVO, GG, DIN-Vorschriften und alle gültigen Grenzwerte für PM10 und NOX).

Im Hinblick auf Luftschadstoffe werden die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er stellt die Frage, was passiere, wenn die einzuhaltenden Grenzwerte oder die Tagesmittelwerte von 50 Mikrogramm/cm³ Luft teilweise oder andauernd überschritten werden. Durch das Zusammenspiel von ungünstigen, austauscharmen Hochdruckwetterlagen und der signifikanten Kessellage von Waldsassen sei dies mit Sicherheit zu erwarten. Er stellt die Frage, wie dann reagiert werde, sollte dieser Fall eintreten. Sperre der Trasse? Beschönigung der Messwerte?

Unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen ist nach der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Umwelt nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten zur Luftschadstoffuntersuchung wird auf C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Im Hinblick auf die angeführte Kessellage von Waldsassen wird auf C.III.4.1.1 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er macht geltend, dass die geplante Trasse direkt an seinem Haus vorbeiführen werde und in diesem geplanten Abschnitt der Regionaltrasse keine Lärmschutzwände geplant seien. Dies führe dazu, dass er rund um die Uhr einer Lärmbelästigung und zu erwartenden Umweltbelastungen ausgesetzt sei.

Bei dem angesprochenen Bereich, in dem keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände in diesen Bereichen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er bringt vor, dass er immense Verluste von Haus- und Grundstückspreisen erleben werde. Sein Haus sei mit Baubeginn nur noch einen Bruchteil des tatsächlichen Kaufpreises wert. Er stellt die Frage, wer diese Verluste ersetze und wer die Kosten für Kanalarbeiten oder Ähnliches übernehme.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.12 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er macht geltend, dass dem (wenn auch bereits verjährten) Volksentscheid von 2009 gefolgt werden solle. Der Bürger habe entschieden, welche Lösung für die Stadt am sinnvollsten sei.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.89 Einwender Nr. 6B-132c

1. Der Einwender macht geltend, dass der Mehrheitswille der Waldsassener Bevölkerung seit nunmehr fast 30 Jahren ignoriert werde. Sowohl der Bürgerentscheid (2009) als auch die Planungen im Bundesverkehrswegeplan würden sich für eine Umgehung aussprechen und nicht für eine Stadtdurchfahrung. Er bringt vor, dass der Gerichtsbeschluss des VGH (2003), dass man diese Trasse nicht in dieser Art durch die Stadt planen könne, von allen Zuständigen ad absurdum geführt werde.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinn. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 sowie C.III.4.1.13 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass sein Haus, direkt an der Mitterteicher Straße gelegen, bei Realisierung der verlegten B 299 eingekesselt zwischen zwei Straßen liegen würde. Das schmale Stück zwischen den beiden Straßen solle dann von Abgasen und Lärm verpestet werden.

Er macht geltend, dass der massive Personen- und Lkw-Verkehr gegen jede Lebensqualität sei. Waldsassen habe im gesamten Landkreis Tirschenreuth nominal die höchsten Verluste bei den Einwohnerzahlen, wobei die Zahlen mit Sicherheit weiter sinken würden. Hier wolle man nicht mehr bleiben, wenn man ein gesundes, ruhiges und lebenswertes Leben in einer Kleinstadt anstrebe.

Die Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe werden durch ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten, vergleiche

C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich zudem um die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er erklärt, dass sein Grundstück die Tennisplätze des Waldsassener Tennisvereins umfasse, der seit vielen Jahrzehnten bestehe. Diese Plätze würden völlig ungeschützt gegen Lärm und Abgase keine 50 Meter neben der Trasse liegen. Denn die Trassen-seite, auf denen sein Grundstück liege, bekomme nicht einmal eine Schallschutzwand, sondern gar nichts außer vielleicht eine Leitplanke. Er fragt, wer neben einem Autobahnzubringer noch seinem Sport und Abstand vom stressigen Alltag nachkommen könne. Ein Ende des Tennisclubs Waldsassen werde aufgrund der unmenschlichen Trainingsumstände inmitten des Lärms und der Abgase innerhalb kürzester Zeit ab Baubeginn die Folge sein. Das bedeute für ihn massive finanzielle Einbußen.

Es wird auf Ziffer 5 unter C.III.4.2.2.86 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er äußert Bedenken dahingehend, dass das Haus inklusive Grundstücke nicht mehr verkäuflich sein werde – außer unter Wert.

Es wird auf C.III.4.1.12 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er macht geltend, dass sein Haus nicht unter die Immobilien falle, die mit Schallschutzfenstern ausgestattet werden sollen. Sein Nachbarhaus hingegen, das sogar noch weiter nach hinten versetzt von der Trasse entfernt liege, solle mit Schallschutzfenstern bedacht werden.

Es wird auf die Ausführungen zu Ziffer 1 unter C.III.4.2.2.86 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er macht deutlich, dass er die gesamte Trasse nicht wolle. Feinstaub, Abgase und gesundheitsschädliche Luftverunreinigungen könne man ohnehin nicht durch Lärmschutzfenster beseitigen. Die schlechte Luft halte sich aber wie eine Glocke in und über Waldsassen, da die Stadt in einem Talkessel liege.

Die Luftschadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, vergleiche C.III.3.5.2 dieses Beschlusses. Hinsichtlich der Lage der Stadt Waldsassen in einem Talkessel wird auf C.III.4.1.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er bringt vor, dass die Trasse den überrationalen Verkehr nicht aufnehmen könne. Staus und Verkehrsbehinderungen inklusive schwerer Unfälle würden die Folgen sein. Mit Sicherheit werde die ständig überlastete, verlegte B 299 Firmen davon abhalten, hier in der Gegend zu bauen oder zu investieren.

Das planfestgestellte Vorhaben wurde mit den Trassierungsgrenzwerten der RAS-L (1995) sowie der RAS-Q 96 geplant. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die RAS-L sowie die RAS-Q 96 weisen Trassierungselemente aus, die in der Lage sind, den prognostizierten Personen- und Schwerlastverkehr des planfestgestellten Vorhabens aufzunehmen. Insofern sind die Bedenken des Einwenders unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er bringt vor, dass in Eger Ende April 2020 ein weiteres, riesiges Gewerbegebiet mit 74.000 m² für den Onlinehandel der Firma Real fertiggestellt werden sollte. Diese Lkw sollten auf der verlegten B 299 mitten durch die Stadt fahren. Die Entwicklungen im Nachbarland würden von der Stadt Waldsassen, dem Straßenbauamt Amberg-Sulzbach, dem Landratsamt, dem Planungsbüro und nicht zuletzt von der Regierung der Oberpfalz ignoriert.

Hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.4.1.14, C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er führt aus, dass das Baulärmgutachten niemals den Lärm, die Erschütterungen und Probleme simulieren oder berechnen könne, die am Ende tatsächlich in der Realität entstehen würden.

Diese lassen sich nur im Wege einer Prognose erfassen, da sich die Regionaltrasse noch nicht in Bau befindet. Das bedeutet, dass die planende Behörde anhand der Fakten und Erfahrungswerte, über die sie verfügt, ein Wahrscheinlichkeitsurteil über die zukünftige Entwicklung zu fällen hat. Dass eine solche Prognoseentscheidung nicht frei von Unsicherheiten ist, macht sie für die planerische Praxis nicht untauglich. Voraussetzung ist jedoch, dass die Prognose in einer der jeweiligen Materie angemessenen, methodisch einwandfreien Weise erarbeitet wird. Prognosen sind als rechtmäßig

hinzunehmen, soweit sie methodisch einwandfrei zustande gekommen sind. Die vorliegenden Untersuchungen sind methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sodass sie eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung darstellen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Er bringt vor, dass störende Dauergeräusche und Lärm vielerlei körperliche Schäden verursachen würden. Er selbst leide unter Bluthochdruck, der wohl auch durch die permanente Lärmbelästigung durch Verkehr und die Klimaanlage der gegenüberliegenden Firma verursacht worden sei.

