



Regierung  
der Oberpfalz

# **Planfeststellungsbeschluss**

für die

**Bundesstraße 85**

**„Bayreuth – Amberg“**

**Verbesserung der Verkehrssicherheit  
zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg**

**Bauabschnitt IV (Karmensölden – Schäflohe)**

Von Bau-km 0+025 (= Abschnitt 1250, Station 0,279)

Bis Bau-km 1+938,1 (= Abschnitt 1250, Station 2,189)

Regensburg,  
7. Februar 2012  
Regierung der Oberpfalz



31/32.2-4354.2.B 85-19

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes;  
Bundesstraße 85 „Bayreuth – Amberg“  
Verbesserung der Verkehrssicherheit zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg,  
Bauabschnitt IV (Karmensölden – Schäflohe)  
Bau-km 0+025 (= Abschnitt 1250, Station 0,279) bis  
Bau-km 1+938,1 (= Abschnitt 1250, Station 2,189)**

## **Planfeststellungsbeschluss**

**vom**

**7. Februar 2012**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>A. Tenor</b> .....	1
1. <b>Feststellung des Plans</b> .....	1
2. <b>Festgestellte Planunterlagen</b> .....	2
3. <b>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen (ohne Wasserwirtschaft)</b> .....	4
3.1 Unterrichtungspflichten .....	4
3.2 Regelungen und Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren .....	5
3.3 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung .....	5
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	6
3.5 Verkehrslärmschutz .....	7
3.6 Auflagen zum Grunderwerb und zum Schutz angrenzender Grundstücke.....	8
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen .....	10
3.7.1 Bodendenkmäler .....	10
3.7.2 Verkehrssicherheit.....	11
4. <b>Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen</b> .....	11
4.1 Gegenstand / Zweck .....	11
4.2 Plan.....	12
4.3 Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen.....	12
4.3.1 Einleitungsmengen.....	12
4.3.2 Bauausführung allgemein.....	12
4.3.3 Entwässerung.....	13
4.3.4 Oberflächengewässer .....	14
4.3.5 Altlasten.....	14
4.3.6 Betrieb und Unterhaltung, Betriebsvorschrift.....	14
5. <b>Straßenrechtliche Verfügungen</b> .....	15
6. <b>Entscheidungen über Einwendungen</b> .....	16
7. <b>Kostenentscheidung</b> .....	16

<b>B. <u>Sachverhalt</u></b> .....	17
1. <b>Beschreibung des Vorhabens</b> .....	17
2. <b>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b> .....	18
2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	18
2.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange .....	18
2.3 Auslegung der Pläne und Erörterung.....	19
<b>C. <u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	21
1. <b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b> .....	21
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	21
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	22
2. <b>Materiell-rechtliche Würdigung</b> .....	24
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	24
2.2 Abschnittsbildung.....	24
2.3 Planrechtfertigung und Planungsziele .....	24
2.3.1 Einordnung in Ausbaupläne .....	24
2.3.2 Planungsziele .....	25
2.3.3 Notwendigkeit der Maßnahme .....	25
2.3.3.1 Vorhandene Verkehrscharakteristik .....	25
2.3.3.2 Verkehrssicherheit.....	26
2.3.3.3 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur .....	27
2.3.3.4 Verkehrsbelastungen.....	28
2.3.3.4.1 Amtliche Sonderverkehrszählungen 2005 und 2007.....	28
2.3.3.4.2 Ermittlung der Prognoseverkehrsstärke 2025 .....	29

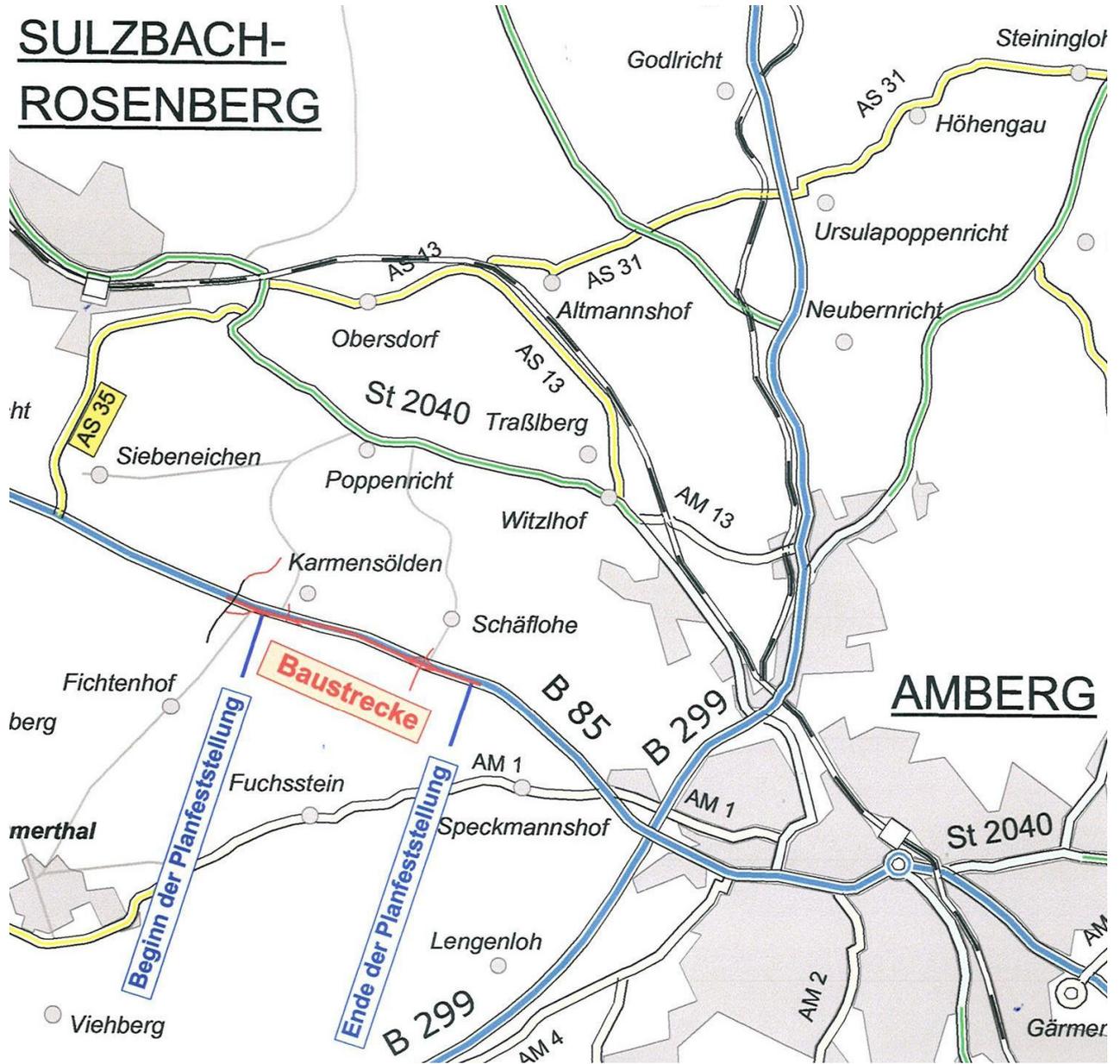
2.4	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	30
2.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	30
2.4.2	Planungsvarianten.....	31
2.4.2.1	Bestandsorientierter dreistreifiger Ausbau .....	31
2.4.2.2	Alternative Knotenpunktformen für die Vernüpfung mit der GVS Schäflohe – Fiederhof .....	32
2.4.3	Planfestzustellender Ausbauumfang.....	32
2.4.3.1	Trassierung.....	33
2.4.3.2	Querschnitte und Befestigungen .....	33
2.4.3.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz .....	35
2.4.3.4	Gestaltung der Böschungen .....	35
2.4.3.5	Ingenieurbauwerke .....	36
2.4.3.6	Erdarbeiten / Entwässerung .....	36
2.4.4	Immissionsschutz / Bodenschutz .....	39
2.4.4.1	Verkehrslärmschutz.....	39
2.4.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.....	40
2.4.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge.....	41
2.4.4.1.3	Berechnungsgrundlagen .....	42
2.4.4.1.4	Ergebnis .....	44
2.4.4.2	Schadstoffbelastung .....	47
2.4.4.3	Bodenschutz.....	48

2.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege .....	49
2.4.5.1	Verbote .....	49
2.4.5.1.1	Schutzgebiete / geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz .....	50
2.4.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz .....	52
2.4.5.1.2.1	Zugriffsverbote .....	52
2.4.5.1.2.2	Prüfmethodik .....	53
2.4.5.1.2.3	Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität .....	54
2.4.5.1.2.4	Konfliktanalyse .....	57
2.4.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange .....	61
2.4.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	62
2.4.5.3.1	Eingriffsregelung .....	62
2.4.5.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	63
2.4.5.3.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung .....	64
2.4.6	Gewässerschutz .....	68
2.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....	68
2.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	69
2.4.7	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen .....	70
2.4.7.1	Landwirtschaft .....	70
2.4.7.2	Forstwirtschaft .....	71
2.4.7.3	Jagd- und Fischereiwesen .....	72
2.4.8	Sonstige öffentliche Belange .....	72
2.4.8.1	Träger von Versorgungsleitungen .....	72
2.4.8.2	Denkmalschutz .....	73

2.5	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände .....	74
2.5.1	Stadt Amberg .....	75
2.5.2	Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach.....	77
2.5.3	Bezirk Oberpfalz, Fachberatung Fischerei, Regensburg .....	77
2.5.4	Landesamt für Umweltschutz, Augsburg.....	77
2.5.5	Teilnehmergemeinschaft Karmensölden / Bayerischer Bauernverband Amberg .....	78
2.5.6	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg, Amberg und Tirschenreuth .....	78
2.5.7	Wehrbereichsverwaltung Süd, München.....	79
2.6	Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater .....	80
2.6.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden .....	81
2.6.1.1	Wertverlust .....	81
2.6.1.2	Flächenverlust .....	82
2.6.1.3	Brückenbauwerk 0-1: Überführung Riedweg.....	82
2.6.1.4	Verkehrszahlen für schalltechnische Berechnungen.....	85
2.6.1.5	Fehlende Lärmschutzmaßnahmen in Karmensölden und Schäflohe .....	86
2.6.1.6	Forderung nach geeigneter Busbucht für die Richtung Poppenricht – Fichtenhof.....	87
2.6.1.7	Abrücken der Rampen 1 und 2 und Verlegung des vorhandenen RRB in Schäflohe .....	88
2.6.1.8	Nachteile durch Bepflanzung.....	90

2.6.2 Einzelne Einwender.....	91
2.6.2.1 Einwendungsführer C 008 und C 009 .....	91
2.6.2.2 Einwendungsführer B 006, B 008, B 009 und B 011 .....	96
2.6.2.3 Einwendungsführer B 010 .....	96
2.6.2.4 Einwendungsführer B 007 .....	98
2.6.2.5 Einwendungsführer B 003, B 005 und B 012 .....	98
2.6.2.6 Einwendungsführer B 002 .....	98
2.6.2.7 Einwendungsführer B 001 .....	99
2.6.2.8 Einwendungsführer B 004 .....	101
2.6.2.9 Einwendungsführer B 014 .....	102
2.7 Zusammenfassung der berührten öffentlichen und privaten Belange .....	106
2.8 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....	107
3. <b>Kostenentscheidung</b> .....	107
<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u></b> .....	107
<b><u>Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung</u></b> .....	108
<b><u>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung</u></b> .....	108

Skizze des Vorhabens



### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis

DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz



31/32.2-4354.2.B85-19

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes;  
Bundesstraße 85 „Bayreuth – Amberg“  
Verbesserung der Verkehrssicherheit zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg,  
Bauabschnitt IV (Karmensölden – Schäflohe)  
Bau-km 0+025 (= Abschnitt 1250, Station 0,279) bis  
Bau-km 1+938,1 (= Abschnitt 1250, Station 2,189)**

Die Regierung der Oberpfalz erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

**A. Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für das Bauvorhaben „Bundesstraße 85, Bayreuth – Amberg, Verbesserung der Verkehrssicherheit zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg, Bauabschnitt IV (Karmensölden – Schäflohe) von Bau-km 0+025 (= Abschnitt 1250, Station 0,279) bis Bau-km 1+938,1 (= Abschnitt 1250, Station 2,189) mit den aus Teil A. Ziffern 2 bis 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

## 2. Festgestellte Planunterlagen

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Datum</b>
1T	Erläuterungsbericht mit Tektur		1. März 2010
3T	Lageplan (Tektur)	1:5000	1. März 2010
4T	Ergebnisse Schalltechnische Berechnungen (Tektur)		1. März 2010
5	Straßenquerschnitt Bundesstraße 85		12. Dezember 2008
5	Straßenquerschnitt GVS Fichtenhof – Poppenricht		12. Dezember 2008
5	Straßenquerschnitt GVS Schäflohe – Fiederhof		12. Dezember 2008
6.1 Blatt Nr. 1T	Bauwerksplan (Tektur)	1:1000	1. März 2010
6.1 Blatt Nr. 2	Bauwerksplan (i.V.m. Deckblatt)	1:1000	12. Dezember 2008
6.2T	Bauwerksverzeichnis (Tektur)		1. März 2010
7.1 Blatt Nr. 1T	Höhenplan B 85 (Tektur)	1:2500/ 250	1. März 2010
7.1 Blatt Nr. 2T	Höhenplan B 85 (Tektur)	1:1000/ 100	1. März 2010
7.1 Blatt Nr. 3	Höhenplan B 85	1:1000/ 100	12. Dezember 2008
7.2	Höhenplan GVS Schäflohe – Fiederhof	1:1000/ 100	12. Dezember 2008
7.3 Blatt Nr. 1	Höhenplan Rampe 1	1:1000/ 100	12. Dezember 2008
7.3 Blatt Nr. 2	Höhenplan Rampe 2	1:1000/ 100	12. Dezember 2008
7.3 Blatt Nr. 3	Höhenplan Rampe 3	1:1000/ 100	12. Dezember 2008
7.3 Blatt Nr. 4	Höhenplan Rampe 4	1:1000/ 100	12. Dezember 2008
7.4	Höhenplan GVS Poppenricht – Fichtenhof	1:1000/ 100	12. Dezember 2008

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Datum</b>
8.1 Blatt Nr. 1T	Gründerwerbsplan (Tektur)	1:1000	1. März 2010
8.1 Blatt Nr. 2	Gründerwerbsplan	1:1000	12. Dezember 2008
8.2T	Gründerwerbsverzeichnis (Tektur)		1. März 2010
9	Landschaftspflegerische Begleitplanung		
9.1T	Erläuterungsbericht (Tektur)		1. März 2010
9.3 Blatt Nr. 1T	Maßnahmenplan (Tektur)	1:1000	1. März 2010
9.3 Blatt Nr. 2	Maßnahmenplan	1:1000	12. Dezember 2008
9.4 Blatt Nr. 1	Maßnahmenplan straßenfern	1:5000	12. Dezember 2008
9.4 Blatt Nr. 2	Maßnahmenplan straßenfern	1:2000	12. Dezember 2008
10.1T	Lageplan Einleitungsstellen (Tektur)	1:2500	1. März 2010
10.2T	Zusammenstellung der Einleitungsstellen (Tektur)		
10.3	Berechnungen		

Den Planunterlagen ist nachrichtlich beigelegt:

- Die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 28. Juli 2011
- Übersichtskarte (Unterlage Nr. 2T) M = 1:25000 vom 1. März 2010
- Bestands- und Konfliktpläne (Unterlage Nr. 9.2 Blatt Nr. 1T und 2) M = 1:1000 vom 1. März 2010 bzw. 12. Dezember 2008
- die ausgelegten und durch Tektur ersetzten Unterlagen
  - Erläuterungsbericht vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 1)
  - Übersichtskarte M = 1:25000 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 2)
  - Lageplan M = 1:5000 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 3)
  - Ergebnisse Schalltechnische Berechnungen vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 4)

- Bauwerksplan M = 1:1000 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 6.1 Blatt Nr. 1)
- Bauwerksverzeichnis vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 6.2)
- Höhenpläne B 85 M = 1:2500/25 vom 12. Dezember 2008 (Unterlagen Nr. 7.1 Blatt 1 und 2)
- Höhenplan Prüfeningweg – Riedweg M = 1:1000/100 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 7.5) (entfällt aufgrund Tektur)
- Grunderwerbsplan M = 1:1000 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 8.1 Blatt Nr. 1)
- Grunderwerbsverzeichnis vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 8.2)
- Erläuterungsbericht Landschaftspflegerische Begleitplanung vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 9.1)
- Bestands- und Konfliktplan M = 1:1000 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 9.2 Blatt Nr. 1)
- Maßnahmenplan M = 1:1000 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 9.3 Blatt 1)
- Lageplan Einleitungsstellen M = 1:2500 vom 12. Dezember 2008 (Unterlage Nr. 10.1)
- Zusammenstellung der Einleitungsstellen (Unterlage Nr. 10.2)

### 3. **Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)**

#### 3.1 **Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

##### 3.1.1 Der Stadt Amberg

3.1.2 Der Deutschen Telekom AG (DT Netzproduktion GmbH, TI NL Süd PTI 12, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg), damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Für die Baumaßnahme der Deutschen Telekom AG wird eine Vorlaufzeit von 3 Monaten benötigt.

- 3.1.3 Der E.ON Bayern AG (Netzcenter Parsberg, Lupburger Str. 19, 92331 Parsberg, Tel. 09492/950-440), damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Um einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für Planung und Ausführung von ggf. erforderlichen Umbau- bzw. Anpassungsarbeiten zu gewährleisten, ist der Beginn der Bauarbeiten mindestens sechs Monate vorher mitzuteilen.
- 3.1.4 Den Stadtwerken Amberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten (zeitliche Abstimmung, Provisorien, bauliche Detailausbildung etc.) an den betroffenen Wasserleitungen sowie die Verlegung der neuen Wasserleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Dem Wasserwirtschaftsamt Weiden. Zusätzlich sind vor der Inbetriebnahme zwei Fertigungen der Bestandspläne der Regenwasserbeseitigung zu übergeben.
- 3.1.6 Der Teilnehmergemeinschaft Karmensölden (Vorsitzender: Georg Strobl, Fuchsleite 3, 92224 Amberg), um eine Abstimmung der erforderlichen Grundstückszufahrten mit den Grundstücksbesitzern und der TG vorzunehmen.
- 3.1.7 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

### 3.2 **Regelungen und Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren**

Regelungen und Maßnahmen, über die im Erörterungstermin oder im übrigen Planfeststellungsverfahren eine Einigung mit dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach erzielt wurde oder eine Zusicherung bindend abgegeben wurde, sind zu beachten.

### 3.3 **Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

- 3.3.1 Die Maßnahme ist nach den festgestellten Plänen vom 12. Dezember 2008 bzw. vom 1. März 2010 (Tekturen) auszuführen.
- 3.3.2 Für das Vorhaben ist ein Bauablaufzeitenplan aufzustellen und unter Berücksichtigung der Belange der Deutschen Telekom AG mit dieser abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können.

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

#### **3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

3.4.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.4.2 Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten (vgl. auch saP) darf die Beseitigung von Gehölzbeständen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit (1. März bis 30. September eines Jahres), also in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.

3.4.3 Zum Schutz der vorhandenen Heckenstrukturen (Biotop Nr. 162.14, 163.05, 163.12), der vorhandenen Grünlandbrache/ Heckenstrukturen (Ökotope Nr. 2.01, 2.02), des vorhandenen Feldgehölzes und des Röhrichtbestandes (Biotop Nr. 163.11, 165.02.) sowie der vorhandenen Hecken- und Gehölzstrukturen (Biotop Nr. 161.02, 161.10, 161.11) sind Zäune o. ä. Abgrenzungen vorzusehen und zu errichten.

Eine ökologische Baubegleitung hat die Einhaltung dieser Schutzvorkehrung zu überwachen. Ferner ist durch entsprechende Einweisung der Bauaufsicht und der ausführenden Baufirma sicherzustellen, dass keine unnötigen Beeinträchtigungen wertvoller Flächen und Bestände erfolgen.

3.4.4 Die in den Planunterlagen vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A1 bis A4, L1 sowie E1, beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und dargestellt im Maßnahmeplan vom 12. Dezember 2008 (Unterlagen 9.1, Ziffer 5.2), sind spätestens bis zur Beendigung der Straßenbaumaßnahme (Verkehrsfreigabe) fertig zu stellen. Die Einzelheiten der Ausführung sind mit den Naturschutz- bzw. Forstbehörden abzustimmen. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (LfU, Hof) zu melden.

- 3.4.5 Die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G3 sind – soweit sie außerhalb des unmittelbaren Baubereichs liegen – bis zur Verkehrsfreigabe funktionsfähig herzustellen. Alle im unmittelbaren Wirkungsbereich der Baumaßnahme liegenden Gestaltungsmaßnahmen sind spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten zügig umzusetzen.
- 3.4.6 Um den Ausgleich aller Eingriffe sicherzustellen, werden nach Abschluss der Bauarbeiten alle tatsächlich erfolgten Eingriffe nochmals überprüft und ggf. zusätzliche Kompensationsmaßnahmen festgesetzt.
- 3.4.7 Wenn absehbar ist, dass unvermeidbare Eingriffe während der Bauzeit erfolgen, die über den landschaftspflegerischen Begleitplan hinausgehen, so sind die Naturschutzbehörden umgehend einzuschalten. Falls erforderlich, ist eine Planänderung durchzuführen. Auf Verlangen der Naturschutzbehörden gibt der Baulastträger (ggf. im Rahmen einer Ortseinsicht) Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.
- 3.4.8 Sollten Änderungen an der landschaftspflegerischen Ausgleichsfläche notwendig werden, sind diese Änderungen nur im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden zulässig.
- 3.4.9 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben etc.) abgelagert werden.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

- 3.4.10 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte etc.) zu erfolgen.

### 3.5 **Verkehrslärmschutz**

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.5.2 Bei dem Wohngebäude Riedweg 2 sind die Aufwendungen für notwendige schalldämmende Maßnahmen für die zu schützenden Schlafräume zu erstatten (vgl. Ziffer 13 (4) VLärmSchR 97).

Maßgebend für die Art und den Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster sowie Einbau von Lüftungseinrichtungen) sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – VkB1. 1997, S. 434 ff.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind bzw. Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, die den o. g. Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind eventuell trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

Einzelheiten sind zwischen dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach und den Betroffenen zu vereinbaren (vgl. Ziffer 21 VLärmSchR 97).

### 3.6 **Auflagen zum Grunderwerb und zum Schutz angrenzender Grundstücke**

3.6.1 Der Straßenbaulastträger 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,
- Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme;
- Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
- Anschneidungs- und Durchschneidungsentzündungen.

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

3.6.2 Restflächen, die aufgrund ihres Zuschnittes und ihrer Größe nach Durchführung der Baumaßnahme nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden können (unwirtschaftliche Restflächen), sind auf Verlangen des Eigentümers vom Baulastträger zu angemessenen Bedingungen zu erwerben.

3.6.3 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die geplante Straßenentwässerung (Mulden, Entwässerungsleitungen, Regenrückhaltebecken) südlich der B 85 ist vorzeitig

herzustellen, um das anfallende Oberflächenwasser auf dem südlichen parallelen Wirtschaftsweg während der Nutzung als Behelfsumfahrung schadlos für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flurstücke abzuleiten. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

3.6.4 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Die Lage neuer oder geänderter Zufahrt zu Grundstücken ist im Benehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern und Pächtern vor Ausschreibung der Baumaßnahme festzulegen.

3.6.5 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB 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.

3.6.6 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten. Soweit Drainagen durch die Baumaßnahme beschädigt werden, sind diese wieder ordnungsgemäß herzustellen. Für maßnahmebedingte Vernässungsschäden ist nach Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs mit der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme eine angemessene Entschädigung zu leisten.

Es wird empfohlen, vor Beginn der Baumaßnahme mit den Grundstückseigentümern Kontakt aufzunehmen, um die Lage vorhandener Drainagestränge vor Ort festzustellen.

3.6.7 Bei vorübergehender Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen, z. B. durch Baustelleneinrichtungen oder Bodenzwischenlagerungen, ist darauf zu achten, dass Bodenverdichtungen soweit als möglich vermieden und eventuell entstandene Verdichtungen wieder beseitigt werden.

Die vorübergehend beanspruchten Flächen sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme wieder ordnungsgemäß zu rekultivieren sowie die bisher vorhandene Humusschicht wieder aufzutragen.

3.6.8 Beim Rohrdurchlass DN 400 (BWNr. 35) bei Bau-km 0+260 (Ausbau des Riedweges) ist zu gewährleisten, dass das zurückstauende Wasser aus dem Fiederbach keine Auswirkungen auf die Bewirtschaftung des Grundstückes Flur-Nr. 630 hat.

### 3.7 **Sonstige Nebenbestimmungen**

#### 3.7.1 **Bodendenkmäler**

3.7.1.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.7.1.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

3.7.1.3 Der Vorhabensträger hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf mit einzu beziehen.

3.7.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger 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 mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten.

Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

### 3.7.2 **Verkehrssicherheit**

Zur Gewährleistung der Haltesichtweiten und Anfahrsichtweiten im Bereich der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) „Schäflohe – Fiederhof“ über die Bundesstraße 85 (BW 1-1) hat der Maßnahmenträger sicherzustellen, dass mit der Verkehrsfreigabe bzw. Inbetriebnahme eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf maximal 50 km/h von Bau-km 0+037 (momentane Lage des Ortsschildes) bis Bau-km 0+200 im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße durch die zuständige Verkehrsbehörde – Stadt Amberg – erlassen wird. Eine Zusicherung der Verkehrsbehörde (Schreiben vom 25. August 2011, Az: 3.22 Sei), einem entsprechenden Antrag des Maßnahmenträgers auf Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung nachzukommen, wurde gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben.

## 4. **Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen**

### 4.1 **Gegenstand / Zweck**

4.1.1 Der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 10, 15 des Wasserhaushaltsgesetzes – WHG – und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 4.3 formulierten Auflagen und Bedingungen die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer einzuleiten und durch flächiges Versickern dem Grundwasser zuzuführen.

4.1.2 Für Baumaßnahmen und -arbeiten, bei denen vorübergehend auf das Grundwasser eingewirkt wird – Benutzungen gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG – wird die Erlaubnis nach § 10 WHG i. V. m. Art. 15 Abs. 2 BayWG unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 4.3 formulierten Auflagen und Bedingungen erteilt. Einzelheiten sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden abzustimmen.

4.1.3 Diese Planfeststellung umfasst auch die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG für die mit der Baumaßnahme verbundenen Gewässerausbaumaßnahmen wie

- Gewässerverlegung (Gewässer III. Ordnung)
- Schaffung von Retentionsräumen
- Anlage von Regenrückhaltebecken

## 4.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (Unterlagen 10.1 bis 10.3) mit den durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

## 4.3 **Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen**

### 4.3.1 **Einleitungsmengen**

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

- B 85 + Längsweg südlich Bau-km 0+230 bis 0+800 über RRB 1 mit maximal 20 l/s in den Fiederbach;
- B 85 + Längswege nördlich und südlich (Bau-km 0+800 bis 2+040) + Rampen 1 bis 4 bei Schäflohe über RRB 2 mit maximal 83 l/s in den Fiederbach;
- Verbindungsstück zwischen Karmensölden und Einzelanwesen südlich B 85 direkt in den Fiederbach mit 5 l/s.

### 4.3.2 **Bauausführung allgemein**

4.3.2.1 Bei der Vergabe der Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass während der Bauzeit die Vorschriften der Wassergesetze zum Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer, insbesondere die §§ 26 und 34 WHG sowie die hierzu ergangenen Vorschriften zuverlässig eingehalten werden.

4.3.2.2 Das während der Bauzeit gegebenenfalls geförderte Grundwasser ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden geordnet und unschädlich abzuleiten. Falls eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden kann, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

- 4.3.2.3 Soweit sich die Baumaßnahme auf Abwasser-, Wasserversorgungs-, Dränanlagen oder sonstigen Ableitungen (z. B. Teichabläufe) auswirkt, sind diese funktionsfähig wieder herzustellen.
- 4.3.2.4 Während des Baubetriebes dürfen keine Abschwemmungen von Boden- und Schüttmaterial in die Gewässer gelangen. Vor Beginn der großräumigen Erdarbeiten sind die geplanten Regenrückhaltebecken zu errichten und zu betreiben.
- 4.3.2.5 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. Diesel und ähnliche wassergefährdende Stoffe dürfen nicht im Überschwemmungsgebiet gelagert werden.
- 4.3.2.6 Bei der Wiederverwendung des ausgebauten Straßenaufbruches ist das Wasserwirtschaftsamt im weiteren Verfahren rechtzeitig zu beteiligen.
- 4.3.2.7 Der Eintrag von Baumaterial oder wassergefährdender Stoffe in den Vorfluter ist zu vermeiden.
- 4.3.2.8 Es wird darauf hingewiesen, dass frischer Beton, Zement und Beton-Wassergemisch fischgiftig sind und im Gewässer nicht verbaut bzw. nicht ins Gewässer eingeleitet werden dürfen.
- 4.3.2.9 Überflüssige Abbaumaterialien sind aus dem Überschwemmungsgebiet abzufahren.
- 4.3.2.10 Weitere Auflagen und Bedingungen bleiben vorbehalten, soweit sie im öffentlichen Interesse erforderlich sind.

### 4.3.3 **Entwässerung**

- 4.3.3.1 Der Vorhabensträger 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.
- 4.3.3.2 Der Regenklär- und –retentionsteich ist nach folgenden Kriterien zu gestalten:
- Am Einlauf des Regenklär- und –retentionsteiches sind große Prallsteine zur Energieumwandlung einzubringen.
  - Im Teich ist ein Grundsee von ca. 25 m<sup>2</sup> mit mindestens 1,0 m ständiger Wassertiefe zu schaffen.