Diesbezüglich ist anzuführen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV unter Berücksichtigung der ergänzenden aktiven Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten werden, vergleiche Ziffer C.III.3.5.1. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Er führt aus, dass zehn verschiedene Varianten für eine Umgehung zur Verfügung stehen würden und äußert Unverständnis hinsichtlich der Trassenwahl.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 sowie C.III.4.1.13 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.90 Einwander Nr. 6B-134c

Es wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 6 bis 10 zu Ziffer C.III.4.2.2.23 dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus bringt der Einwander Folgendes gegen die Tektur C vor:

1. Er macht geltend, dass er hinsichtlich des Baulärms einen Anspruch auf Entschädigung habe, da der Immissionsrichtwert beziehungsweise der projektspezifische Richtwert überschritten werde. Keinen Anspruch habe er auf passive Schallschutzmaßnahmen für Fenster.

Es ist zutreffend, dass für das genannte Einfamilienhaus des Einwenders die Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte überschritten werden. Diesbezüglich wird auf die Unterlage 8.3d.1, Ergebnistabelle 2 Bezug genommen. Es wurden im Hinblick auf das genannte Anwesen unter den Ziffern A.III.2.1.2.5 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses Ansprüche auf Entschädigung in

Geld dem Grunde nach festgesetzt. Hinsichtlich der Einzelheiten betreffend baubedingte Immissionen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er bringt vor, dass nach Untersuchungen des Umweltbundesamts Baulärm das menschliche Nervensystem belaste und Auslöser für gesundheitliche Beeinträchtigung wie Bluthochdruck oder Herz-Kreislauf-Schwäche sein könne. Zwar sei Baulärm nicht zwingend schädlich für die Ohren, könne wohl aber schädlich für das Gemüt und die Gesundheit der Anwohner sein.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Außerdem wurden unter A.III.2.1 verschiedene Auflagen festgesetzt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Unter A.III.2.1.1.2 wurde insbesondere festgesetzt, dass Bauarbeiten nur in der Zeit von 07.00 Uhr morgens bis 20.00 Uhr abends vorgenommen werden dürfen und Bauarbeiten während der Nachtzeit nicht stattfinden.

Es ist nicht zu verkennen, dass den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm während der Bauphase ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Durch die unter A.III.2.1 dieses Beschlusses vorgesehenen Auflagen verlieren diese Belange jedoch an Gewicht, sodass die Gründe für die geplante Straßenbaumaßnahme insgesamt überwiegen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Beeinträchtigungen durch Baulärm nicht dauerhaft, sondern ausschließlich im Rahmen der Baudurchführung gegeben sind. Zwar wird die Gesamtbauzeit auf ungefähr sechs Jahre geschätzt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Bauarbeiten nicht überall sechs Jahre andauern werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er sei durch das Vorhaben in seinen Rechten beeinträchtigt. Die Realisierung der Regionaltrasse verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit. Die Realisierung einer echten Umgehung hingegen senke nachweislich die Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Abwägung, vergleiche Ziffer C.III.3.2. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten. Ebenso werden die maßgeblichen Grenzwerte in Bezug auf Luftschadstoffe nicht überschritten. Es wird auf C.III.3.5.1 und 3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen. Im Übrigen wird auf C.III.4.1.1 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er fordere eine echte, weiträumige Umgehung von Waldsassen, deren Bau möglich sei, da Alternativen zur geplanten Ost-West-Magistrale vorhanden seien.

Die gewählte Trasse ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung und Abwägung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.2.91 Einwender Nr. 6B-135c

Bezüglich dieser Einwendungen wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 1 bis 12 mit Ausnahme der Ziffer 11 unter C.III.4.2.2.80 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwender bringt außerdem vor, dass er als unmittelbarer Anlieger dieser Umgehungsstraße durch die Stadt Waldsassen Betroffener beim sechsjährigen Bau sei und auf Dauer mit Lärm und Abgasen belastet werde.

Die maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm beziehungsweise die projektspezifischen Richtwerte werden beim Anwesen des Einwenders eingehalten, vgl. Ergebnistabelle 2 der Unterlage 8.3d.1. Hinsichtlich der Einzelheiten zum Baulärm wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.4 und auf die unter Ziffer A.III.2.1 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen verwiesen.

Hinsichtlich der sechsjährigen Bauzeit ist anzuführen, dass die Gesamtbauzeit zwar auf sechs Jahre geschätzt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern werden. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind.

Zudem werden die Grenzwerte hinsichtlich Verkehrslärm und Luftschadstoffe eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3 Gleichlautende Einwendungen

4.2.3.1 Einwender Nr. 6B-2

1. Der Einwender trägt vor, dass der Straßenbau zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen führe. Er verletze in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit sowie sein Recht auf Eigentum. Besonders durch den steigenden

Schwerlastverkehr werde es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen. Er zweifelt die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung an.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1, C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit, die Bedenken der Gesundheitsgefährdung sind unbegründet.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Da die Verkehrszahlen die Grundlage für die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen bilden, wurde auch diese im Jahr 2017 erneuert.

Hinsichtlich der befürchteten Verletzung des Rechts auf Eigentum wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

4. Er führt auch aus, dass er durch den Bau der Straße während der Bauphase und während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sei und dies seine Lebensqualität verschlechtere. Seine Grundrechte würden unangemessen eingeschränkt, zumal die Straße Umweltbelastungen produziere und mit der „Kappelwaldtrasse“ eine Alternative vorhanden sei. Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer Entwertung der Grundstücke in Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 8 unter C.III.4.2.2.6 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.2 Einwender Nr. 6B-5

1. Der Einwender trägt vor, dass die Realisierung ihn in erheblichem Maße in seinem Recht auf Leben und Gesundheit sowie sein Recht auf Eigentum verletze. Durch den

Bau der B 299neu werde für ihn eine gravierende Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen. Besonders durch den ansteigenden Schwerlastverkehr werde es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen. Er zweifelt die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung an.

Die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit, die Bedenken der Gesundheitsgefährdung sind unbegründet. Dies gilt ebenso hinsichtlich der Befürchtung der gravierenden Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Da die Verkehrszahlen die Grundlage für die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen bilden, wurde auch diese im Jahr 2017 erneuert.

Hinsichtlich der befürchteten Verletzung des Rechts auf Eigentum wird auf C.III.4.1.12 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender führt aus, dass die „Regionaltrasse“ einen nicht ausgleichbaren, schweren Eingriff in das Stadtgebiet darstelle.

Es wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.1.6 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er fordert die Planung und Realisierung einer echten Umgehung. Er fordert, dass der Bürgerentscheid von 2009 umgesetzt werde.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.2.9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender führt aus, dass der Verkehrslärm besonders durch die Zunahme des nationalen und internationalen Schwerlastverkehrs weiter ansteigen werde. Obwohl die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung nicht überschritten werden, sei der Gesundheitsschutz nicht gewährleistet, da die empfohlenen Werte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Umweltbundesamts (UBA) in etwa halb so hoch seien wie die gesetzlichen Regelungen.

Es ist richtig, dass die von der WHO und dem UBA empfohlenen Werte nicht eingehalten werden. Es handelt sich dabei allerdings nur um Empfehlungen und nicht um gesetzlich vorgeschriebene und verpflichtende Werte. Dabei ist zu beachten, dass diese Werte einen optimalen Gesundheitsschutz gewährleisten. Das heißt im Umkehrschluss aber nicht, dass er andernfalls nicht sichergestellt ist. Vielmehr ist er jedenfalls solange gewährleistet, solange die gesetzlich vorgegebenen Werte eingehalten werden. Da dies vorliegend unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen der Fall ist, ist der Gesundheitsschutz gewährleistet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwander führt aus, dass der Schwerlastverkehrsanteil von etwa 6,0-7,1 % für die „Regionaltrasse“ mit zunehmendem überregionalem Schwerverkehrsanteil zu niedrig angesetzt sei. Durch die fehlerhafte Verkehrsprognose seien auch die anhängigen Luftschadstoffgutachten fehlerhaft. Er nimmt auf Seite 5 des Erläuterungsberichts Bezug. Er kritisiert, dass die bisherigen Verkehrszahlen auf der Tatsache basieren würden, dass die Strecke als „Schleichweg“ benutzt werde und sich daher nicht als Prognosen eignen.