- Auch der Notüberlauf ist mit einer Tauchwand auszustatten.
  - Der Regenklärteich ist mit ständigem Aufstauraum und Wasserstand zu konstruieren (Absetz- und Abscheidewirkung).
  - Die Böschungen unter dem ständigen Wasserspiegel sind mit einer Neigung von 1:2 oder flacher zu gestalten.
- 4.3.3.3 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, vor der Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt zwei Fertigungen der Bestandspläne der Regenwasserbeseitigung zu übergeben.
- 4.3.4 **Oberflächengewässer**
- 4.3.4.1 Die Verlegung des Fiederbaches muss unter ökologischen Gesichtspunkten erfolgen (d. h. unregelmäßige Querschnittsgestaltung).
- 4.3.4.2 Bei der Unterführung des Fiederbaches ist aus fischereilicher Sicht darauf zu achten, dass ein asymmetrisches Gewässerprofil mit einer mindestens 30 cm rauen Gewässersohle im Gewässerdurchlass vorhanden ist. Abstürze > 10 cm sind zu vermeiden.
- 4.3.4.3 Es ist zu gewährleisten, dass die Zulaufleitung zur Speisung der Fischteichanlage im Bereich zwischen Bau-km 1+200 und 1+300 nach wie vor funktionstüchtig ist.
- 4.3.5 **Altlasten**
- 4.3.5.1 Bei Aufdeckung von Altlasten (Verdachtsfläche „Bayrischen Brückler“) sind diese ordnungsgemäß zu entsorgen. Das Wasserwirtschaftsamt ist darüber zu informieren und im evtl. weiteren Verfahren zu beteiligen
- 4.3.5.2 Bei Wiederverwendung des ausgebauten bituminösen oder evtl. pechhaltigen Straßenaufbruches ist das Wasserwirtschaftsamt im weiteren Verfahren (Einbau) rechtzeitig zu beteiligen.
- 4.3.6 **Betrieb und Unterhaltung, Betriebsvorschrift**
- 4.3.6.1 Für Betrieb, Unterhaltung und Überwachung des Entwässerungsnetzes einschließlich der Regenwasserklär- und Retentionseinrichtungen ist qualifiziertes Personal einzusetzen.
- 4.3.6.2 Ölbindemittel sind in ausreichender Menge bereitzuhalten.

- 4.3.6.3 Ein Behälter für aufgefangene Leichtflüssigkeiten ist vorzuhalten.
- 4.3.6.4 Die geplanten Regenwasserkläreinrichtungen sind unter Beachtung der RAS-Ew und des Merkblattes ATD-DVWK-M 153 zu warten und zu betreiben.
- 4.3.6.5 In die Regenwasserkanäle und –gräben dürfen keinerlei häusliche oder gewerbliche Schmutzwässer eingeleitet werden. Der Unternehmensträger hat durch entsprechende technische und rechtliche Regelungen im gesamten Einzugsgebiet sicherzustellen, dass Fehlanlüsse vermieden werden. Er hat das Waschen von Fahrzeugen auf Straßen und Flächen im Bereich des Trennsystems grundsätzlich zu untersagen. Flächen, von denen eine besondere Verschmutzung ausgehen kann, sind über eigene Rückhaltebecken und gegebenenfalls entsprechende Vorreinigungen (z. B. Leichtflüssigkeitsabscheider) an die Schmutzwasserkanalisation anzuschließen.
- 4.3.6.6 Das eingeleitete Regenwasser darf keine schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.3.6.7 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen zu belegen.
- 4.3.6.8 Vorübergehende Außerbetriebnahme (z. B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Anlagen sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt und der Kreisverwaltungsbehörde sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen. Die Anzeige gibt kein 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. Nachträgliche Verständigung ist nur in Notfällen zulässig.

## 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. 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 Erläuterungsbericht (Unterlage 1T, Anhang 2T), dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 6.2T) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

#### 6. **Entscheidungen über Einwendungen**

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

#### 7. **Kostenentscheidung**

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B. Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Die vorliegende Planung (Bauabschnitt IV) umfasst den dreistreifigen Ausbau der bisher zweistreifigen Bundesstraße 85 zwischen Karmensölden und Schäflohe sowie die Höhenfreimachung (Brücke) der bestehenden plangleichen Kreuzung mit der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Schäflohe – Fiederhof. Sie beginnt westlich Karmensölden am bereits realisierten Bauabschnitt III (Umbau der Einmündung der GVS nach Fichtenhof) und endet am planfestgestellten Bauabschnitt II auf Höhe des Parkplatzes östlich von Schäflohe.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Ausbaukonzepts der Bundesstraße 85 zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg (Bundesstraße 299).

Der Anbau des dritten Fahrstreifens (Betriebsform „2+1“) dient durch die Schaffung von Überholmöglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig wird eine dringend erforderliche Oberbauverstärkung des gegenwärtig unzureichend dimensionierten Oberbaus (Fahrbahnaufbau und Tragschichten) durchgeführt.

Um die Sicherheitsvorteile der Betriebsform „2+1“ zu gewährleisten ist es notwendig, die im Bereich des Ausbauabschnitts vorhandenen Einmündungen öffentlicher Straßen und Wege sowie Zufahrten neu zu ordnen.

Die Einmündung der „Karmensöldener Straße“ (Bau-km 0 + 380 der Bundesstraße 85) ist daher aufgrund der Unvereinbarkeit mit der geplanten Abschnittsbildung der 2+1-Verkehrsführung sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Dauer zu schließen. Die Erschließung Karmensöldens erfolgt künftig über den bereits realisierten planfreien Knotenpunkt mit der GVS Fichtenhof – Poppenricht (Bauabschnitt III). Maßnahmenbedingt ist diese GVS auf einer Länge von ca. 0,33 km zwischen Karmensölden und der bestehenden Einmündung der GVS nach Wirnsricht zu ergänzen bzw. zu schließen. Im Zuge dessen erfolgt eine Zufahrt von Karmensölden an die zu ergänzende GVS.

Auf Höhe der Kreuzung mit der Gemeindeverbindungsstraße Schäflohe – Fiederhof wird die bestehende unübersichtliche Kuppe im Zuge der Bundesstraße 85 beseitigt. Hierzu wird die Bundesstraße 85 dort um bis zu 5 m unter das bestehende Höhenniveau abgesenkt. Die GVS Schäflohe – Fiederhof wird über die dann abgesenkte

Bundesstraße 85 überführt und mittels direkt geführter Rampen an die Bundesstraße 85 angeschlossen.

Auf der Nordseite der Bundesstraße 85 wird der bereits vorhandene durchgehende Längsweg im Bereich der Anschlussrampe 1 der Bundesstraße 85 verschoben. Auf der Südseite der Bundesstraße 85 wird das vorhandene Längswegenetz so ergänzt, dass die bisherigen Zufahrten und Einmündungen in die Bundesstraße 85 entfallen können.

Ferner wird zur Erschließung des Anwesens „Am Riedweg 2“ von der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Fichtenhof – Poppenricht die bestehenden Wege auf 4,50 m Breite zzgl. Bankette ausgebaut.

## **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

### **2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2008 beantragte das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach, für das gegenständliche Bauvorhaben das Planfeststellungsverfahren nach § 17 ff. FStrG durchzuführen.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 14. Januar 2009 eingeleitet.

### **2.2 Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange**

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 14. Januar 2009 den folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und Stellen Gelegenheit in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Stadt Amberg
- dem Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Amt für Landwirtschaft und Forsten, Regensburg
- dem Bayerischen Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz
- dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- dem Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei
- der Deutschen Telekom AG

- der E.ON Bayern AG
- der E.ON Netz GmbH
- dem Landratsamt Amberg-Sulzbach
- der PLEdoc GmbH
- dem Staatlichen Vermessungsamt Amberg
- den Stadtwerken Amberg
- dem Wasserwirtschaftsamt Weiden
- der Wehrbereichsverwaltung Süd
- der Teilnehmergeinschaft Karmensölden
- dem Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

## 2.3 **Auslegung der Pläne und Erörterung**

### Auslegung der Pläne vom 12. Dezember 2008

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 9. Februar 2009 bis einschließlich 9. März 2009 bei der Stadt Amberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Amberg oder der Regierung der Oberpfalz bis spätestens 24. März 2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

### Auslegung der Tekturpläne vom 1. März 2010

Aufgrund der Einwendungen der Betroffenen und von Forderungen Träger öffentlicher Belange wurden Planänderungen erforderlich. Bei den Planänderungen handelt es sich im Wesentlichen um:

- Wegfall des Brückenbauwerkes bei Bau-km 0+237 (Überführung des Riedweges) und des notwendigen Dammkörpers.
- Anordnung einer Buswendemöglichkeit im Bereich der Einmündung der Karmensöldner Straße in die GVS Fichtenhof – Poppenricht, so dass abseits der GVS Fichtenhof – Poppenricht eine gemeinsame Bushaltemöglichkeit für beide Fahrrichtungen (Linie 56) angeboten werden kann. Die vorher plangegegenständliche Verlegung der Haltestelle direkt an der GVS Fichtenhof-Poppenricht entfiel somit.

Die Tekturpläne vom 1. März 2010 wurden in der Stadt Amberg vom 10. Mai 2010 bis einschließlich 7. Juni 2010 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher ortsüblich bekannt gemacht. Bei der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Tekturpläne (Planänderungen) bis spätestens 21. Juni 2009 zu erheben seien.

Den in vorstehender Ziffer 2.2 genannten Behörden, Träger öffentlicher Belange und Stellen, wurde Gelegenheit gegeben in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

#### Erörterung der Planunterlagen vom 12. Dezember 2008 und 1. März 2010

Die gegen die Planunterlagen vom 12. Dezember 2008 und 1. März 2010 erhobenen Einwendungen wurden am 28. Juli 2011 im Sitzungssaal der Stadt Amberg, Steinhofgasse 2, erörtert.

Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon benachrichtigt. Da im Planfeststellungsverfahren mehr als 50 Benachrichtigungen zum Erörterungstermin vorzunehmen gewesen wären, wurde diese Benachrichtigung durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt (Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG). Dies erfolgte am 15. Juli 2011 durch Anschlag an den Amtstafeln sowie durch Veröffentlichung in den ortsüblichen Tageszeitungen (Amberger Zeitung, Mittelbayerische Zeitung), im Amtsblatt der Stadt Amberg und im Regierungsamtsblatt der Regierung der Oberpfalz.

Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

## **C. Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)**

Die Regierung der Oberpfalz ist gemäß Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Bestandteil des Bundesstraßenvorhabens ist auch die zwangsläufig geänderte Anbindung von Karmensölden an die B 85 über den bereits realisierten planfreien Knotenpunkt mit der GVS Fichtenhof – Poppenricht (Bauabschnitt III). Die geänderte Erschließung ist aufgrund des 2+1-Richtungsverkehrs und der dadurch bedingten Auflassung der Einfahrt bei Bau-km 0+370 eine notwendige Folgemaßnahme i. S. d. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG. Das Verfahren nach § 17 Abs. 1 FStrG bezieht sich somit auch auf diesen Straßenteil.

## 1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Das Vorhaben fällt nicht unter die Vorhaben, für die nach § 17 Abs. 1 FStrG i. V. m. § 3b Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nrn. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist.

Nach Nr. 14.6 o. g. Anlage kann sich beim Bau einer sonstigen Bundesstraße gemäß § 3c eine UVP-Pflicht im Wege einer allgemeinen Vorprüfung im Einzelfall ergeben.

Danach besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Diese allgemeine Vorprüfung zeigte, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen Auswirkungen haben wird, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind. Zur Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter lagen der Planfeststellungsbehörde die Planunterlagen des Vorhabensträgers wie z. B. Erläuterungsbericht (Unterlage 1), die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (Unterlage 4), die landschaftspflegerische Begleitplanung mit Bestands- und Konfliktplan, Pläne zu landespflegerischen Maßnahmen und naturschutzfachliche Angaben zur Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 9) sowie die wasserwirtschaftlichen Unterlagen (Unterlage 10) vor. Daneben wurden im Verfahren Stellungnahmen der Fachbehörden eingeholt sowie eigene Erkenntnisse verwertet.

Das Vorhaben beinhaltet den bestandsorientierten Ausbau der B 85 auf einer Länge von knapp 2 km durch Anbau einer dritten Fahrspur und Erneuerung des Oberbaus der bestehenden Fahrstreifen. Auf Höhe der Kreuzung mit der GVS Schäflohe – Fiederhof wird die bestehende Kuppe durch Absenkung der B 85 um ca. 5 m beseitigt und die GVS durch eine Brücke überführt. Die schalltechnischen Auswirkungen der B 85 werden dadurch vermindert. Die Entwässerungseinrichtungen werden im Zuge der Maßnahme auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Durch Anordnung zweier Regenrückhaltebecken werden die Abflussverhältnisse gegenüber der bestehenden Situation deutlich verbessert.

Bei der Massenbilanz steht einem Abtrag von 110.000 m<sup>3</sup> ein Auftrag von 39.500 m<sup>3</sup> gegenüber. Die anfallenden Überschussmassen von 70.500 m<sup>3</sup> können bei der bereits durchgeführten Seitenentnahme im Rahmen des Umbaus der Kreuzung B 85 / Kreisstraße AS 35 eingebaut werden.

Bei der Flächenbilanz (S. 26 des Erläuterungsberichts) ergibt sich insgesamt eine Fläche von 2,51 ha, die neu versiegelt wird. Ca. 1,12 ha straßennahe und überwiegend vorbelastete Biotop- und Ökotoptflächen werden überbaut. Beeinträchtigungen ins Landschaftsbild sind vorhanden, können aber als ausgleichbar angesehen werden. Trenneffekte sind durch die bestehende Bundesstraße bereits vorhanden und werden durch den dreistreifigen Ausbau verstärkt. Natura 2000-Gebiete oder artenschutzrechtliche Verbote werden nicht betroffen.

Insgesamt ergibt sich, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Sinne der Anlage 2 zum UVPG deutlich hinter denen zurück bleiben, für die in Anlage 1, Ziffern 14.3 bis 14.5 der Gesetzgeber eine UVP-Pflicht begründet hat. Besondere Verhältnisse oder nachteilige Auswirkungen, die dennoch erwarten ließen, dass mit dem Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten wären, sind nicht ersichtlich. Die Schwellenwerte der Nummern 14.3 bis 14.5 werden selbst in der Summation mit den anderen Bauabschnitten nicht erreicht (§ 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG).

Auch nach Nr. 13.18.2 oder Nr. 17.2 der Anlage 1 zum UVPG i. d. F. vom 24. Februar 2010 besteht keine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung, unabhängig von der Frage, inwieweit das Vorhaben diese Tatbestände erfüllt. Da das Planfeststellungsverfahren vor dem 1. März 2010 eingeleitet wurde, ist nach § 25 Abs. 12 Satz 2 UVPG die bis zum 1. März 2010 geltende Fassung des Gesetzes anzuwenden.

Praktisch jedoch sind alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung mit einbezogen.

Die Auslegung der Planunterlagen ist erfolgt (vgl. auch Teil B. des Planfeststellungsbeschlusses). Damit ist auch der in § 2 Abs. 1 Satz 3 und § 9 Abs. 1 UVPG geforderten Einbeziehung der Öffentlichkeit Genüge getan.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wird

mit der öffentlichen Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG zugänglich gemacht.

## 2. **Materiell-rechtliche Würdigung**

### 2.1 **Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

Das Vorhaben 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 entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### 2.2 **Abschnittsbildung**

Der Ausbau der B 85 zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg ist in mehrere Streckenabschnitte unterteilt. Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572), denn der vorliegende dreistreifige Ausbau der B 85 über eine Länge von knapp 2 km hat eine selbständige Verkehrsfunktion (Schaffung von Überholmöglichkeiten und Verstärkung des Verkehrsflusses).