Die Verkehrsprognose wurde im Jahr 2017 aktualisiert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Aufgrund dieser Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurden auch die Lärm- und Schadstoffuntersuchungen erneuert. Ergänzend wird auch auf C.III.4.1.14 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand hat sich damit erübrigt.

6. Der Einwander zitiert § 4, § 1 und § 50 BImSchG. Vor dem Hintergrund immer stärker werdender Forderungen nach Schallschutz, beginnend mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und Nationalen Lärmschutzpaketen, sei es nicht nachvollziehbar, dass sich der Bund als Vorhabenträger ausschließlich auf die 16. BImSchV zurückziehe. Da die Straße frühestens im Jahr 2017/2018 fertig gestellt werden könne, sollte dem Lärmschutz besondere Sorgfalt gewidmet werden. Es sei die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 anzustreben.

Es wird auf Ziffer 5 unter C.III.4.2.2.4 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.3 Einwander Nr. 6B-108b

1. Der Einwander zweifelt das Verkehrsgutachten an und meint, dass die Zahlen schön gerechnet seien. Er ergänzt, dass sich in Cheb immer mehr große Firmen ansiedeln

und ein neues Industriegebiet ausgewiesen worden sei. Unter anderem habe sich Tchibo mit einem Verteilerzentrum in Cheb angesiedelt. Alleine dadurch entstehe ein zusätzliches Lkw-Aufkommen, das aufgrund der Entwicklung bis zum Jahr 2030 weiter steigen werde.

Es wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

In die Verkehrsprognose wurden alle zum damaligen Zeitpunkt bekannten Planungen, auch auf tschechischer Seite, einbezogen und hinsichtlich des zukünftigen Verkehrsaufkommens berücksichtigt. Die Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 sind daher aus fachlicher Sicht nicht anzuzweifeln.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass die Planung den Anforderungen an eine Umgehung Waldsassens nicht gerecht werde. Dies sei durch die Stadt nur durch eine komplette Einhausung zu erreichen, so wie es bereits der bayerische Verwaltungsgerichtshof festgestellt habe.

Es handelt sich bei der plangegegenständlichen Trasse um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.4 Einwender Nr. 6B-111b

1. Verletzung der Vorsorgepflicht / Gesundheitsvorsorge

Er trägt vor, dass die Planungen der so genannten „Regionaltrasse“, die die Erweiterung der B 299 mitten durch die Stadt darstelle, dem Vorsorgeprinzip, die Gesundheit der Bürger zu schützen, widersprechen. Bei den derzeitigen Planungen, die ausschließlich mit erweiterten Schallschutzwänden weiterbearbeitet worden seien, werden Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung billigend in Kauf genommen. Die Schutzpflicht der Gesundheit der Bürger werde verletzt und durch Lärm und Luftschadstoffe entstehende Krankheiten wie beispielsweise Krebs, Demenz, Organschäden ignoriert. Leben und Gesundheit müssen laut Art. 2 Abs. 2 GG geschützt werden.

Die Entstehung von Gesundheitsgefahren wird durch ergänzende Maßnahmen verhindert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen. Dem Vorsorgeprinzip wurde Rechnung getragen. Es wird ergänzend auch auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Fehlende Planung von Abgasfilteranlagen, Verunstaltung der Stadt

Der Einwender trägt vor, dass PRINS seinen Planungen ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen für 2030 von 10.000 Kfz/24h zugrunde lege, davon etwa 10 % Lkw. All diese Kfz würden Waldsassen auf der „Regionaltrasse“ als Ost-West-Magistrale durchfahren. Es seien keinerlei Abgasfilteranlagen eingeplant. Luftschadstoffe würden in vollem Umfang ein erhebliches Gesundheitsrisiko für jeden einzelnen Einwohner bedeuten. Das SBA plane zwei Unterführungen mit jeweils 79,5 m Länge. Die Mindestlänge für Tunnels werde hier seines Erachtens bewusst um je genau 50 Zentimeter unterschritten. Die Gesundheit der Waldsassener Bürger werde sehenden Auges in vollem Umfang und ohne jeglichen Schutz bedroht. Bei Neuplanungen von Straßen müssen mögliche Verkehrssteigerungen eingerechnet werden. Aufgrund der beispielsweise bis dato nicht erfolgten Abgasmessungen für die Stadt Waldsassen sei davon auszugehen, dass diese Werte höchstwahrscheinlich massiv überschritten werden könnten beziehungsweise gar nicht erst in die Planungen mit eingeflossen seien. Alle Waldsassener werden die Abgase ohne jegliche Schutzmaßnahme ertragen müssen.

Der Vorhabenträger erläutert, wie das Programm PRINS, das bei der Bundesverkehrswegeplanung verwendet worden sei, zu interpretieren sei. Die dortige Zahl von 1 berücksichtige eine Verkehrsmenge von 500 bis 1499 Lkw pro 24 Stunden. Insofern liege die hiesige Verkehrsprognose im Hinblick auf den Lkw-Verkehr ziemlich genau im Prognosebereich, der bei PRINS verwendet worden sei. Zudem ist zu beachten, dass die Aktualisierung der Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 fortgeschrieben wurde. Die zu erwartenden Verkehrssteigerungen beziehungsweise verkehrlichen Veränderungen wurden demnach berücksichtigt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Da die maßgeblichen Grenzwerte unter Beachtung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen eingehalten werden, ist die Gesundheit der Bürger von Waldsassen nicht bedroht. Es wird auf C.III.4.1.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Hinsichtlich der erfolgten Messungen wird auf Ziffer 1.3 unter C.III.4.2.1.23 und C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Es ist demnach nicht zu beanstanden, dass in Waldsassen selbst keine Messungen vorgenommen worden. Mangels Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte bedarf es auch nicht der geforderten Abgasfilteranlagen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Unzureichender Lärmschutz

Der Lärm könne nicht in ausreichendem Maß absorbiert werden. Die geplanten Lärmschutzwände seien bisher nicht im nötigen Umfang berücksichtigt worden, um beispielsweise auch für den Ortsteil Kondrau und die weiter außen- oder höherliegenden Stadtgebiete Schallschutz zu gewähren. Höchstwahrscheinlich werden die für 2030 prognostizierten 10.000 Kfz/24h – wie die Realität aufgrund neuer Messungen zeigt –

zu niedrig angesetzt. Die in den kommenden Jahren steigende Verkehrsentwicklung werde massiv sein – das dürfe bei den Planungen nicht schöngeredet oder zugunsten einer menschenfeindlichen Stadtdurchfahrt nicht wegrationalisiert werden.

Das SBA Amberg-Sulzbach habe in den neuen Planungen, die aufgrund gestiegener Verkehrszahlen nötig geworden seien, auch aktuell keine Abgasfilteranlagen eingeplant, die beiden Unterführungen bleiben mit 79,5 Meter Länge bestehen. Lediglich die Schallschutzwände seien um 1.000 m² erweitert worden. Um diese groteske Rechnung des „Bürgerschutzes“ darzustellen, sollen bitte folgende Zahlen betrachtet werden.

- Vorzügliche Planung 1995: Null m² Schallschutzwände
- 2009: 2.100 m² Schallschutzwände
- 2013: 3.100 m² Schallschutzwände
- 2017: 4.100 m² Schallschutzwände – beispielsweise auf einer Länge von 174 m durchgehend mit 6 m Höhe ab Straßenoberkante, einige Mauerteile werden sogar mit 9 m Höhe angegeben.

Er fragt, um wie viele tausende Quadratmeter die Lärmschutzwände in den nächsten vier Jahren erweitert werden sollen.

Er fragt auch, warum an der Unterführungslänge von 79,5 m festgehalten werde und warum nicht wegen der stetig steigenden Verkehrszahlen vorsorglich eine Tunnellösung mit mindestens 80 m Länge inklusive Abgasanlagen vorgesehen sei.

Er fragt weiter, was passiere, wenn in naher Zukunft festgestellt werden sollte, dass die Ortsdurchfahrt eine Fehlplanung gewesen sei und den Einwohnern Waldsassens die Folgen der Ost-West-Magistrale durch die Stadt nicht zuzumuten seien. Er fragt, ob dann eine echte Umgebung gebaut werde.

Er führt aus, dass alleine die eben dargestellte stete Erweiterung des Schallschutzes zeigen sollte, dass steigende Verkehrszahlen falsch eingeschätzt und realistische Tatsachen schöngeredet werden. Stur werde an einer menschenfeindlichen Trassenführung durch die Stadt festgehalten. Die Aussage des Richters Dr. Allesch, dass auf der ehemaligen Bahntrasse keine Umgehung geplant werden könne, werde ignoriert.

Der Einwender ergänzt, dass im Bereich des Friedhofs und der Schützenstraße Nord einseitig Lärmschutzwände geplant seien. Er befürchtet, dass der Schall durch die Lärmschutzwände zum Friedhof und zur Wohnbebauung reflektiert und es dadurch lauter werde.

Den Lärmberechnungen liegt die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 zugrunde. Hinsichtlich der Einzelheiten der Verkehrsuntersuchung wird auf

C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Dabei wurden keine Zahlen schön gerechnet. Es ist daher nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsentwicklung größer als darin prognostiziert sein wird. Demnach entsprechen auch die Lärmschutzwände der prognostizierten Lärmerwartung, dabei beträgt die maximale Höhe der Lärmschutzwände 6 m über der Fahrbahnoberkante. Diese befinden sich im Bereich von Bau-km 4+220 bis 4+400. 9 m hohe Wände sind im gesamten Plaungsgebiet nicht vorgesehen. Es besteht auch kein Bedarf die beiden Unterführungen zu verlängern und Abgasfilteranlagen zu installieren.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Die gewählte Trasse ist dabei die verträglichste, die zugleich das Planungsziel erfüllt. Es handelt sich dabei, wie unter C.III.3.2.5 des Beschlusses bereits ausgeführt, auch um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung. Da diese dem in der Zukunft zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht wird, bedarf es keiner neuen Planung in naher oder ferner Zukunft.

Hinsichtlich der vom Einwender hervorgebrachten Ergänzung erläuterte der Vorhabenträger, dass im Bereich der Kreuzung mit der Schützenstraße (BW 3-3) Volllärmschutz vorgesehen sei. Das Trogbauwerk werde hochabsorbierend ausgekleidet. In den Rampen werden Lärmschutzwände vorgesehen, sodass in der Schützenstraße sowie allen anderen weiter nördlich gelegenen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die vom Einwender befürchteten Reflektionen seien in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt worden. Die möglichen Reflektionen seien zudem nicht hörbar.

Da die Reflektionen berücksichtigt wurden, ergeben sich keine weiteren Belastungen. Die Einwände werden zurückgewiesen.

4. Verunstaltung der Stadt / Minderung der Lebensqualität

Es werde für immobile Bewohner Waldsassens mit jedem zusätzlichen Meter Schallschutzmauer immer schwieriger, die Straße zu überqueren und sein Ziel ohne größere Umwege zu erreichen. Zum Beispiel Kinder und Senioren dürften diesbezüglich massive Einschnitte in den Alltag erfahren: Schulweg, Einkauf, Arztbesuch. Er fragt, ob jemals diese sozialen Aspekte in die Planung mit eingeflossen seien. Scheinbar werde auf die Erhaltung der Lebensqualität keine Rücksicht genommen, auf den kürzesten Weg für ein Transportunternehmen hingegen in vollem Umfang. Die Stadt würde bei einer Ortsdurchfahrt nicht nur in zwei Stadtteile zerschnitten, sondern darüber hinaus mit einer bis zu 9 m hohen Schallschutzmauer verunstaltet. Der touristische Wert der Klosterstadt Waldsassens würde nicht nur aufgrund der abschreckenden Optik massiv sinken.

Der Einwender befürchtet, dass die „Regionaltrasse“ erhebliche Nachteile hinsichtlich des Lärmschutzes, des Stadtbildes und der Aussicht der Anwohner habe. Es werde eine weiträumige Umfahrung gefordert.

Der Einwender fragt, ob in der bestehenden Ortsdurchfahrt von Waldsassen Abgasmessungen durchgeführt worden seien und ob bei den Berechnungen für die Verkehrsprognosen entsprechende Belastungen berücksichtigt worden seien. Zudem fragt er, ob der Abgasskandal der Dieselfahrzeuge berücksichtigt worden sei beziehungsweise ob ab 2020 neue Grenzwerte geplant seien und wenn ja, ob diese in den Berechnungen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden seien.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ist einer von vielen Belangen, der in die Abwägung mit dem nötigen Gewicht eingeflossen ist. Die befürchteten Trenneffekte bestehen nicht, da ausreichend Querungsmöglichkeiten vorgesehen sind, vergleiche die Bauwerke mit den Nummern BW 3-2, BW 3-3 und BW 3-1. Unzumutbare Umwege entstehen nicht.

Der Stadtkern selbst wird durch die Trasse erheblich aufgewertet, da der Verkehr nicht mehr direkt dort durchfließt. Eine Zerschneidung in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich und die Trennungswirkung durch die Lärmschutzwände so gering wie möglich gehalten wird.

Die Lärmschutzmauern selbst erreichen eine maximale Höhe von sechs Metern. Diese befinden sich im Bereich von Bau-km 4+220 bis 4+400. Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer Verunstaltung kann allerdings nicht die Rede sein. Zudem ist zu beachten, dass es sich diesbezüglich nicht um einen Belang des Einwenders, sondern um einen der Stadt Waldsassen handelt.

Hinsichtlich der befürchteten Nachteile bezüglich des Lärmschutzes wird auf die Ziffer 3 verwiesen. Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses verwiesen. Bei der plangegenständlichen Trasse handelt es sich zudem um die verkehrswirksamste, da sie die einzige ist, die in der Lage ist, Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Ortskernen von Waldsassen und Kondrau zu verlagern, vergleiche C.III.3.2.4 des Beschlusses.

Hinsichtlich der Nachfrage nach Bestandsmessungen ist auszuführen, dass solche seitens des Vorhabenträgers nicht erfolgt sind. Der Vorhabenträger führte aus, dass nach Angabe des Bayerischen Landesamts für Umwelt in Waldsassen keine Messungen durchgeführt werden. Zur Abschätzung der Bestandssituation in Waldsassen wird daher auf vergleichbare Messungen zurückgegriffen. Vorliegend befinden sich diese

vergleichbaren Messstationen in Arzberg in der Egerstraße, in Weiden in der Nikolaistraße, in Tiefenbach in Altschneeberg, in Hof am Berliner Platz und in Nailla am Selbitzer Berg. Daraus werde ein langjähriger Mittelwert gebildet, der als Vorbelastung für die Betrachtungen in Waldsassen zugrunde gelegt werde. Diese Vorgehensweise ist in Fällen, in denen keine tatsächlichen Messungen vorliegen, üblich, vergleiche C.III.3.5.2 des Beschlusses.

Die Luftschadstoffuntersuchung ergab, dass die zusätzliche Schadstoffbelastung infolge des steigenden Verkehrs zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV führe, vergleiche C.III.4.1.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses. Diese werden vielmehr deutlich unterschritten. Den Berechnungen liegen die aktuellen Grenzwerte der 39. BImSchV zugrunde. Andere konnten mangels Existenz nicht herangezogen werden. Entscheidend ist die Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses. Hinsichtlich der Frage nach dem Dieselskandal wird auf Ziffer 1 unter C.III.4.2.2.76 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Prognosen, Einschätzungen von Fachstellen und politische Entwicklungen werden ignoriert – ethische Frage: Jeder Mensch ist vor dem Gesetz gleich!

Er führt aus, dass große Städte und Kommunen den Verkehr aus den Ortschaften hinaus bringen wollen, während Waldsassen ihn mit den unumkehrbaren Folgen hinein leite.

Ziel müsse sein, den Verkehr aus den Innenstädten zu leiten und Stickoxide aus der Stadtluft zu bekommen. Die Bürger Waldsassens haben das Recht auf den gleichen Gesundheitsschutz und die Erhaltung der Lebensqualität der Stadt.