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein. Es handelt sich um den letzten noch ausstehenden Bauabschnitt; Zwangspunkte für weitergehende Planungen entstehen nicht.

### 2.3 **Planrechtfertigung und Planungsziele**

#### 2.3.1 **Einordnung in Ausbaupläne**

Der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 85 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten. Unabhängig vom Bedarfsplan wurde das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach vom Bayerischen Staatsministerium des Innern beauftragt, einen

dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 85 zwischen Amberg und Sulzbach-Rosenberg zu betreiben. Die Planung ist zunächst auf den am stärksten belasteten Bereich der Bundesstraße 85 zwischen der Kreisstraße AS 35 und Amberg beschränkt. Der hier planfestzustellende Abschnitt IV zwischen Karmensölden und Schäflohe ist der letzte zu realisierende Abschnitt zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg und schließt damit die Lücke des Gesamtkonzeptes.

### 2.3.2 **Planungsziele**

Nach Realisierung der Ausbaumaßnahme wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit u. a. aufgrund der sicheren Überholmöglichkeiten, Optimierung der Steigungs- und Sichtverhältnisse sowie der höhenfreien Querungen und Erschließungen gewährleistet. Dadurch ist eine erhebliche Senkung der Unfälle zu erwarten.

Durch die Schaffung von Überholmöglichkeiten, die Ausbildung eines höhenfreien Knotenpunktes sowie durch die Beseitigung der engen Kuppe im Bereich Schäflohe wird zudem eine Verstärkung des Verkehrs und damit eine Minderung der Immissionen an Lärm und Luftschadstoffen erzielt.

Die Entwässerungseinrichtungen werden auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Durch Anordnung zweier Regenrückhaltebecken werden die Abflussverhältnisse gegenüber der bestehenden Situation deutlich verbessert.

### 2.3.3 **Notwendigkeit der Maßnahme**

#### 2.3.3.1 **Vorhandene Verkehrscharakteristik**

Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und haben einem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 FStrG). Nach § 3 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die Bundesstraße 85 stellt eine wichtige weitläufige Verkehrsverbindung im nordost-bayerischen Raum dar. Sie bildet von Passau über Cham und Schwandorf kommend die Hauptverbindung zwischen den Oberzentren Amberg und Bayreuth. Ferner liegen an ihr die Mittelzentren Sulzbach-Rosenberg und Pegnitz sowie das Unterzentrum Auerbach. Nach dem Landesentwicklungsprogramm ist die Bundesstraße 85 eine Einwicklungsachse.

Die Bundesstraße 85 stellt auch die wichtigste Verbindung zwischen Amberg und Sulzbach-Rosenberg dar. Aufgrund der stetig sinkenden Arbeitsplatzzahlen in der im Raum Sulzbach-Rosenberg angesiedelten Schwerindustrie gewinnt hier die Flexibilität der Arbeitnehmer an Bedeutung. Die ausgeprägten Pendlerströme zwischen den beiden regionalen Schwerpunkten Amberg und Sulzbach-Rosenberg unterstreichen diese Entwicklung.

Die Bundesstraße 85 ist neben der Bundesautobahn A 6 (BAB) und der Bundesautobahn A 3 (BAB) die dritte wesentliche Ost-West-Achse im Straßennetz Ostbayerns. Die Bundesstraße 85 wird im „Teilraumgutachten A 6“ des Regionalen Planungsverbandes der Region Oberpfalz-Nord neben der Bundesautobahn A 6 als die zentrale „Gewerbeachse“ zwischen Schwandorf/Wackersdorf, Amberg und Sulzbach-Rosenberg herausgearbeitet, an der schwerpunktmäßig eine Entwicklung stattfinden soll. Im Teilraumgutachten wird als konkreter Handlungsbedarf der Ausbau der Bundesstraße 85 zwischen Amberg und Sulzbach-Rosenberg bis zur Bundesautobahn A 9 für erforderlich erachtet.

#### 2.3.3.2 **Verkehrssicherheit**

Die bestehende Bundesstraße 85 weist zwischen Amberg und Sulzbach-Rosenberg im Lageplan eine gestreckte Linienführung auf. Im Gegensatz dazu ist der höhenmäßige Verlauf geprägt von zahlreichen Kuppen und Wannen mit zum Teil zu geringen Halbmessern.

Der Anteil an Überholverbotsstrecken beträgt in diesem Abschnitt rd. 2,0 km. In den dazwischen liegenden Abschnitten liegt der Streckenanteil mit ausreichender Überholsichtweite lediglich bei 5 % (von Amberg nach Sulzbach-Rosenberg) bzw. bei 6 % (von Sulzbach-Rosenberg nach Amberg).

Die vorhandenen Sichtweiten betragen größtenteils zwischen 250 und 450 m und liegen somit im kritischen Bereich zwischen der halben und der vollen Überholsichtweite.

Bei Betrachtung des Unfallgeschehens ist auffällig, dass Unfälle überwiegend im Endbereich der Überholverbotsstrecken sowie den Knotenpunkten auftreten. Durch den hohen Anteil an Überholverbotsstrecken baut sich offensichtlich ein Überholdruck auf, welcher dann in Verbindung mit den vorhandenen geringen Sichtweiten zu riskanten Überholvorgängen verleitet.

Die angesprochenen ungünstigen Verkehrsverhältnisse wirken sich negativ auf die Unfallsituation aus. Gemäß der amtlichen Unfalldatenbank ereigneten sich im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1998 und 31. Oktober 2008 im plangegegenständlichen Bereich der Bundesstraße 44 registrierte Unfälle. Zu beklagen waren dabei ein Toter, acht Schwerverletzte, 48 Leichtverletzte. Auffällig ist dabei, dass sich von den 44 in der Unfalldatenbank im o. g. Zeitraum erfassten Unfällen ca. die Hälfte im Bereich der plangleichen Knotenpunkte mit der Karmensöldener Straße und mit der GVS Schäflohe – Fiederhof ereigneten.

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr insbesondere hinsichtlich der Überholmöglichkeit, der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im gesamten Ausbauabschnitt verbessert bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Kap. 3.2 und 3.3 der Planfeststellungsunterlagen).

Der Ausbau der Bundesstraße 85 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Auswirkungen auf die privaten Belange und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) ist auch im Hinblick auf die betroffenen Belange und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht geboten.

#### **2.3.3.3 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur**

Der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 85 im Abschnitt zwischen der Einmündung der Kreisstraße AS 35 (Siebeneichen) und der Kreuzung Bundesstraße 85 / Kreisstraße AM 1 (Speckmannshofer Kreuzung) ist geeignet, die Überholmöglichkeiten, die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität wesentlich zu verbessern. Der sich offensichtlich aufbauende Überholdruck kann abgebaut werden.

Um den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, wird die Fahrbahn der Bundesstraße 85 zum Regelquerschnitt 15,5 (RQ) mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten (Betriebsform 2+1) ausgebaut.

Der Anbau des dritten Fahrstreifens erfolgt zwischen Bauanfang (westlich Karmensölden) und Schäflohe auf der südlichen und damit von der Bebauung Karmensöldens abgewandten Seite. Im weiteren Verlauf Richtung Amberg findet eine

Verschwenkung auf die nördliche Seite statt, um in den bereits planfestgestellten Bauabschnitt II einbinden zu können.

#### 2.3.3.4 **Verkehrsbelastungen**

Der plangegegenständliche Abschnitt der B 85 liegt zwischen der Kreisstraße AS 35 (Sulzbach-Rosenberg) und Amberg (B 299), mithin im Abschnitt der Zählstelle Nr. 65369591 (Str.-km 42,799 der B 85). Für diesen Abschnitt sind im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählungen (SVZ) folgende Verkehrsdaten ausgewiesen:

	<b>SVZ 2000</b>	<b>SVZ 2005</b>
DTV-Wert	11.148 Kfz/24h	10.257 Kfz/24h
GV-Anteil	661 GV/24h (5,9 %)	955 GV/24h (9,3 %)
SV-Anteil	562 SV/24h (5,0 %)	473 SV/24h (4,6 %)

DTV: Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (Kfz / 24 h)

GV: Güterverkehr

SV: Schwerverkehr

Im Vergleich hierzu lag 2005 die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf allen Bundesstraßen in Bayern bei 9.400 Kfz/24 h.

Bei der Straßenverkehrszählung 2010 wurde eine Verkehrsbelastung von 9.587 Kfz/24h (GV: 907 Fz/24h; SV: 435 Fz/24h) erhoben. Vor den Hintergrund des Planungsziels der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der nachfolgend benannten werktäglichen Sonderzählungen ergibt sich aus diesen etwas geringeren Zahlen keine grundlegende Neubeurteilung.

##### 2.3.3.4.1 **Amtliche Sonderverkehrszählungen 2005 und 2007:**

Zur Ermittlung der Knotenstrombelastungen an den im Planungsabschnitt liegenden Knotenpunkten B 85 / GVS „Karmensöldener Straße“ und B 85 / GVS Schäflohe – Fiederhof wurden amtliche Sonderknotenpunktzählungen am 27./28. November 2007 (24-Stunden-Zählung bei Schäflohe) und am 15. Dezemer 2005 (Karmensölden) durchgeführt. Die dabei ermittelten werktäglichen Verkehrsbelastungen betragen:

Straße	werktägliche Sonderzählung vom 27./28. November 2007		werktägliche Sonderzählung vom 15. Dezember 2005	
	Kfz /24 h	Bus, LkW > 3,5t, Lastzug	Kfz /24 h	Bus, LkW > 3,5 t, Lastzug
B 85 (westl. Schäflohe)	12.360	6,4%		
B 85 (östl. Schäflohe)	12.980	6,4%		
GVS von Karmensölden			1.520	4 %
GVS von Schäflohe	880	3 %		
GVS von Fichtenhof	160	3,5 %		

#### 2.3.3.4.2 Ermittlung der Prognoseverkehrsstärke 2025:

Nachdem es sich vorliegend um den Ausbau einer bereits bestehenden zweistreifigen Straße zu einer dreistreifigen Straße mit alternierender 2+1 Verkehrsführung handelt, werden durch das plangegegenständliche Vorhaben keine Kapazitätserweiterungen erzielt. Die Maßnahmen dient insoweit lediglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit, nicht aber der Steigerung der Leistungsfähigkeit der B 85. Insoweit und vor dem Hintergrund, das gegenständlich keine relevanten Veränderungen im Straßennetz stattfinden bzw. geplant sind, liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass im vorliegendem Fall Abweichungen von den Zunahmefaktoren gemäß Bildes A-1 der RAS-Q 96 zu erwarten sind.

Die Prognoseverkehrsstärke wird demnach wie folgt, inkl. einer Verkehrszunahme zwischen 2020 und 2025 von 2%, ermittelt:

Von der amtlichen Straßenverkehrszählung von 2005 auf das Prognosejahr 2025 hochgerechnet:

B 85	amtliche Straßenverkehrszählung Jahr 2005		Prognose Jahr 2025 (Zunahmefaktor 1,111)	
	Kfz /24 h	GV	Kfz /24 h	GV
DTV	10.257 Kfz/24h	-	11.400 Kfz/24h	-

Von der werktäglichen Sonderzählung von 2007 auf das Prognosejahr 2025 hochgerechnet

DTV <sub>Werktags</sub>	werktägliche Sonderzählung 27./28.11.2007		werktägliche Sonderzählung 15.12.2005		Prognose: Jahr 2025 (Zunahme faktor 1,098)	
	Kfz/ 24 h	Bus, LkW >3,5 t, Lastzug	Kfz / 24 h	Bus, LkW >3,5 t, Lastzug	Kfz/ 24 h	GV >2,8 t
B 85 (westl. Schäflohe)	12.360	6,4%			<b>13.600</b>	<b>6,5 %</b>
B 85 (östl. Schäflohe)	12.980	6,4%			<b>14.280</b>	<b>6,5 %</b>
GVS von Karmensölden			1.520	4 %	<b>1.689</b>	<b>4 %</b>
GVS von Schäflohe	880	2,95 %			<b>967</b>	<b>3,5 %</b>
GVS von Fichtenhof	160	3,5 %			<b>176</b>	<b>3,5 %</b>

## 2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

### 2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungachsen erreichen.

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist am 8. August 2006 als Verordnung erlassen worden. Diese Verordnung ist am 1. September 2006 in Kraft getreten. Die Ziele des Landesentwicklungsprogramms sind von den öffentlichen Planungsträgern bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen nach Maßgabe des BayLpIG zu beachten.

Das Ausbauvorhaben ist mit den einschlägigen Grundsätzen (G) und Zielen (Z) der Raumordnung und Landesplanung zu vereinbaren, vgl. LEP B V 1.1.3 – möglichst günstige Einbeziehungen der Zentralen Orte in das Verkehrsnetz, LEP B V 1.1.4/1.1.5 – Verbesserung der Verkehrserschließung im ländlichen Raum und LEP B V 1.4.1/1.4.3 – Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur.

Der geplante Abschnitt im Bereich zwischen Sulzbach-Rosenberg und Amberg liegt im Zuge der Entwicklungsachsen Nürnberg – Amberg – Schwandorf – Cham – Furth im Wald bzw. Nürnberg – Amberg – Wernberg/Köblitz – Waidhaus. Er führt von der Metropolregion bzw. Oberzentrum Nürnberg in das Oberzentrum Amberg bzw. Amberger Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Teilraum. Nach den Grundlagen der raumstrukturellen Entwicklung soll der ländliche Raum, insbesondere die ländlichen Teilräume, deren Entwicklung gem. LEP A I 4.4 in besonderem Maße gestärkt werden soll, bevorzugt entwickelt werden. Gemäß LEP A II 2.1.2.5 (G) ist anzustreben, dass die zentralen Orte untereinander, mit den Verdichtungsräumen und mit den überregionalen Verkehrswegen gut verbunden sind.

Das Ausbauvorhaben entspricht auch den Zielvorgaben des Regionalplanes der Region Oberpfalz-Nord (6) (vgl. hierzu RPI 6 B IX 1, 3.8, 3.15.1 und 3.22).

Das Vorhaben steht damit mit den raumordnerischen Entwicklungszielen im Einklang.

## **2.4.2 Planungsvarianten**

### **2.4.2.1 Bestandsorientierter dreistreifiger Ausbau**

Für den Ausbau der Bundesstraße 85 sind aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus und der vorgegebenen Zwangspunkte Abweichungen von der bestehenden Linienführung der Bundesstraße 85 weder zweckmäßig noch nahe liegend.

Der Anbau des 3. Fahrstreifens erfolgt zwischen Bauanfang (westlich Karmensölden) und Schäflohe wie beim angrenzenden, realisierten Bauabschnitt III (Knotenpunkt Bundesstraße 85 / GVS Fichtenhof – Poppenricht) auf der südlichen und damit von der Bebauung Karmensöldens abgewandten Seite.

Im Bereich Schäflohe findet eine Verschwenkung auf die nördliche Seite statt, um an den bereits planfestgestellten Bauabschnitt II anzuschließen.