Der Verkehr wird nicht in den Stadtkern geleitet. Dieser wird vielmehr deutlich entlastet. Die plangegenständliche Trasse ist dabei die verkehrswirksamste Trasse, vergleiche dazu C.III.3.2.4 des Beschlusses. Sie ist die einzige, die Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den Stadtkernen verlagern kann.

Da es zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte kommt, ist auch die Gesundheit der Einwohner nicht gefährdet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Ziffer 1 und 3 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Fahrverbote Innenstädte bei hohen Luftschadstoffen

Er fragt, wie man derartige Fahrverbote, die kommen werden, in Waldsassen handhaben wolle. Ob dies dann für den alten Teil oder den neuen gelten solle. Zudem habe die Deutsche Umwelthilfe bereits gegen 16 deutsche Städte Klage eingereicht, weil die

Stickoxidwerte überschritten worden seien. Deutschland verletze die Emissionswerte betreffend EU-Vorgaben. Er fragt, warum all diese Fakten nicht beachtet werden. PRINS sehe eine ortsdurchfahrtsfreie Planung vor, was vorliegend nicht der Fall sei.

Bei der Planung handelt es sich um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses. Die maßgeblichen Grenzwerte werden nicht überschritten, vergleiche Ziffer 1 und 2.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.5 Einwander Nr. 6B-113b

1. Der Einwander führt aus, dass die Realisierung der „Regionaltrasse“ in erheblichem Maße seine Rechte auf Leben und Gesundheit verletze.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher zu keiner Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit, die Bedenken der Gesundheitsgefährdung sind unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er führt aus, dass die Planungen keinesfalls der vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im Jahr 2003 geforderten Trassenführung entsprechen, es handele sich um eine „Staddurchfahrung“ und keine Umgehung. Auch durch die beiden vorgesehenen Tunnel von jeweils 79,5 m Länge sei keine Stadtunterfahrung gegeben.

Es handelt sich bei der plangegenständlichen Trasse um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwander zweifelt die Verkehrsprognosen an. Er führt aus, dass die Wirtschaft in Cheb expandiere und Gewerbegebiete mit bedeutenden Firmensiedlungen entstehen. Derzeit werde in Cheb ein Lieferzentrum mit 100 Andockstationen für Lkw hauptsächlich für Lieferungen nach Deutschland gebaut. Auf einer Fläche von 70.000 m² sollen bis zu 800 Arbeitsplätze entstehen, was zusätzliche Lkw bringe, die täglich durch Waldsassen fahren. Er zweifelt an, dass unter anderem das neue Tchibo-Logistikzentrum schon mit eingerechnet worden sei.

Hinsichtlich der Verkehrsprognosen wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese anzuzweifeln sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Er meint, dass sich auch die beabsichtigte Mauteinführung auswirken werde.

Die geplante Lkw-Maut für Bundesstraßen wurde am 01.07.2018 eingeführt. Diese betrifft auch die plangegenständliche Trasse und hat zu Folge, dass die Benutzung dieser Strecke für Lkw kostenpflichtig ist. Dies führt in der Folge aber vielmehr eher dazu, dass der Verkehr ab- und nicht zunimmt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass nach Akteneinsicht die Lärmschutzwände auf einer Länge von 174 m bis zu 6 m über der Fahrbahnkante errichtet werden sollen. An zwei Stellen seien sogar bis zu 8 m erforderlich, was städtebaulich nicht machbar sei. Die Lärmschutzwand würde das Stadtbild erheblich verändern.

- 2009: 2.100 m² Lärmschutzwand
- 2013: 3.100 m² Lärmschutzwand
- 2017: 4.100 m² Lärmschutzwand

Der Einwander zweifelt die aktualisierte Verkehrsuntersuchung an. Er meint, dass bereits jetzt grenzwertige Lärmschutz- und Schadstoffwerte ausgewiesen seien.

Den Lärmberechnungen liegt die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 zugrunde. Hinsichtlich der Einzelheiten bezüglich der Verkehrsuntersuchung wird auf C.III.4.1.14 sowie C.III.2.2.1 und C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsentwicklung größer als darin prognostiziert wird. Demnach entsprechen auch die Lärmschutzwände der prognostizierten Lärmerwartung. Es wird demnach zu keiner Erweiterung der Lärmschutzwände kommen. Es ist richtig, dass die Lärmschutzwände das Stadtbild verändern werden. 8 m hohe Wände sind im gesamten Planungsgebiet jedoch nicht vorgesehen. Durch den Bau der zwei Trogbauwerke werden die Zerschneidung der Stadt und die Trennungswirkung durch die Lärmschutzwände allerdings so gering wie möglich gehalten.

Wie bereits erwähnt, basieren die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen auf der aktualisierten Verkehrsuntersuchung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es ist nicht ersichtlich, warum diese grenzwertig sein sollten, die Grenzwerte werden vielmehr eingehalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwander meint, dass die Planunterlagen eine Bundesstraße mitten durch die Stadt vorsehen, auf der hauptsächlich Schwerlastverkehr fahre. Lärm, Feinstaub und krebserregende Dieselabgase bleiben im Stadtgebiet und gefährden Gesundheit und vermindern die Lebensqualität aller Bürger in Waldsassen. Er fordert eine echte Umgehung.

Die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es kommt daher nicht zu der befürchteten Gesundheitsgefährdung und Verminderung der Lebensqualität.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich zudem um eine Umgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf C.III.4.1.13 und Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Es sei eine echte Umgehung von Waldsassen möglich und damit eine Alternative zur „Regionaltrasse“ vorhanden. Die Realisierung einer echten Umgehung senke nachweislich die Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Es wird auf Ziffer 7 unter C.III.4.2.2.12 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Aufgrund des hohen Lkw-Anteils sei zu befürchten, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für PM10 und NOX gemäß §§ 3 f. der 22. BImSchV überschritten werden. Um überhaupt den Abwägungsprozess ordnungsgemäß ausüben zu können, sei es erforderlich das konkrete Ausmaß der gegebenen Schadstoffbelastung zu ermitteln. Die Straßenverkehrsbehörde übe ihr Ermessen falsch aus, wenn sie die Belange der Anwohner nicht mit der ihr zukommenden Bedeutung gewichte und in die Abwägung einstelle.

Es wird auf Ziffer 2 unter C.III.4.2.1.29 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.6 Einwender Nr. 6B-114b

1. Der Einwender meint, dass die Planung schon nicht den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans entspreche. Es handele sich um eine Ortsdurchfahrt und nicht um eine Umgehungsstraße. Auch der Name „Regionaltrasse“ sei eine begriffliche Täuschung.

Es handelt sich bei der Trasse um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne. Es wird hierzu und im Übrigen auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender empfindet die Trasse als menschenverachtend für die Anwohner. Er verweist auf eine wissentliche Gesundheitsschädigung.

Die Lärm- und Schadstoffuntersuchungen ergaben, dass die maßgeblichen Grenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Es kommt daher zu keiner wissentlichen Gesundheitsschädigung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender trägt vor, dass absehbar sei, dass die geplante Straße dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht werde und schon deshalb nicht als dauerhafte Lösung gesehen werden könne. Der geplante Linksabbiegeverkehr auf der Trasse sei realitätsfern und könne in der Praxis nicht funktionieren.

Es wird auf die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 Bezug genommen. Diese ergab, dass die Straße dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht wird. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich seiner Bedenken bezüglich der Linksabbiegespur wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Es ist daher nicht ersichtlich, warum die Prüfungen des Vorhabenträgers, aufbauend auf den aktuellen Verkehrszahlen, in Zweifel zu ziehen seien sollten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender meint, dass bei gleichen Kosten oder sogar preisgünstiger der Bau einer Umgehungsstraße möglich sei.

Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich um eine Umgehungsstraße, vergleiche Ziffer 1. Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ keine beziehungsweise nur geringe wirtschaftlichen Vorteile auf (vergleiche dazu den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1d, Ziffer 3.6, Seite 58).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender zweifelt die Verkehrsprognosen an. Damit liege auf der Hand, dass die Lärm- und Luftschadstoffwerte nicht einzuhalten werden seien, sondern nach dem Bau weit übertroffen werden, da neue Straßen immer viel Verkehr anziehen.

Es ist nicht ersichtlich, warum die Verkehrsprognosen angezweifelt werden. Die Verkehrszählungen wurden im Jahr 2016 mittels Videoerfassung durchgeführt. Diese Erhebungsmethode ist zuverlässig und anerkannt. Diese Daten wurden als Grundlage für die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung verwendet. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchungen basieren auf den prognostizierten Verkehrszahlen. Es ist auch diesbezüglich kein Grund ersichtlich, warum diese nicht eingehalten werden sollen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender führt aus, dass mit 4.100 m² Lärmschutzmauern mit bis zu 6 m Höhe Waldsassen quasi zubetoniert werde und trotzdem noch ganze Bereiche ohne den erforderlichen Lärmschutz bleiben würden.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher dort keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände.

Die Bereiche, wo zur Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte Lärmschutzwände notwendig werden, sind in Unterlage 8.1d dargestellt. Die maximale Höhe der Lärmschutzwände von 6 m wird nur im Bereich von Bau.km 4+226 bis 4+400 auf einer Länge von 174 m erreicht. Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer negativen Prägung derart, dass die Stadt Waldsassen zubetoniert wird, kann aber nicht die Rede sein. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Er meint, dass die geplante Straße verkehrstechnisch ein Nadelöhr darstelle und angesichts des zu erwartenden Verkehrs keine nachhaltige Lösung darstelle. In der Nachbarstadt Cheb seien derzeit 100 ha neue Gewerbeflächen ausgewiesen worden.

Die geplante Trasse ist für den prognostizierten Verkehr ausreichend. Die aktuellen Entwicklungen auf tschechischer Seite wurden berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrsprognose bis zum Jahr 2030 reicht. Es handelt sich somit um eine langfristige Lösung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Der Einwender führt aus, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof bereits im Jahr 2003 ausgeführt habe, dass auf dieser Trasse keine Umgehung gebaut werden könne, es sei denn man unterfahre die Stadt.

Es seien aber lediglich zwei Tunnel von je 79,5 m Länge vorgesehen, womit keine Unterfahrung gegeben sei.

Er bezieht sich zudem auf den Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009, mit dem eine Umgehung gefordert worden sei.

Bei der Trasse handelt es sich um eine Umgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender fordert, dass bei einer Abwägung der verschiedenen Trassen die Gesundheit der Menschen Vorrang haben müsse.

Da die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, kommt es bei der plangegenständlichen Trasse zu keiner Verletzung der Gesundheit des Menschen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 und C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Der Einwender zweifelt die Berechnung der Luftschadstoffe an. Er führt aus, dass er aufgrund von Erkundigungen beim Landesamt für Umwelt wisse, dass seit 2017 ein neues Handbuch für die Berechnungen der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs zur Anwendung komme.

Es wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.7 Einwender Nr. 6B-115b

1. Der Einwender führt aus, dass mit 4.100 m² Lärmschutzmauern mit bis zu 6 m Höhe Waldsassen quasi zubetoniert werde und trotzdem noch ganze Bereiche ohne den erforderlichen Lärmschutz bleiben würden.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher dort keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände.

Die Bereiche, wo zur Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte Lärmschutzwände notwendig werden, sind in Unterlage 8.1d dargestellt. Die maximale Höhe der Lärmschutzwände von 6 m wird nur im Bereich von Bau.km 4+226 bis 4+400 auf einer Länge von 174 m erreicht. Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer negativen Prägung derart, dass die Stadt Waldsassen zubetoniert wird, kann aber nicht die Rede sein. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass bereits jetzt grenzwertige Lärmschutzwerte ausgewiesen seien. Auf jeden Fall werden seiner Meinung nach die Verkehrsprognosen weit überschritten werden.

Aufgrund der amtlichen Verkehrszählung im Jahr 2016 habe sich eine Steigerung des Lkw-Verkehrs in nur vier Jahren von 2012 bis 2016 um 80 % ergeben. Ausgehend von diesen Fakten könne die Verkehrsprognose für 2030 von 1000 Lkw auf keinen Fall richtig sein. Es liege auf der Hand, dass die grenzwertigen Lärm- und Luftschadstoffwerte laut Planung der Praxis nicht standhalten und nach dem Bau der Straße wahrscheinlich übertroffen werden.

Er zweifelt die Verkehrsprognose an.

Es wurden die gesetzlich vorgegebenen Lärmschutzwerte als Grenzwerte angesetzt und diese werden mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen mit der Ausnahme von zwei Stellen im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 eingehalten.

Hinsichtlich der Verkehrsprognosen wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese anzuzweifeln sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Der Einwender führt aus, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof bereits im Jahr 2003 ausgeführt habe, dass auf dieser Trasse keine Umgehung gebaut werden könne, es sei denn man unterfahre die Stadt.

Es seien aber lediglich zwei Tunnel von je 79,5 m Länge vorgesehen, womit keine Unterfahrung gegeben sei.

Er bezieht sich zudem auf den Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009, mit dem eine Umgehung gefordert worden sei.

Bei der Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Die Realisierung einer echten Umgehung senke nachweislich die Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen, deren Bau möglich sei, da Alternativen vorhanden seien.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 und C.III.3.2 des Beschlusses Bezug genommen. Es handelt sich bei dieser um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf C.III.4.1.13 und Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Der Einwender führt aus, dass die Realisierung der „Regionaltrasse“ in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit verletze.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Es kommt daher nicht zu der befürchteten Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.8 Einwender Nr. 6B-117b

1. Der Einwender führt aus, dass mit 4.100 m² Lärmschutzmauern mit bis zu 6 m Höhe Waldsassen quasi zubetoniert werde und trotzdem noch ganze Bereiche ohne den erforderlichen Lärmschutz bleiben würden.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher dort keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände.

Die Bereiche, wo zur Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte Lärmschutzwände notwendig werden, sind in Unterlage 8.1d dargestellt. Die maximale Höhe der Lärmschutzwände von 6 m wird nur im Bereich von Bau.km 4+226 bis 4+400 auf einer Länge von 174 m erreicht. Das Stadtbild wird zwar verändert, von einer negativen Prägung derart, dass die Stadt Waldsassen zubetoniert wird, kann aber nicht die Rede sein. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Er meint, dass bereits jetzt grenzwertige Lärmschutzwerte ausgewiesen seien. Auf jeden Fall werden seiner Meinung nach die Verkehrsprognosen weit überschritten werden.

Aufgrund der amtlichen Verkehrszählung im Jahr 2016 habe sich eine Steigerung des Lkw-Verkehrs in nur vier Jahren von 2012 bis 2016 um 80 % ergeben. Ausgehend von diesen Fakten könne die Verkehrsprognose für 2030 von 1000 Lkw auf keinen Fall richtig sein. Es liege auf der Hand, dass die grenzwertigen Lärm- und Luftschadstoffwerte laut Planung der Praxis nicht standhalten und nach dem Bau der Straße wahrscheinlich übertroffen werden.

Er zweifelt die Verkehrsprognose an.

Es wurden die gesetzlich vorgegebenen Lärmschutzwerte als Grenzwerte angesetzt und diese werden mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 eingehalten.

Hinsichtlich der Verkehrsprognosen wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese anzuzweifeln sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Planung dem Vorsorgeprinzip widerspreche. Er verweist zudem auf Art. 2 Abs. 2 GG.

Es wird auf C.III.4.1.13 und Ziffer 17.13 unter C.III.4.2.1.7 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender zweifelt die Verkehrsprognosen an. Er führt aus, dass die Wirtschaft in Cheb expandiere und Gewerbegebiete mit bedeutenden Firmensiedlungen entstehen. Derzeit werde in Cheb ein Lieferzentrum mit 100 Andockstationen für Lkw hauptsächlich für Lieferungen nach Deutschland gebaut. Auf einer Fläche von 70.000 m² sollen bis zu 800 Arbeitsplätze entstehen, was zusätzliche Lkw bringe, die täglich durch Waldsassen fahren. Er zweifelt an, dass unter anderem das neue Tchibo-Logistikzentrum schon mit eingerechnet worden sei.