Die vorliegende Planung bezieht die vorhandenen Straßenflächen vollständig ein. Andere Varianten würden mehr private Grundstücksflächen beanspruchen, wären kostenintensiver und hätten zudem größere Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

#### 2.4.2.2 **Alternative Knotenpunktformen für die Verknüpfung mit der GVS Schäflohe – Fiederhof**

Auf Höhe der Kreuzung mit der GVS Schäflohe - Fiederhof wird die bestehende Kuppe im Zuge der Bundesstraße 85 beseitigt, so dass die Bundesstraße um bis zu 5 m unter deren bestehendem Höhenniveau zu liegen kommt. Die GVS Schäflohe – Fiederhof wird über die so tiefer gelegte Bundesstraße 85 überführt und mittels direkt geführter Rampen an die Bundesstraße 85 angeschlossen.

Eine alternative Verknüpfung der Bundesstraße 85 mit der GVS Schäflohe – Fiederhof über Schleifenrampen mit Variation der Lage in den Kreuzungsquadranten wurde untersucht, führt jedoch neben einem deutlich geringeren Abstand der Anschlussrampen zur Wohnbebauung zu Eingriffen in das bestehende kommunale Regenrückhaltebecken (Bau-km 1 + 440) bzw. zu deutlich umfangreicheren Eingriffen in privates Grundeigentum.

Auch müsste das Kreuzungsbauwerk mit der Bundesstraße 85 fünf Fahrstreifen (davon drei durchgehenden Fahrstreifen der B 85 sowie jeweils ein Beschleunigungs- und ein Verzögerungsfahrstreifen) anstatt drei Fahrstreifen überbrücken. Insoweit müsste das Brückenbauwerk eine deutlich größere Spannweite aufweisen.

#### 2.4.3 **Planfestzustellender Ausbaumfang**

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS". Die dort 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 festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

#### 2.4.3.1 **Trassierung**

Die Bundesstraße 85 wird gemäß RAS-N entsprechend ihrer überregionalen Verbindungsfunktion der Straßenkategorie A II zugeordnet. Als Entwurfsgeschwindigkeit wird entsprechend dieser Netzfunktion  $V_e = 80$  km/h zugrunde gelegt.

Die Gemeindeverbindungsstraße Fichtenhof - Poppenricht wird gemäß RAS-N entsprechend ihrer zwischengemeindlichen Verbindungsfunktion der Straßenkategorie A III zugeordnet. Als Entwurfsgeschwindigkeit wird entsprechend dieser Netzfunktion  $V_e = 60$  km/h festgelegt.

Die Gemeindeverbindungsstraße Schäflohe – Fiederhof wird gemäß RAS-N entsprechend ihrer flächenerschließenden Verbindungsfunktion der Straßenkategorie A IV zugeordnet. Als Entwurfsgeschwindigkeit wird entsprechend dieser Netzfunktion  $V_e = 50$  km/h zugrunde gelegt.

Die nach den einschlägigen technischen Regelwerken vorgegebenen Mindestwerte der Trassierungselemente für die Bundesstraße 85, die Anschlussrampen und die Gemeindeverbindungsstraßen werden eingehalten

#### 2.4.3.2 **Querschnitte und Befestigungen**

Gemäß der RAS-Q 96 wurde für den vorliegenden Ausbau der Regelquerschnitt RQ 15,5 gewählt.

Dieser setzt sich folgendermaßen zusammen:

Fahrbahnbreite:	11,50 m
Bankette: 2 x 2,0 m =	<u>4,00 m</u>
Gesamtbreite: (RQ 15,5)	15,50 m

Querschnitt der Ein- und Ausfahrtsrampen 1 bis 4:

Fahrbahnbreite:	5,50 m
Bankette: 2 x 1,5 m =	<u>3,00 m</u>
Gesamtbreite:	8,50 m

GVS Fichtenhof – Poppenricht und GVS Schäflohe - Fiederhof:

Fahrbahnbreite:	6,50 m
Bankette: 2 x 1,50 m =	<u>3,00 m</u>
Gesamtbreite: (RQ 9,5)	9,50 m

öFW „Riedweg“ (BwVz. Nr. 2 und 3):

Fahrbahnbreite:	4,50 m
befahrbare Bankette: 2 x 0,75 m =	<u>1,50 m</u>
(im Bereich von Schutzplanken: 1,50 m + 1,50 m)	
Gesamtbreite:	6,00 m

öFW / Längswege:

Fahrbahnbreite:	3,50 m
befahrbare Bankette: 2 x 0,75 m =	<u>1,50 m</u>
Gesamtbreite	5,00 m

Befestigung der Verkehrsflächen

Die Befestigung der Verkehrsflächen erfolgt in Asphaltbauweise. Nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001 (RStO 01) ergibt sich die Dimensionierung des Fahrbahnoberbaus nach der jeweiligen Verkehrsbelastung.

Die bestehende Bundesstraße 85 weist derzeit bereichsweise ein Dachprofil auf. Aus fahrdynamischen Gründen ist ein Umbau zur Einseitneigung notwendig. Hierzu werden die bituminösen Schichten beseitigt, die vorhandene Frostschutzschicht bleibt erhalten und wird verstärkt. Der bituminöse Oberbau wird über die gesamte Fahrbahnbreite neu aufgebracht. Die Verstärkung der Frostschutzschicht soll zukünftig Reflexionsrisse im Oberbau infolge der teilweise aus hydraulisch wirksamer Hochofenschlacke bestehenden alten Frostschutzschicht wirkungsvoll verhindern.

#### 2.4.3.3 **Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz**

Der bestehende höhengleiche Anschluss von Karmensölden bei Bau-km 0 + 370 (Karmensöldner Str.) wird auf Dauer aufgelassen. Die künftige Anbindung des Ortsteils erfolgt über den bereits fertig gestellten höhenfreien Anschluss bei Bau-km 0 + 250 (GVS Fichtenhof - Poppenricht) mit fehlendem Lückenschluss der GVS Fichtenhof – Poppenricht am westlichen Ortsrand von Karmensölden. An diese bindet künftig bei Bau-km 0 + 162 die Karmensöldner Straße an.

Die bestehende höhengleiche Kreuzung der Bundesstraße 85 mit der Gemeindeverbindungsstraße nach Schäflohe und Fiederhof bei Bau-km 1 + 473 wird aufgelassen. Die künftige Anbindung der beiden Ortsteile erfolgt an gleicher Stelle über einen höhenfreien Anschluss mittels An- und Abfahrtsrampen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind die plangegenständlichen Gehwege aufgrund der geänderten Verkehrs- und Wegebeziehungen zur Erreichbarkeit der Bushaltestellen vorgesehen.

Um zwischen Karmensölden und Amberg für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie für den Radverkehr, nördlich als auch südlich der Bundesstraße 85 eine durchgehende parallele Verbindung zu ermöglichen wird von Bau-km 1 + 075 bis Bau-km 1 + 245 südlich der Bundesstraße 85 ein öFW neu gebaut. Angrenzende Grundstücke und Privatwege werden über diese parallelen Wege erschlossen.

Direkte Zufahrten und Einmündungen zur Bundesstraße 85 sind somit nicht mehr möglich. Dadurch kann ein unnötiges Befahren der Bundesstraße 85 durch langsame, landwirtschaftliche Fahrzeuge auf das nötigste Maß verringert werden. Dies soll zu einer Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Zuge der Bundesstraße 85 beitragen.

Auf die in den Planfeststellungsunterlagen vom 12. Dezember 2008 vorgesehene neu zu bauende Überführung eines öFW (Riedweg) bei Bau-km 0 + 237 über die Bundesstraße 85 wurde im Rahmen der Tektur vom 1. März 2010 verzichtet.

#### 2.4.3.4 **Gestaltung der Böschungen**

Die Böschungen werden gemäß RAS-Q mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet oder flacher, soweit dies aus erdstatischen Gesichtspunkten erforderlich ist.

#### 2.4.3.5 **Ingenieurbauwerke**

Im Zuge der Ausbaumaßnahme kommt folgendes Bauwerk zur Ausführung:

Bauwerk 1/1 - Brücke im Zuge der GVS Schäflohe - Fiederhof über die Bundesstraße 85 bei Bau-km 1 + 473:

Lichte Weite  $\geq$  23,30 m

Lichte Höhe  $\geq$  4,70 m

Kreuzungswinkel 90,176<sup>gon</sup>

Breite zwischen den Borden = 7,00 m

Breite zwischen den Geländern = 11,00 m.

#### 2.4.3.6 **Erdarbeiten / Entwässerung**

##### Erdarbeiten

Die neue Bundesstraße verläuft auf der bestehenden Trasse, wobei die Verbreiterung von Bau-km 0 + 000 bis ca. Bau-km 1 + 450 auf der südlichen Seite und von ca. Bau-km 1 + 450 bis Bau-km 1 + 800 auf der nördlichen Seite der Bundesstraße 85 erfolgt.

Für das vorliegende Vorhaben wurde folgende Massenbilanz erzielt:

Abtrag: 110.000 m<sup>3</sup>

Auftrag: 39.500 m<sup>3</sup>

**Massenüberschuss: 70.500 m<sup>3</sup>**

Eine günstigere Massenbilanz konnte aufgrund der vorhandenen Topografie und des bestandsorientierten Ausbaus nicht erzielt werden.

Der Massenüberschuss kann in die bereits durchgeführte Seitenentnahme beim benachbarten Abschnitt V (Umbau der Einmündung der AS 35 bei Siebeneichen) eingebaut werden.

### Baugrund

Zur Erkundung des Baugrundes für das Brückenbauwerk Schäflohe sowie für das im benachbarten Bauabschnitt III befindliche Bauwerk wurden Bohrungen durchgeführt.

Die Bodenerkundungen ergaben für den Bereich des Einschnittes bei Schäflohe, dass unter einer 0,1 m bis 0,4 m dicken Oberbodenschicht bzw. dem Straßenunterbau überwiegend schwach feinkiesige, teils schwach schluffige Sande und in geringerer Mächtigkeit sandige Schluffe bis ca. 2,5 m unter die geplante Einschnittssohle anstehen.

Im Bereich der Aufschlussbohrungen zum Brückenbauwerk und der Rampen im westlich benachbarten Bauabschnitt III wurden südlich der Bundesstraße 85 unter einer 0,1 m bis 0,4 m dicken Oberbodenschicht überwiegend feinsandige Schluffe und in Tiefen ab 3,5 m schwach feinsandige Tone und Feinsande erbohrt. Nördlich der Bundesstraße 85 wurden unter einer bis zu 0,8 m mächtigen Oberbodenschicht Fein- und Mittelsande mit zwischengeschalteten Lagen an feinsandigen Schluffen erbohrt.

Im Bereich des „Fiederbaches“ (Bau-km 0 + 600) ist weniger tragfähiger Untergrund zu erwarten. Für diesen räumlich begrenzten Bereich der geplanten Dammverbreiterung kommt gegebenenfalls ein Bodenaustausch oder eine Bodenverbesserung in Betracht.

### Straßenentwässerung

In Dammbereichen wird das Oberflächenwasser der Fahrbahn und der unbefestigten Seitenstreifen über die Böschungen breitflächig versickert. Am Dammfuß werden Mulden angeordnet

- auf der Seite, auf die aufgrund der Querneigung die Fahrbahn der Bundesstraße 85 entwässert wird,
- auf der oder den Seiten, wo das Gelände zur Bundesstraße 85 hingeneigt ist,
- zwischen Dammfuß und parallel geführten Wegen bzw. Straßen.

Dadurch wird eine Vernässung des angrenzenden Geländes und der Wege bzw. Straßen vermieden.

In Einschnittsbereichen werden beidseits Entwässerungsmulden angelegt.

Die Entwässerungsmulden werden gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ (RAS-Ew) als Rasenmulden in der Regel mit einer Breite von 2,0 m ausgebildet.

Über Mulden und Entwässerungsleitungen wird das anfallende Wasser im Regelfall über zwischengeschaltete Regenrückhaltebecken dem Fiederbach zugeführt.

Die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken erfolgte mit einem DV-Programm (A 117) des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft zur Bemessung kleiner Regenrückhaltebecken nach dem Arbeitsblatt ATV-DVWK-A 117.

Im Einzelnen sind folgende Regenrückhaltebecken mit einem jeweiligen nutzbaren Volumen (V) vorgesehen:

<u>Lage bei Bau-km</u>	<u>nutzbares Volumen V</u>	<u>Drosselabfluss</u>
Bau-km 0 + 740 rechts	410 m <sup>3</sup>	Q <sub>max</sub> = 20 l/s
Bau-km 1 + 200 rechts	1.290 m <sup>3</sup>	Q <sub>max</sub> = 83 l/s

Die Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlungsanlage vor Einleitung in ein oberirdisches Gewässer wurde ebenfalls mit einem DV-Programm (M 153) des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft ermittelt.

Die Regenrückhaltebecken werden naturnah mit wechselnden Böschungsneigungen und wechselnden Wassertiefen gestaltet. Ein Mindestwasserstau wird durch die Anordnung von Tiefenbereichen gewährleistet. Alle geplanten Regenrückhaltebecken werden zur Abflussregulierung mit Abflussbauwerken ausgestattet, die gleichzeitig als Leichtflüssigkeitsabscheider dienen. Außerdem werden alle Becken mit einem Notüberlauf versehen.

Durch den plangegegenständlichen Lückenschluss der GVS Fichtenhof – Poppenricht am westlichen Ortsrand von Karmensölden wird zusätzliches Oberflächenwasser in ein bereits bestehendes Regenrückhaltebecken – im Zuge der GVS nach Wirnsricht – geleitet. Die im Bauabschnitt III planfestgestellte Dimension sowie der Drosselabfluss von 70 l/s dieses Regenrückhaltebeckens bleiben unberührt. Änderungen ergeben sich keine.

### Drainagen

Vorhandene Drainagen werden erforderlichenfalls verlegt und wieder funktionsfähig angeschlossen

## 2.4.4 **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, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die geänderte Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 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, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

### 2.4.4.1 **Verkehrslärmschutz**

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 unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 II. BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der

Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten 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 Einzelfalls. 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 (BVerwG vom 13. Mai 2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

#### 2.4.4.1.1 **§ 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.**

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße (u.a. Verwendung eines um mindestens 2 dB(A) lärmindernden Belages) hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Aufgrund der Kuppenbeseitigung und damit Tieferlegung der Trasse um bis zu 5 m wird im Bereich Schäflohe eine deutliche Reduzierung der schalltechnischen Auswirkungen der Bundesstraße 85 auf die benachbarte Bebauung Schäflohes erzielt.

Durch den Anbau des dritten Fahrstreifens zwischen Bauanfang (westlich Karmensölden) und Schäflohe auf der südlichen und damit von der Bebauung Karmensöldens abgewandten Seite wird für den Ortsrandbereich von Karmensölden ebenfalls eine Verbesserung erzielt.

Zusätzlich wird durch die Schließung der Einmündung der Karmensöldener Straße (Bau-km 0+380) an die B 85, und die damit verbundene Verlegung an den bereits realisierten planfreien Knotenpunkt mit der GVS Fichtenhof – Poppenricht (Baubschnitt III), eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs und somit eine wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt von Karmensölden erreicht. Durch den Verzicht des Überführungsbauwerkes im Zuge des Riedwegs (vgl. Kap. 2.4.3.3) wird diese ohnehin erreichte Entlastung, aufgrund der Verlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs, um ein weiteres erhöht.

Trassenverschiebungen zur weiteren Optimierung der Lärmvermeidung im Bereich schutzbedürftiger Gebiete sind unter Berücksichtigung aller Belange weder erforderlich noch möglich.

#### 2.4.4.1.2 **Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge**

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21. März 1996, NVwZ 1996, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden 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) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

#### 2.4.4.1.3 **Berechnungsgrundlagen**

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose auf der Bundesstraße 85. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke ( $DTV_w$ ) berechnet. Wie unter Teil C. Ziffern 2.3.3.4.1 und 2.3.3.4.2 ausgeführt, wurde im Rahmen einer werktäglichen Sonderzählung eine werktägliche Belastung von 12.360 Kfz festgestellt, was für das Prognosejahr 2025 zu einer werktäglichen Verkehrsmenge von 13.600 Kfz / 24 h führt. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen wurden statt der eigentlich maßgeblichen prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke ( $DTV_{2025} = 11.400 \text{ Kfz}/24\text{h}$ ), d.h. inklusive Sonn-, Feier- und Urlaubstage, die höheren Prognosewerte für die werktägliche Verkehrsbelastung ( $DTV_w_{2025}$ ) verwendet. Die Berechnungen liegen insoweit auf der sicheren Seite, insbesondere da die Verkehrsbelastung gemäß der Straßenverkehrszählung 2010 abnimmt (vgl. Teil C. Ziffer 2.3.3.4).

Bei den Tag- und Nachtwerten wurden insoweit gegenüber den Hochrechnungsergebnissen der turnusmäßigen amtlichen Straßenverkehrszählung – SVZ – um bis zu ca. 25 % höhere Verkehrsmengen in Ansatz gebracht. Für die Verkehrsmengen der GV-Straße Schäflohe und der GV-Straße von Fichtenhof wurden zudem weitere, darüber hinaus gehende Zuschläge in Größenordnung von bis zu 10 % vorgenommen.

Der Lkw-Anteil ( $> 2,8 \text{ to}$ ) wird auf der Bundesstraße 85 mit 6,5% am Tag und in der Nacht angesetzt. Die Geschwindigkeiten wurden mit 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt.

Die schalltechnischen Berechnungen berücksichtigen ebenfalls die Verkehrsbelastungen der Rampen, wonach die gegenständliche Rampe 1 im Ergebnis der Prognose auf Basis der amtlichen Sonderknotenstromzählung vom 27./28.11.2007 insgesamt mit 105 Kfz/24h (entspricht + 15,4 % gegenüber der Zählung 2007) belastet ist. (Rampe 2: 510 Kfz/24h; Rampe 3: 115 Kfz/24h; Rampe 4: 390 Kfz/24h)

Demnach wurden folgende Werte  $DTV_w$  für das Prognosejahr 2025 in die schalltechnischen Berechnungen eingebracht:

	<b>DTV<sub>w</sub> 2007 [Kfz/24h]</b>	<b>GV (p<sub>T</sub>/p<sub>N</sub>) [%]</b>	<b>DTV<sub>w</sub> 2025 [Kfz/24h]</b>	<b>GV (p<sub>T</sub>/p<sub>N</sub>) [%]</b>
<b>B 85</b>				
Karmensölden – Schäflohe	12.360	4,6	<b>13.600</b>	<b>6,5</b>
östlich Schäflohe	12.980	4,6	<b>14.280</b>	<b>6,5</b>
<b>Rampen</b>				
Rampe 1	91	3,0	<b>105</b>	<b>3,0</b>
Rampe 2	465	2,0	<b>510</b>	<b>2,0</b>
Rampe 3	103	4,5	<b>115</b>	<b>4,5</b>
Rampe 4	357	3,0	<b>390</b>	<b>3,0</b>
GVS Schäflohe – Fiederhof zwischen den Rampen	568	3,5	<b>625</b>	<b>3,5</b>

Während die bestehende Fahrbahn einen Fahrbahnbelag aus Asphaltbeton aufweist, für den bei den schalltechnischen Berechnungen kein Korrekturfaktor ( $D_{Stro}$ ) in Ansatz gebracht werden kann, wird der neue Fahrbahnbelag aus einem lärm-mindernden Belag hergestellt (vgl. Auflage unter Teil A. Ziffer 3.5.1), für den nach der RLS-90 ein Korrekturfaktor ( $D_{Stro}$ ) in Höhe von -2,0 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 in Ansatz gebracht werden kann. Dies ist im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt worden.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21. März 1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom 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 1985, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

#### 2.4.4.1.4 **Ergebnis**

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) 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 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV).
- Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten (§ 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV).

Vorliegend handelt es sich um eine "wesentliche" Änderung, denn die Bundesstraße 85 wird baulich um einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV). Die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr muss zwischen zwei Verknüpfungen erfolgen; eine Steigerung des Verkehrslärms ist hingegen nicht erforderlich (vgl. Nr. 10.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97). Dies trifft hier zu. Demnach besteht die Verkehrslärmvorsorgepflicht und es sind somit die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV einzuhalten.

Für die an die Ausbaumaßnahmen angrenzenden Bauflächen im Bereich von Karmensölden und Schäflohe bestehen keine Bebauungspläne. Jedoch werden die Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit sowie ihrer Bebauung und Nutzung von der Planfeststellungsbehörde als Gewerbe-, Misch- bzw. Wohngebiete beurteilt (gem. VLärmSchR 97, Ziffer 10.2, Absatz 4). Dies entspricht der Einstufung im rechtskräftigen Flächenutzungsplan der Stadt Amberg.

#### Aktiver Lärmschutz

Die lärmtechnische Überprüfung wurde für 14 Gebäude auf der Grundlage der technischen Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) unter Anwendung des EDV-Programms „cadna“ durchgeführt. Diese Gebäude sind für die Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen maßgebend und repräsentativ.

Demnach werden im Bereich von Karmensölden die Immissionsgrenzwerte lediglich an einem südlich der Bundesstraße 85 gelegenen Einzelanwesen (Riedweg 2) überschritten (siehe dazu auch Unterlage 4 "Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen").

Aufgrund dieses einen Gebäudes sind dem Grundsatz nach Vorkehrungen wie die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen für einen aktiven Lärmschutz (z. B. Lärmschutzwand, -wall) i. S. v. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG untunlich und können deshalb unterbleiben.

In Schäflohe wird an der, der Maßnahme am nächsten gelegenen und insoweit für eine Beurteilung maßgeblichen, schutzwürdigen Bebauung durch die gegenständliche Maßnahme gegenüber der Bestandssituation eine Minderung der Beurteilungspegel zwischen – 4 dB(A) und – 5 dB(A) erreicht. Insbesondere die maßgebenden

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts) werden bisher als auch künftig deutlich unterschritten. Insoweit besteht keine Verpflichtung zur Anlage von separaten Lärmschutzmaßnahmen.

### Passiver Lärmschutz

Der Eigentümer des vorstehend genannten Gebäudes „Riedweg 2“ hat, aufgrund der Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte, dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen („passiver Lärmschutz“).

Bezüglich Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen gilt die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 04. Februar 1997, BGBl 1997 I S. 172, ber. Fassung vom 12. Februar 1997. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern, z. B.: Einbau von Lärmschutzfenstern, Nachrüstung vorhandener Fenster, Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen). Insoweit ist entsprechend den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 02. Juni 1997, VkBli. S. 434 zu verfahren.

Sofern bereits Fenster eingebaut sind bzw. Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, die den o. g. Richtlinien entsprechen und eine ausreichende Lärmdämmung gewährleisten, entfallen Entschädigungsleistungen. Ausgenommen hiervon sind evtl. trotzdem notwendige Lüftungseinrichtungen.

Einzelheiten sind zwischen dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach und den Betroffenen zu regeln (vgl. Ziffer 21 VLärmSchR 97).

Dieser Ausgleichsanspruch nach § 42 BImSchG – auf passive Lärmschutzmaßnahmen oder auf Geld – ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (vgl. Auflage unter Teil A. Ziffer 3.5.2). Über die Höhe des Ausgleichsanspruchs wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (§ 42 Abs. 3 BImSchG).

#### 2.4.4.2 **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 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 – Stand 2005), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter – tierische

Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien (insbesondere Luftqualitätsrichtlinie) und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

#### 2.4.4.3 **Bodenschutz**

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage ist nach BBodSchG nicht unzulässig.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit werktäglich prognostizierten rund 13.600 bis 14.280 Fahrzeugen / Tag belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten.

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 die vorstehend im Hinblick auf die Schadstoffbelastung (Ziffer 2.4.4.2) genannten Ergebnisse gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 13.600 bis 14.280 Fahrzeugen / Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und Belastungen durch die Bauarbeiten sowie durch die Herstellung und Unterhaltung der Straßenbestandteile erfolgen, sind diese unvermeidbar. Schädliche Bodenveränderungen i. S. des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die zu einer Vorsorgepflicht i. S. des § 7 BBodSchG führen, sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung des öffentlichen Interesses an der vorliegenden Straßenbaumaßnahme mit der eher geringen Gefahr einer schädlichen Bodenveränderung überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens. Im Übrigen steht die Vermeidungs- und Verminderungspflicht des § 7 Satz 3 BBodSchG von vornherein unter der Beschränkung des Verhältnismäßigkeitsvorbehalts.

#### 2.4.5 **Naturschutz- und Landschaftspflege**

Die durch die Baumaßnahme verursachten Einwirkungen auf Natur und Landschaft sind in der landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplanung behandelt (Unterlage 9.2T). Sie sind dort lagemäßig erfasst und im Erläuterungsbericht (Unterlage 9.1T) beschrieben.

##### 2.4.5.1 **Verbote**

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### 2.4.5.1.1 **Schutzgebiete / geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz**

Europäisches ökologisches Netz „Natura 2000“ (§ 32 BNatSchG bzw. Art. 20 BayNatSchG)

Gebiete zum Aufbau und zum Schutz des kohärenten, europäischen, ökologischen Netzes „Natura 2000“-Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) nach der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) als auch Besondere Schutzgebiete (Europäische Vogelschutzgebiete) nach der Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutzrichtlinie) – liegen im Untersuchungsraum nicht vor.

Im weiteren Umkreis des Bauvorhabens liegen folgende Natura 2000-Gebiete:

- FFH-Gebiet DE 6537-371.02: „Vils von Vilseck bis zur Mündung in die Naab“ (ca. 3 km nordöstlich)
- FFH-Gebiet DE 6535-371.07: „Wälder im Oberpfälzer Jura“ (ca. 8 km nordwestlich)

Beeinträchtigungen dieser Gebiete konnten ausgeschlossen werden (Unterlage 9.1T, S. 26). Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG war daher nicht erforderlich.

Schutzgebiete laut §§ 23 bis 29 BNatSchG bzw. Art. 13 bis 17 BayNatSchG

Entlang der Bundesstraße B 85 verläuft das Landschaftsschutzgebiet Nr. 125.05 Schutzstreifen entlang der B 85 neu (§ 26 BNatSchG), das an beiden Seiten der Straße in einem Streifen von 200 m ausgewiesen ist.

Beidseits daran schließt der `Naturpark Hirschwald` an (Bayerischer Staatsanzeiger Nr. 50 vom 15. Dezember 2006), jedoch ohne die Schutzgebiete innerhalb des Naturparks (§ 27 BNatSchG / Art.15 BayNatSchG). Er reicht im Westen bis zur Gemarkungsgrenze Karmensölden.

Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Rahmen der vorliegen Planfeststellung abgewogen, eine gesonderte Befreiung von den Vorgaben dieser Schutzgebiete ist nicht erforderlich (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Flächen nach §§ 30 und 39 BNatSchG bzw. Art. 16 und 23 BayNatSchG

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Biotope der amtlichen bayerischen Biotopkartierung (Stand nach der aktualisierten Fassung von 2006).

<b>Biotopnummer</b>	<b>Biotopbezeichnung Biototyp</b>	<b>Schutzstatus</b>
6536-161.01 02 08 bis 12	Gehölzstrukturen in der Umgebung und im Ortsbereich von Schäflohe; Hecke, naturnah, Feldgehölz, Eichenmischwald, wärmeliebend Magerer Altgrasbestand/ Grünlandbrache	§ 39 BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG z. T. im Landschaftsschutzgebiet
6536-162.11 15 16	Gehölzstrukturen im „Stampfried“, am „Kühberg“ und „Auf der Platte“ Hecke, naturnah, Feldgehölz, Magerer Altgrasbestand/ Grünlandbrache	§ 39 BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG im Landschaftsschutzgebiet
6536-163.02 bis 21 35	Gehölzstrukturen und Grasfluren an der B 85 im westlichen Stadtgebiet Hecke, naturnah, Feldgehölz, Magerer Altgrasbestand/ Grünlandbrache	§ 39 BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG im Landschaftsschutzgebiet
6536-165.02 03	Feuchtfläche (Stadt Amberg) Feuchte, nasse Hochstaudenflur, Großröhricht	§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG im Landschaftsschutzgebiet
6536-167.03 bis 05	Fiederbach zwischen Karmensölden (westlich Stadtgebiet) und Speckmannshof Feuchte, nasse Hochstaudenflur, Großröhricht	§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG im Landschaftsschutzgebiet

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (vgl. Unterlage 9.1T, Ziffer 4.1.1, S. 20) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG) und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen (§ 23 Abs. 3 BayNatSchG) zu. Ein besonderer Ausspruch ist nach Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG bzw. Art. 23 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG entbehrlich. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen im Rahmen der mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbundenen Auflagen beeinträchtigt werden. Rodungsarbeiten dürfen nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen (vgl. Auflage Teil A, Ziffer 3.4.2). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat den Ausnahmen zugestimmt.

Ungeachtet dessen ergäbe zudem eine Abwägung, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind jedenfalls so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen, so dass auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG vorliegen.

Wasserschutzgebiete oder nach dem Bayerischen Waldgesetz geschützte Wälder wie Schutz-, Bann- oder Erholungswälder kommen im Plangebiet nicht vor.

#### **2.4.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz**

##### **2.4.5.1.2.1 Zugriffsverbote**

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

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. 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.

#### § 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

#### **2.4.5.1.2.2 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 verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 9.1, Anhang 7.2 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom

8. Januar 2011 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ (vgl. Unterlage 9.1, Anlage 7.2, S. 4).

Die (geringen) materiellen Änderungen durch das zum 1. März 2010 geänderte Naturschutzrecht im Bereich des Artenschutzes führen nicht dazu, dass die naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Regelung nicht mehr als Entscheidungsgrundlage geeignet wären (vgl. auch Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24. März 2011, Az. IIZ7-4022.2-001/05, S. 2).

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom Oktober 2009 ist auch unter Berücksichtigung des seit 1. März 2010 geltenden BNatSchG vollständig, klar und fachlich fundiert.

Die vom Landschaftsarchitekturbüro Dipl.Ing. Franz J. Kreuz aus Amberg erstellten „Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ vom November 2008 wurden zudem mit Tektur vom 1. März 2010 an die neue Rechtslage angepasst (vgl. Planmappe Unterlage 9.1T Anlage 7.2).

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31). Da das BNatSchG die europarechtlichen Vorgaben jetzt vollständig umsetzt, werden die gemeinschaftsrechtlichen Verbote nicht mehr getrennt angesprochen. Sie werden aber bei der Interpretation der §§ 44 und 45 BNatSchG berücksichtigt.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen im Rahmen der Planauslegung Stellung nehmen. Beanstandungen sind insoweit nicht eingegangen.