Hinsichtlich der Verkehrsprognosen wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese anzuzweifeln sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

5. Der Einwender trägt vor, dass absehbar sei, dass die geplante Straße dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht werde und schon deshalb nicht als dauerhafte Lösung gesehen werden könne. Der geplante Linksabbiegeverkehr auf der Trasse sei realitätsfern und könne in der Praxis nicht funktionieren.

Es wird auf die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 Bezug genommen. Diese ergab, dass die Straße dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht wird. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich seiner Bedenken bezüglich der Linksabbiegespur wird auf C.III.4.1.17 des Beschlusses Bezug genommen.

Es ist nicht ersichtlich, warum die Prüfungen des Vorhabenträgers, aufbauend auf den aktuellen Verkehrszahlen, in Zweifel zu ziehen seien sollten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er fordert eine „echte, weiträumige Umgehung von Waldsassen“, da Alternativen zur geplanten Regionaltrasse vorhanden seien. Die Realisierung einer echten Umgehung senke nachweislich die Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung in Waldsassen.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Es handelt sich bei dieser um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne und damit um eine „echte“ Umgehung, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

7. Der Einwender führt aus, dass die Realisierung der „Regionaltrasse“ in erheblichem Maße sein Recht auf Leben und Gesundheit verletze.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen nicht überschritten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.1 und C.III.3.5.1 sowie C.III.3.5.2 des Beschlusses verwiesen. Es kommt daher nicht zu der befürchteten Verletzung seines Rechts auf Leben und Gesundheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er meint, dass die Planung nicht den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans entspreche. Sie sei keine Umgehung.

Es wird auf C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen. Bei der plangegegenständlichen Trasse handelt es sich zudem um eine Ortsumfahrung im rechtlichen Sinne, vergleiche C.III.3.2.5 des Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender führt aus, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof bereits im Jahr 2003 ausgeführt habe, dass auf dieser Trasse keine Umgehung gebaut werden könne, es sei denn man unterfahre die Stadt.

Es seien aber lediglich zwei Tunnel von je 79,5 m Länge vorgesehen, womit keine Unterfahrung gegeben sei.

Er bezieht sich zudem auf den Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009, mit dem eine Umgehung gefordert worden sei.

Bei der Trasse handelt es sich um eine Umgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 des Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4.2.3.9 Einwender Nr. 6B-136c

1. Der Einwender führt aus, dass der Mehrheitswille der Waldsassener Bevölkerung seit nunmehr fast 30 Jahren ignoriert werde. Sowohl der Bürgerentscheid 2009 als auch die Planungen im Bundesverkehrswegeplan würden sich für eine Umgehung aussprechen und nicht für eine Stadtdurchfahrung. Der Gerichtsbeschluss des VGH (2003), dass man diese Trasse nicht in dieser Art durch die Stadt planen könne, werde von allen Zuständigen ad absurdum geführt.

Bei der Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffern C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2. Der Einwender macht geltend, dass eine Umgehung benötigt werde und kein stadt-zerteilender Autobahnzubringer.

Bei der geplanten Trasse handelt es sich um eine Ortsumgehung im rechtlichen Sinne, insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2.5 und C.III.4.1.13 Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

3. Er führt aus, dass die Trasse im Stadtbereich nur an drei Stellen gefahrlos passierbar sei. Jeder, der vor oder nach diesen Querungsmöglichkeiten die Straße passieren will, begeben sich in absolute Lebensgefahr. Der Einwender fragt nach, wie man bei erlaubten 80 km/h Durchgangsgeschwindigkeit über diese Straße kommen solle. Sollte man es unverletzt schaffen, müsse man entweder über eine Leitplanke hüpfen oder eine bis zu 5,5 Meter hohe Mauer überwinden.

Die geplante Verlegung der B 299 verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem Bahngelände, sodass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bauphase) weitgehend erhalten bleiben. Dabei bestehen innerhalb von ungefähr 600 Metern für den Kfz-Verkehr zwei sowie für Fußgänger und den Radverkehr drei Querungsmöglichkeiten.

Eine Überquerung der verlegten B 299 außerhalb dieser Querungsmöglichkeiten ist nicht vorgesehen. Insofern sind die Bedenken des Einwenders unbegründet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

4. Der Einwender zeigt auf, dass sich nahezu alle Supermärkte auf der stadtabgewandten Seite der Trasse, die Schulen und Kindergärten hingegen auf der stadtzugewandten Seite befinden würden, sodass der innerörtliche Verkehr weiter und massiv schon aufgrund der stadtzerschneidenden Ortsdurchfahrt zunehmen werde. Als Grund führt der Einwender an, dass man fußläufig oder mit dem Fahrrad die einfachsten Alltagsdinge nicht mehr erledigen könne, ohne nach hunderten von Metern eine Querungsmöglichkeit zu erreichen.

Darüber hinaus zerstöre diese Planung soziale Kontakte. Alltägliches Leben werde massiv erschwert und sie teile nicht nur die Stadt, sondern die gesamte Bevölkerung in zwei Teile. Man verlange von den Einwohnern, die Straße hunderte Meter weit an der einen Seite entlangzulaufen, sie an einer der drei Stellen zu überqueren, um auf der anderen Seite viele hundert Meter wieder zurückzulaufen.

Durch die Plantrasse werden die Verkehrsströme in der Prinz-Ludwig-Straße und der Egerer Straße erheblich reduziert, so dass dort die bestehenden Trenneffekte abgebaut werden.

Entlang der Plantrasse sind ausreichende Querungsmöglichkeiten vorgesehen, vergleiche die Bauwerke mit den Nummern BW 3-2, BW 3-3 und BW 3-1. Die befürchtete Trennwirkung besteht deshalb nicht. Unzumutbare Umwege entstehen nicht. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich wird.

Ergänzend wird angemerkt, dass bei der Planung versucht wurde, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zudem besteht im Übrigen kein Anspruch auf den unveränderten Fortbestand öffentlicher Straßen und Wege.

Es ist jedenfalls gewährleistet, dass die Straße sicher gequert werden kann.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

6. Er bringt vor, dass die Stadt in zwei Teile und zwei Klassen geteilt werde. Die Anwohner auf der stadtzugewandten Seite müssten mit Schallschutzmauern leben, während die Anwohner auf der stadtabgewandten Seite lediglich Leitplanken zum Schutz bekämen.

Bei den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwände vorgesehen sind, werden die maßgebenden Grenzwerte mit Ausnahme von zwei Gebäuden bereits ohne weitergehende Maßnahmen eingehalten. Es besteht daher keine Notwendigkeit und damit auch kein Anspruch auf Lärmschutzwände in diesen Bereichen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Maßnahme verändert das Stadtbild. Die optische Veränderung ist aber nicht derart gravierend wie der Einwender befürchtet. Eine Zerschneidung der Stadt in zwei Teile findet nicht statt. Durch die Trogbauwerke wird gewährleistet, dass die Stadt so wenig durchschnitten wie möglich und die Trennungswirkung durch die Lärmschutzwirkung so gering wie möglich gehalten wird.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

7. Der Einwender macht geltend, dass der Lärm von den hohen, gekrümmten Mauern doppelt gegen diejenigen widerhallen werde, die keine Schallschutzmauern bekommen werden.

Um Schallreflexionen vorzubeugen, werden die Lärmschutzwände (auch Trogwände der Trogbauwerke und Wände der beiden Unterführungen) nach Auskunft des Vorhabenträgers zur Fahrbahn hin hochabsorbierend ausgekleidet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

8. Er wendet ein, dass diejenigen, die weder Leitplanken, noch Schallschutzfenster, noch Mauern bekämen, dem Lärm und den Abgasen vollkommen ungeschützt zu beiden Trassenseiten hin ausgeliefert seien. Der Lärm und die Abgase würden sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen.