#### **2.4.5.1.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität**

Die Vermeidung und Minimierung möglicher Auswirkungen des Bauvorhabens sind im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planmappe Unterlage 9.1T) im Abschnitt „4.2 Konfliktminimierung“ dargelegt.

Folgende Vorkehrungen zur Vermeidung werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von europäischen Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutzrichtlinie zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen:

Allgemeine Maßnahmen:

- (1) Bestandsgebundener Ausbau der B 85 im Bauabschnitt IV
- (2) Minimierung des Flächenbedarfs für den Anschluss von Schäflohe durch den Bau von sogenannten Holländerrampen
- (3) Weitgehend bestandsgebundener Anschluss der Ortschaft Wirnsricht zur Schonung des Biotops 162.14
- (4) Sammlung von Oberflächenwasser in Rückhaltebecken mit breitflächiger Versickerung um Verunreinigung von oberirdischen Gewässern soweit wie möglich zu vermeiden.

Schutzmaßnahmen:

Insbesondere im Bereich des Fiederbachs und der Weiher wird auf den Schutz des Oberflächen-, wie auch des Grundwassers, vor Verunreinigungen besonders durch Wasser gefährdende Stoffe wie Treibstoffe hingewiesen.

Besondere Vorkehrungen zum Schutz wertvoller Vegetationsbestände (naturnahe Hecken, feuchte Hochstaudenfluren und Röhrichte) sind bei den nicht beanspruchten Ökoto- und Biotopflächen vorgesehen. Es wird eine Abgrenzung durch einen Zaun o.ä. erfolgen. Eine ökologische Baubegleitung überwacht die Einhaltung dieser Schutzvorkehrung. Ferner stellt sie durch entsprechende Einweisung der Bauaufsicht und der ausführenden Baufirma sicher, dass keine unnötige Beeinträchtigungen wertvoller Flächen und Bestände erfolgen.

Schutzmaßnahme S1:

Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten erfolgt die Beseitigung von Gehölzbeständen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit (1. März bis 30. September eines Jahres), also in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar.

Schutzmaßnahme S2:

Schutz der vorhandenen Heckenstrukturen (Biotope Nr. 163.105 163.12).

Schutzmaßnahme S3:

Schutz der vorhandenen Grünlandbrache/ Heckenstrukturen (Ökotope Nr. 2.01,2.02).

Schutzmaßnahme S4:

Schutz des vorhandenen Feldgehölzes und des Röhrichtbestandes (Biotope Nr. 163.11,165.02).

Schutzmaßnahme S5:

Schutz der vorhandenen Heckenstrukturen (Biotope Nr. 161.02, 161.10, 161.11).

Schutzmaßnahme S6:

Schutz der vorhandenen Gehölzstrukturen (Biotope Nr. 161.02, 161.10, 161.11).

Schutzmaßnahme S7:

Schutz der vorhandenen Heckenstruktur (Biotop Nr. 162.14).

Vermeidungsmaßnahmen:

Durch die Vergrößerung des Fiederbachdurchlasses (bei Bau-km 0+605 B 85) und der Berücksichtigung eines neuen Kleintierdurchlasses (bei Bau-km 0+050 B 85) wird ein Trenn- und Zerschneidungseffekt der Bundesstraße/Riedstraße - insbesondere für erdgebundene, wandernde Tierarten wie Amphibien – weitgehend vermindert bzw. vermieden (Vermeidungsmaßnahmen V 1 und V 2 i.S. § 15 BNatSchG).

Vermeidungsmaßnahme 1:

Um eine Verminderung der Trenneffekte zu erreichen, wird ein größerer Fiederbachdurchlass, mit Leiteinrichtungen, als Rohrdurchlass DN 2500 (Mindestprofil DN 1400 mm nach MamS 2000) mit bewanderbaren Seitenbermen bei Bau-km 0+605, unter der B 85 hindurch gebaut.

Vermeidungsmaßnahme 2:

Durch den Bau eines Kleintierdurchlasses mit Leiteinrichtungen (Stelzentunnelbauweise, Rechteckprofil auf Streifenfundamente Rahmenprofil von 1500/800 mm bei Bau-km 0+050) wird eine Verminderung des Trenn- und Zerschneidungseffekt der Bundesstraße, und so eine Verringerung des Verlustes von Kleintieren durch Kollision mit dem Straßenverkehr – insbesondere für erdgebundene, wandernde Tierarten wie Amphibien – weitgehend erreicht.

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen = continuous ecological functionality-measures) sind nicht erforderlich.

#### 2.4.5.1.2.4 **Konfliktanalyse**

##### § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008, Az 9 A 14/07 – juris Rn. 91).

Im Hinblick auf § 44 Abs. 5 BNatSchG hat die artenschutzfachliche Untersuchung (Planordner Unterlage 9.1T, Anhang 7.3T) ergeben, dass durch das geplante Bauvorhaben bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (vormals § 42 Abs. 1 Nr. 1) erfüllt werden.

##### § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Im Untersuchungsgebiet wurden folgende streng geschützte Tierarten bzw. europäische Vogelarten nachgewiesen bzw. können potenziell vorkommen:

Streng geschützte Tierarten:

- Bechsteinfledermaus
- Fransenfledermaus
- Großer Abendsegler
- Haselmaus
- Zauneidechse
- Kleiner Wasserfrosch

Europäische Vogelarten:

Artnamen deutsch	Artnamen wissenschaftlich	RLB	RLD	Status	N / p
Amsel	Turdus merula	-	-	B	N
Bachstelze	Motacilla alba	-	-	B	N
Bläuhuhn	Fulica atra	-	-	B	N
Baumfalke	Falco subbuteo	V	3	mB	p
Blaumeise	Parus caeruleus	-	-	B	N
Bluthänfling	Carduelis cannabina	3	V	mB	p
Buchfink	Fringilla coelebs	-	-	B	N
Buntspecht	Dendrocopos major	-	-	B	N
Dorngrasmücke	Sylvia communis	-	-	mB	p
Eichelhäher	Garrulus glandarius	-	-	B	N
Eisvogel	Alcedo atthis	V	V	G	N
Elster	Pica pica	-	-	B	N
Erlenzeisig	Carduelis spinus	-	-	mB	N
Jagdfasan	Phasianus colchicus	-	-	mB	p
Feldlerche	Alauda arvensis	3	V	B	N
Feldsperling	Passer montanus	V	V	B	N
Fichtenkreuzschnabel	Loxia curvirostra	-	-	mB	p
Fitis	Phylloscopus trochilus	-	-	B	N
Gartenbaumläufer	Certhia brachydactyla	-	-	B	N
Gartengrasmücke	Sylvia borin	-	-	B	N
Gartenrotschwanz	Phoenicurus phoenicurus	3	V	B	p
Gelbspötter	Hippolais icterina	-	-	mB	p
Gimpel	Pyrrhula pyrrhula	-	-	B	N
Girlitz	Serinus serinus	-	-	B	N
Goldammer	Emberiza citrinella	V	-	B	N

Artnamen deutsch	Artnamen wissenschaftlich	RLB	RLD	Status	N / p
Graureiher	<i>Ardea cinerea</i>	-	V	G	N
Grauschnäpper	<i>Muscicapa striata</i>	-	-	mB	p
Grünfink	<i>Carduelis chloris</i>	-	-	B	N
Grünspecht	<i>Picus viridis</i>	V	V	mB	p
Hausrotschwanz	<i>Phoenicurus ochruros</i>	-	-	B	N
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	-	V	B	N
Heckenbraunelle	<i>Prunella modularis</i>	-	-	B	N
Kernbeißer	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	-	-	mB	P
Klappergrasmücke	<i>Sylvia curucca</i>	-	V	mB	P
Kleiber	<i>Sitta europaea</i>	-	-	B	N
Kohlmeise	<i>Parus major</i>	-	-	B	N
Kuckuck	<i>Cuculus canorus</i>	V	V	mB	N
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	V	V	G	N
Mäusebussard	<i>Buteo buteo</i>	-	-	G	N
Mehlschwalbe	<i>Delichon urbica</i>	V	V	G	N
Misteldrossel	<i>Turdus viscivorus</i>	-	-	B	N
Mönchsgrasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>	-	-	B	N
Pirol	<i>Oriolus oriolus</i>	V	V	mB	P
Rabenkrähe	<i>Corvus corone</i>	-	-	B	N
Rauchschwalbe	<i>Hirundo rustica</i>	V	V	G	N
Reiherente	<i>Aythya fuligula</i>	-	-	G	N
Ringeltaube	<i>Columba palumbus</i>	-	-	B	N
Rotkehlchen	<i>Erithacus rubecula</i>	-	-	B	N
Schafstelze	<i>Motacila flava</i>	V	3	B	P
Schwarzspecht	<i>Dryocopus martius</i>	V	-	mB	p
Singdrossel	<i>Turdus philomelos</i>	-	-	B	N
Sommergoldhähnchen	<i>Regulus ignicapillus</i>	-	-	B	N
Sperber	<i>Accipiter nisus</i>	-	-	mB	p
Star	<i>Sturnus vulgaris</i>	-	-	B	N
Stieglitz	<i>Carduelis carduelis</i>	-	-	B	N
Stockente	<i>Anas platyrhynchos</i>	-	-	mB	N
Sumpfrohrsänger	<i>Acrocephalus palustris</i>	-	-	mB	N
Sumpfmeise	<i>Parus palustris</i>	-	-	mB	p
Tannenmeise	<i>Parus ater</i>	-	-	B	N
Teichhuhn	<i>Gallinula chloropus</i>	V	V	mB	P
Türkentaube	<i>Streptopelia decaocto</i>	-	V	G	N
Turmfalke	<i>Falco tinnunculus</i>	-	-	G	N
Wachtel	<i>Coturnix coturnix</i>	V	-	mB	P
Wacholderdrossel	<i>Turdus pilaris</i>	-	-	B	N

Artnamen deutsch	Artnamen wissenschaftlich	RLB	RLD	Status	N / p
Waldkauz	<i>Strix aluco</i>	-	-	mB	P
Waldohreule	<i>Asio otus</i>	V	-	mB	P
Waldschnepfe	<i>Scolopax rusticola</i>	V	-	mB	P
Weidenmeise	<i>Parus montanus</i>	-	-	B	N
Wiesenpieper	<i>Anthus pratensis</i>	V	-	mB	P
Wintergoldhähnchen	<i>Regulus regulus</i>	-	-	B	N
Zaunkönig	<i>Troglodytes troglodytes</i>	-	-	B	N
Zilpzalp	<i>Phylloscopus collybita</i>	-	-	B	N

### Erläuterungen:

RL D = Rote Liste Deutschland, RL B = Rote Liste Bayern (jeweils nach BayLfU 2003); Kategorie 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, V = Vorwarnliste; Ausschluss der Betroffenheit: HF = Häufigkeit, RG = Reviergröße, RH = Randhabitat; N = Vorkommen nachgewiesen, p = potenzielles Vorkommen; B = Brutvogel; mB = möglicher Brutvogel; G = Nahrungsgast

Für diese Arten waren mögliche Störungen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit zu untersuchen.

Die artenschutzrechtliche Untersuchung (Planordner Unterlage 9.1T, Anhang 7.3T) hat ergeben, dass durch das geplante Bauvorhaben bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 (vormals § 42 Abs. 1 Nr. 2) BNatSchG erfüllt werden.

### § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Begriff der Beschädigung wird im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgelegt. Es können daher neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen.

Es können im Einzelnen auch Überschneidungen mit dem Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auftreten.

Im Hinblick auf § 44 Abs. 5 BNatSchG hat die artenschutzfachliche Untersuchung (Planordner Unterlage 9.1T, Anhang 7.3T) ergeben, dass bei Einhaltung konfliktvermeidender Maßnahmen (Schutzmaßnahmen 1 bis 7) durch das geplante Bauvorhaben bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie Tatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 erfüllt werden.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Pflanzenarten der besonders geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen im Einwirkungsbereich des Bauvorhabens nicht vor. Alle diese Pflanzenarten können aus Gründen der Verbreitung und fehlender Standorte im Einwirkungsbereich ausgeschlossen werden.

#### § 44 Abs. 5 BNatSchG

Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Wie vorstehend bereits erläutert, wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 sind nicht erforderlich.

Für die Arten, die im Planungsgebiet vorkommen oder potenziell vorkommen können, sind die projektbedingten Wirkfaktoren und Wirkprozesse unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung so gering, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und Verschlechterungen der Erhaltungszustände der lokalen Population nicht gegeben sind.

#### **2.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange**

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 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 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. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Planmappe, Unterlage 9.1T und 9.2T beschrieben. Das Vorhaben 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 Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 9.1T Ziffer 4.2 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

### **2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)**

#### **2.4.5.3.1 Eingriffsregelung**

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft 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.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise 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.

Wird ein Eingriff 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. 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 BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18. März 2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

#### 2.4.5.3.2 **Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30. Oktober 1992, NVwZ 1993, 565) 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 oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot 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. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlagen 9.1T Ziffer 4.2, 9.3T und 9.4) verwiesen.

#### 2.4.5.3.3 **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung**

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30. Oktober 1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 1. September 1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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 bzw. 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 zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet (siehe Planmappe Unterlage 9.1T, 7. Anhang, Tabelle 4).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, 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, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht 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.

Wie in Unterlage 9.1T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

### Flächenumwandlung

Durch die Baumaßnahmen an der B 85 werden die Biotope B 163.06 bis 163.08, 163.10, 163.12 bis 163.19, 163.35, sowie Teile der Biotope 161.02, 163.04, 163.05 und des Ökotops Ö 2.01 (naturnahe Hecken bzw. Feldgehölz) überbaut und in versiegelte Flächen bzw. neue Böschungsflächen umgewandelt. Die vor der Waldfläche (Lebensraum L5) vorhandenen Eichenmischwaldbestände (Biotope B 161.10 und B 161.11) und die älteren Gehölzstrukturen des Biotops B 161.02 werden teilweise überbaut. Die Überbauung der überwiegend bereits beeinträchtigten Biotop- und Ökotopflächen (Hecken, Feldgehölze, Eichenmischwald) beträgt insgesamt 0,973 ha (vgl. Unterlage 9.1T, 7 Anhang, Tabelle 4)

Durch den Bau des Überführungsbauwerkes (BW 1-1) mit den erforderlichen Rampen und einschließlich der Umfahrungsstrecke, werden Mischwaldflächen mit geringer bis mittlerer Bedeutung als Lebensraum überbaut. Der Umfang der Überbauung (Rodung) beträgt insgesamt 0,17 ha, wobei 0,04 ha Waldfläche versiegelt und 0,13 ha durch Straßennebenflächen beansprucht wird. Hinzu kommt die Überbauung von Waldrandflächen, die als wärmeliebender Eichenmischwald biotopkartiert sind (siehe oben).

Durch die Versiegelung der nicht seltenen Waldböden (überwiegend sehr leichte Böden; podsolige Braunerden), die durch den Bau der vorhandenen Straßenkörper bereits teilweise in ihrem Schichtaufbau gestört waren, gehen die Bodenfunktionen (Speicher- und Reglerfunktion, Bedeutung für die Grundwasserneubildung, insbesondere in diesem Naturraum) vollständig verloren. Durch die Verlagerung der Fahrbahnen bzw. den Anschluss der GVS Karmensölden Richtung Poppenricht (Bau-km 0-240 bis 0+000) werden teilweise bisher kaum beeinträchtigte Waldbereiche durch verkehrsbedingte Immissionen neu beeinträchtigt.