Die Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe werden durch ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten. Lärm und sonstige Immissionen unterhalb der geltenden Immissionsgrenzwerte stellen abwägungsrelevante Belange dar und wurden mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 und 3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

9. Der Einwender bringt vor, dass bei ungefähr zehn Varianten einer Ortsumgehung für die Stadt Waldsassen weiter die Ortsdurchfahrung verfolgt werde, welche den zukünftigen Personen- und Schwerlastverkehr nicht aufnehmen könne.

Hinsichtlich der Trassenwahl wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.13 dieses Beschlusses verwiesen. Das planfestgestellte Vorhaben wurde mit den Trassierungsgrenzwerten der RAS-L (1995) sowie der RAS-Q 96 geplant, hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die RAS-L sowie die RAS-Q 96 weisen Trassierungselemente aus, die in der Lage sind, den prognostizierten Personen- und Schwerlastverkehr des planfestgestellten Vorhabens aufzunehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

10. Die Kulturstadt Waldsassen werde mit Schallschutzwänden von enormer Höhe bestraft. Neuerdings sollen noch ungefähr 1.000 m² mehr Schallschutzwände errichtet werden. Bei einigen Häusern könne sogar der Schallschutz nicht mehr gesichert werden, da die Wände eine enorme Höhe von acht Metern erreichen müssten.

Die Schallschutzwände sind erforderlich, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. 8 m hohe Wände sind im gesamten Planungsgebiet nicht vorgesehen, die Maximalhöhe beträgt 6 m im Bereich von Bau-km 4+220 bis 4+400. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

11. Er macht geltend, dass jeglicher Lärm und jede Immission auch unterhalb der Grenzwerte eine schleichende Vergiftung der dort lebenden und arbeitenden Personen sei. Österreich verhängte zum Schutz seiner Bürger Durchfahrtsverbote, während er

den Fernlastverkehr in stetig steigenden Ausmaßen mitten in der Stadt erdulden und sich tagtäglich Gesundheitsgefahren aussetzen müsse.

Die Grenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe werden durch ergänzende aktive Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Gebäuden eingehalten. Lärm und sonstige Immissionen unterhalb der geltenden Immissionsgrenzwerte stellen abwägungsrelevante Belange dar und wurden mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.1 und 3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

12. Der Einwender wendet ein, dass laut ADAC wenigstens zehn Prozent der osteuropäischen Lkw Adblue abschalten würden, was in den Emmissionsberechnung nicht berücksichtigt worden sei.

Im Hinblick auf Luftschadstoffe werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Einem möglicherweise verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

13. Er macht geltend, dass Computerberechnungen der Emmissionen, die nicht in der Realität und mit veralteter Technik (Messsystem HBEFA 3.1 anstatt mit der aktuelleren Version HBEFA 3.3) ermittelt wurden, unmöglich stimmen könnten. Das Ingenieurbüro Lohmeyer schläge vor, dass der Gutachter eine qualitative Einschätzung der Auswirkungen des geänderten HBEFA 3.3 auf die Bewertung der Ergebnisse vornehme.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, auf Grundlage des Handbuches für Emissionsfaktoren, Version 3.3, vorgenommen (vergleiche Stellungnahme vom 19.08.2019). Unter Ansatz der angegebenen Verkehrsmengen ist demnach nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen (Wohnbebauung) erreicht oder überschritten werden.

Der Vorhabenträger hat darüber hinaus eine Überprüfung mit dem neuen „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“, Version 4.1 (HBEFA 4.1), das

seit September 2019 vorliegt, durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG durchführen lassen.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

14. Er führt an, dass Waldsassen in einem Talkessel liege und sowohl von Lärm durch die Fahrzeuge als auch durch Feinstaub der Abgase doppelt belastet werde.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15. Er meint, dass sich jede Hochrechnung des Verkehrsaufkommens durch das Straßenbauamt in der Vergangenheit als falsch erwiesen habe. Dies wurde eindeutig durch die BA u.a. Personen nachgewiesen. Auch die jetzigen Berechnungen seien fraglich und würden als unrichtig betrachtet.

Die Verkehrsuntersuchung wurde auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung bekannten Grundlagen und Prognosen durchgeführt. Dabei wurden wissenschaftlich anerkannte Techniken und Standards verwendet.

Die Bedarfsentwicklung lässt sich nur im Wege einer Prognose erfassen. Das heißt, dass der Vorhabenträger anhand von Fakten und Erfahrungswerten, die vorhanden sind, ein Wahrscheinlichkeitsurteil über die zukünftige Entwicklung zu fällen hat. Dabei ist es einem solchen Wahrscheinlichkeitsurteil immanent, dass es nicht frei von Unsicherheiten ist. Alleine deshalb ist es aber nicht untauglich. Untauglich ist ein solches Gutachten erst dann, wenn es nicht nach den wissenschaftlich anerkannten Techniken und Standards erarbeitet wurde und/oder sich herausstellt, dass es keinen Anhaltspunkt mehr gibt, dass es der tatsächlichen Entwicklung entsprechen werde. Dafür ist vorliegend nichts ersichtlich. Es wurde vielmehr durch den Vorhabenträger noch ein Gutachten von Prof. Dr. Kurzak eingeholt, um sicherzugehen, dass das Verkehrsgutachten den künftigen Entwicklungen gerecht wird. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf C.III.4.1.14 und C.III.2.2.1 sowie C.III.2.2.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

16. Der Einwender bringt vor, dass sechs Jahre geplante Bauzeit seiner Heimatstadt den Todesstich versetzen werde. Unerträgliche Verkehrslage und Beeinträchtigung durch nicht mehr passierbare Wege, die einen normalen Alltag unmöglich machen würden, Werteverlust für Immobilien, Abwanderung der Einwohner mit unabsehbaren Folgen für die Zukunft sowie Einbruch des Tourismus seien insbesondere Folgen.

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa sechs Jahre geschätzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bauarbeiten überall sechs Jahre andauern. Dies bedeutet ebenso nicht, dass alle Bereiche für sechs Jahre blockiert beziehungsweise gesperrt sind. Die B 299neu verläuft im städtischen Bereich von Waldsassen überwiegend auf dem ehemaligen Bahndamm, so dass die innerstädtischen Verbindungen (auch während der Bau-phase) weitgehend erhalten bleiben. Eine Sperrung der Mitterteicher Straße ist nicht vorgesehen.

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Während der Bau der Ortsumgehung Kondrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrechterhalten zu können. Hinsichtlich der Einzelheiten zur Verkehrsregelung während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in Ziffer 6.7 der planfestgestellten Unterlage 1d Bezug genommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

IV. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Neubau der B 299, Verlegung bei Waldsassen/Kondrau gerechtfertigt ist. Die planfestgestellte Maßnahme wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens optimiert. Sie entspricht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Verkehrsbedürfnissen und wird den vielfältigen – sich zum Teil widersprechenden – Interessen in ausgewogener Weise gerecht. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange, handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen und die zum Teil widerstreitenden Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahmen ist nicht ersichtlich.

V. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG beziehungsweise Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

VI. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau der B 299 Ortsumgehung Waldsassen/Kondrau ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

VII. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 KG befreit.

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweis

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München,

Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München

Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München

schriftlich oder elektronisch nach Maßgabe der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Der angefochtene Bescheid soll (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung) beigefügt werden.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).
- Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim oben genannten Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden.

II. Hinweis zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird, da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären, nicht einzeln zugestellt. Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans werden im Amtsblatt der Regierung der Oberpfalz sowie in der örtlichen Tageszeitung öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Plans werden in der Stadt Waldsassen, in der Verwaltungsgemeinschaft Mitterteich und in der Verwaltungsgemeinschaft Kernath zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden jeweils ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG). Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von

denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung der Oberpfalz, Emmeramsplatz 8, 93047 Regensburg, angefordert werden (Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG).

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext mit den planfestgestellten Unterlagen spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung der Oberpfalz unter www.regierung.oberpfalz.bayern.de abgerufen werden.

Regensburg, 27.07.2021

Plank
Leitende Regierungsdirektorin

Herausgeber:
Regierung der Oberpfalz
Emmeramsplatz 8
93047 Regensburg
Telefon: 0941 5680-0
Telefax: 0941 5680-1199
E-Mail: poststelle@reg-opf.bayern.de