Durch den Bau und die Verlagerung der Fahrbahnen werden mehrere feuchte bis nasse Hochstaudenbestände (Biotope B 165.03, B 163.11, Ökotop Ö 1.03) mit zusammen 0,018 ha in Teilflächen beansprucht und zu Böschungsflächen umgewandelt.

Ebenso werden Altgrasbestände überbaut, die aufgrund ihrer Artzusammensetzung, ihres Alters und ihrer Struktur nur geringe Bedeutung als Lebensraum und als lineare Ausbreitungs- / und Wanderachse besitzen.

Auf der gesamten Baustrecke werden durch die neue Fahrbahn bisher offene Bodenflächen versiegelt. Einer bisher versiegelten Fläche von 3,04 ha stehen 5,50 ha Flächenversiegelung durch die Neubaumaßnahme gegenüber. Die zusätzliche Bodenversiegelung beträgt somit 2,46 ha. Die Versiegelung von Bodenfläche stellt einen Eingriff in die mittlere Bedeutung der Böden für die Grundwasserneubildung und die Schadstoffpufferung insbesondere in diesem Naturraum dar.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen (z.B. Baustelleneinrichtung) wird auf landwirtschaftlich genutzte Flächen beschränkt, da hier die Wiederherstellbarkeit gegeben ist und somit keine weiteren bleibenden Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind.

#### Zerschneidungs- und Trenneffekte:

Durch den vorgesehenen Straßenausbau und die teilweise zusätzlichen Wirtschaftswege wird die bestehende Trennwirkung der Bundesstraße B 85 weiter verstärkt. Es ist insbesondere eine verstärkte Barrierewirkung auf wandernde Arten (u. a. Amphibien) zu erwarten. Das bestehende Straßenbauwerk der B 85 stellt in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaufkommen gerade für erdgebundene Tiergruppen bereits ein nahezu unüberwindbares Hindernis dar. Positive Auswirkungen auf Wanderbeziehungen sind vom vergrößerten Fiederbachdurchlass mit bewanderbaren Seitenbermen Bau-km 0+605 B85) und einem Kleintierdurchlass (Bau-km 0+050 B85) zu erwarten. (siehe hierzu Vermeidungsmaßnahmen)

Auswirkungen durch Zerschneidung von Lebensräumen von Arten mit größeren Arealansprüchen sind nicht gegeben, da keine großflächigen Biotopkomplexe neu zerschnitten werden und entsprechende Tierarten nicht vorkommen.

#### Benachbarungs-/ Immissionswirkungen:

Zur naturschutzfachlichen Beurteilung der Beeinträchtigung angrenzender Biotope ist festzuhalten, dass sich die Immissionswirkungen (Luftschadstoffe, feste Schadstoffe, Verkehrslärm) allein durch den Ausbau der Bundesstraße nicht erhöhen werden, da durch die Ausbaumaßnahme nicht unmittelbar ein Anstieg der Verkehrszahlen zu begründen ist. Die Beeinträchtigungszone (50 m ab Fahrbahnrand bei DTV > 10.000 Kfz und 10 m ab Fahrbahnrand bei DTV: < 2.000 Kfz (Ortstraße, GVS) wird v.a. im südlichen Bereich erweitert. Innerhalb dieser Erweiterungszone werden die Biotopflächen B 165.02, B 162.11, B 162.02, 161.11 und im Norden die Biotopfläche B 162.14 in einem Umfang von 0,038 ha neu belastet.

Für die Beeinträchtigungen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Erläuterung	Flächennummer	reale Fläche in ha	Faktor	anrechenbare Fläche in ha	Gesamtfläche in ha (gerundet)
<b>Fläche für Ausgleichsmaßnahmen Naturhaushalt</b>					
Teilfläche der Flurnummern 458, 458/1 Gemarkung Karmensölden extensives Feuchtgrünland; Hochstaudenfluren entlang Fiederbach	<b>A1</b>	0,15	0,5 0,6 <sup>1)</sup>	0,09	
Teilfläche der Flurnummern 1163/1 und 1155/3 (ehemaliger Truppenübungsplatz Fuchsstein)	<b>A2</b>	0,47	1	0,47	
Teilfläche der Flurnummer 1510, Gemarkung Karmensölden	<b>A3</b>	0,14	1	0,14	
Teilfläche der Flurnummer 1510, Gemarkung Karmensölden	<b>A4</b>	0,62	1	0,62	
		<b>1,38</b>			<b>1,32</b>
<b>Fläche für Ausgleichsmaßnahmen Landschaftsbild</b>					
Teilfläche der Flurnummer 1510, Gmkg. Karmensölden	<b>L1</b>	0,50	1	0,50	0,50
		<b>0,50</b>			<b>0,50</b>
<b>Fläche für Ersatzmaßnahmen Naturhaushalt</b>					
Teilflächen der Flurnummern 1163/1 und 1155/3 (ehemaliger Truppenübungsplatz Fuchsstein)	<b>E1</b>	0,89	1	0,89	
		<b>0,89</b>			<b>0,89</b>
<b>Gesamt</b>		<b>2,77</b>			<b>2,71</b>

<sup>1)</sup> Fläche bereits mit anderer Funktion belegt / im Beeinträchtigungsbereich der Straße

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, auf öffentlichen Flächen (hauptsächlich Sammelkompensationsfläche Fuchsstein) erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24. Januar 1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind,

grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23. August 1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 9.1 und 9.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A. Ziffer 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

## 2.4.6 **Gewässerschutz**

### 2.4.6.1 **Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung**

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt. Die wasserrechtliche Planfeststellung ist zulässig, da die Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden. Die unter Teil A. Ziffer 4.3 dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen dienen der Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Ausbaus.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung dieser festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft wie folgt in Einklang:

### Kreuzung und Verlegung des Fiederbaches

Durch die Baumaßnahme sind eine geringfügige Fiederbachverlegung und eine Verlegung eines bestehenden Fiederbachdurchlasses notwendig. Die gewählten Querschnitte im Bereich der Kreuzungen sind nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes Weiden ausreichend bemessen.

### Überschwemmungsgebiet des Fiederbaches

Das natürliche Überschwemmungsgebiet des Fiederbaches, ein Gewässer dritter Ordnung, wird teilweise durch den Straßenbau tangiert.

Hierbei entsteht ein Retentionsraumverlust bei den Rückhaltebecken RRB 1 (BWVZ Nr. 28) und RRB2 (BWVZ Nr. 29). Der Verlust von Retentionsraum liegt im Widerspruch zur Vorgabe des § 31 b Abs. 6 WHG, wonach Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteflächen zu erhalten sind.

Im Rahmen der Abwägung wird festgestellt, dass für den Ausbau der Bundesstraße 85 überwiegend Gründe des Wohles der Allgemeinheit sprechen. Insbesondere tritt durch die Anordnung der Rückhaltebecken eine deutliche Verbesserung der Abflussverhältnisse / Verringerung der Schadstoffeinträge in den Fiederbach gegenüber der bestehenden Situation ein. Demnach ist der Verlust an natürlichem Retentionsraum zulässig, wobei rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen sind.

Als Ausgleich ist eine Abgrabung im Bereich Bau-km 0 + 200 mit einem Volumen von 200 m<sup>3</sup> (t = 0,5 – 1,0m) geplant. Die erforderliche Größe entspricht etwa dem Verlust an Retentionsraum im Bereich der Rückhaltebecken und der zusätzlichen Fiederbachkreuzung. Dazu besteht von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Weiden Einverständnis.

Die Planunterlagen vom 12. Dezember 2008 wiesen zudem einen Retentionsraumverlust durch die Dammschüttung des Überführungsbauwerkes im Zuge des Riedweges auf. Durch den Verzicht dieses Bauwerkes entsteht hierdurch kein Retentionsraumverlust mehr, der abzuwägen und auszugleichen wäre.

#### **2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse**

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht

dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Die Einleitungsstellen sind in den Planfeststellungsunterlagen näher bezeichnet (Unterlage 10.1 und 10.2)

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Teil A. Ziffer 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Teil A. Ziffer 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für die in den Planunterlagen vorgesehenen Gewässerausbauten gemäß §§ 67 ff. WHG werden von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die wasserrechtliche Planfeststellung ist zulässig, da die Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient und Rechte Anderer nicht nachteilig betroffen werden (Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG).

## 2.4.7 **Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen**

### 2.4.7.1 **Landwirtschaft**

Die Maßnahme beansprucht Grundeigentum, das bisher vor allem als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 8.1T und 8.2) verwiesen. Diese Inanspruchnahme beeinträchtigt zwar die Belange der Landwirtschaft; die Beeinträchtigungen erreichen durch den Ausbau am Bestand jedoch nicht ein Maß, das eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum erwarten ließe. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die

vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 14,19 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch das parallel zur Bundesstraße 85 geführte Wirtschaftswegenetz sowie durch die Überführung der GVS Schäflohe – Fiederhof angepasst. Der Lückenschluss der GVS Fichtenhof-Poppenricht mit der Anbindung Karmensölden an den bereits gebauten Anschluss an die Bundesstraße 85 (Bauabschnitt III) schafft zudem eine weitere höhenfreie Querung für den landwirtschaftlichen Verkehr.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

#### 2.4.7.2 **Forstwirtschaft**

Zwischen Bau-km 1+500 und Bau-km 1+575 wird durch das Bauvorhaben eine 0,1490 ha große Waldfläche am Nordrand einer insgesamt rund 3 ha großen Waldinsel gerodet. Der Waldfunktionsplan für den Teilabschnitt Region Oberpfalz-Nord stellt in der Waldfunktionskarte für den Landkreis Amberg-Weizsach und die kreisfreie Stadt Amberg (Stand 2000) im Bearbeitungsgebiet die Waldflächen südlich der B 85 und die Flächen im westlichen Teil (bis Bau-km 1+080) als Wald mit der besonderen Bedeutung für das Landschaftsbild dar. Die gesamten Waldflächen im Bearbeitungs-

raum sind als Wald mit besonderer Bedeutung für den Wasserschutz (außerhalb von amtlichen Wasserschutzgebieten und wasserwirtschaftlichen Vorranggebieten) dargestellt (Unterlage 9.1T, 3.3.5).

In der Stellungnahme vom 10.03.2009 hat sich das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth (Dienststelle Kemnath) zu der Beeinträchtigung von Wald im Bereich der Planfeststellung geäußert. Der Rodungserlaubnis kann demnach nur dann zugestimmt werden, wenn die Rodung den Waldfunktionsplänen nicht widerspricht oder deren Ziele nicht gefährdet (Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG). Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth geht davon aus, dass durch die Zurücknahme des nördlichen Waldrandes um durchschnittlich etwa 20 m der Charakter und die Funktion des Waldes nicht oder zumindest nicht erheblich beeinträchtigt werden. Einer Rodungserlaubnis kann demnach im Rahmen der Planfeststellung zugestimmt werden.

Unter Berücksichtigung der vorwiegend betroffenen Funktion des Waldes im Untersuchungsraum wurde ein Ersatz für die überbauten Waldflächen vorgesehen (0,1034 ha auf der Sammelkompensationsfläche „Fuchsstein 1“). Dies ist insofern möglich, als die Schutzfunktion des überbauten Waldes für das Landschaftsbild durch die verbleibenden Wälder weiterhin gewährleistet ist.

#### 2.4.7.3 **Jagd- und Fischereiwesen**

Belange der Jagd werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Der Bezirk Oberpfalz – Fachberatung für Fischerei - hat in seiner Stellungnahme vom 14.01.2009 verschiedene Auflagenvorschläge vorgebracht. Diese Vorschläge wurden in diesem Beschluss unter Teil A. Ziffern 3.1.6 und 3.4 im Wesentlichen berücksichtigt.

#### 2.4.8 **Sonstige öffentliche Belange**

##### 2.4.8.1 **Träger von Versorgungsleitungen**

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A. Ziffer 3. wird verwiesen.

#### 2.4.8.2 Denkmalschutz

Die Planung ist in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mit den Belangen der Denkmalpflege vereinbar, insbesondere trägt sie möglichen Bodendenkmälern Rechnung.

Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege liegen folgende drei nach Art. 3 BayDSchG geschützte vermutete Bodendenkmäler vor:

- Inv. Nr. V-3-6536-0001  
Vermuteter Schlackenplatz und Eisenverhüttung  
Flur-Nr. 446, 609, 610, 1545 (Gemarkung Karmensölden)
- Inv. Nr. V-3-6536-0002  
Vermuteter Schlackenplatz und Eisenverhüttung  
Flur-Nr. 1293, 1294, 1307, 1545 (Gemarkung Karmensölden)
- Inv. Nr. V-3-6536-0003  
Ehemals Eisenschlackenhalde, vielleicht auch Verhüttungsplatz des Mittelalters und der Neuzeit  
Flur-Nr. 1543 (Gemarkung Karmensölden)

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern unter Auflagen Teil A. Ziffer 3.7.1 zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Teil C. Ziffer 2.3 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor.

Sollten 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 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für 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 Schutzauflagen (Teil A. Ziffer 3.7.1 ) vorgesehenen Maßgaben.

Die in Teil A. Ziffer 3.7.1 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden, Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. 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 Vorhabensträger 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 (Prospektion von Verdachtsflächen) abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wird. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

## 2.5 **Würdigung der Stellungnahmen der Behörden und Verbände**

Behörden und Verbände, die keine Stellungnahmen erhoben haben bzw. hinsichtlich deren Einwendungen in Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte, sind:

- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Regensburg
- E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz, Regensburg
- Vermessungsamt Amberg
- PLEdoc GmbH, Essen

- Landratsamt Amberg-Sulzbach
- Stadtwerke Amberg
- Teilnehmergeinschaft Karmensölden
- E.ON Bayern AG, Regensburg
- Wasserwirtschaftsamt Weiden
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München

Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 28. Juli 2011, auf die geänderten Planunterlagen, die Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A. Ziffern 3. und 4.) wird verwiesen.

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarungen mit dem Baulastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

Die Einwendungen, Stellungnahmen bzw. Forderungen sind nachfolgend jeweils unterstrichen dargestellt.

#### 2.5.1 **Stadt Amberg**

Auf die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen in Karmensölden wird Wert gelegt.

##### Würdigung:

Auf die Ausführungen unter Teil C. Ziffer 2.4.4.1 wird verwiesen. Demnach sind Lärmschutzmaßnahmen für Karmensölden, bis auf passive Maßnahmen für das Gebäude Riedweg 2, nicht zu leisten.

Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bietet der Vorhabensträger der Stadt Amberg jedoch an, auf freiwilliger Basis und in Abstimmung mit den Grundstücksbetroffenen kostenfrei verbleibende Überschussmassen seitlich so abzulagern, dass dadurch die Lärmsituation in Karmensölden verbessert wird. In der Erörterung vom 28. Juli 2011 hat die Stadt Amberg dabei dem Vorhabensträger ihre Unterstützung

angeboten, z. B. durch Bereitstellung öffentlicher Flächen. Diese Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Gegebenenfalls notwendige Genehmigungen sind gesondert einzuholen.

Die Möglichkeit zur Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen in Schäflohe soll überprüft werden.

Würdigung:

Auf die Ausführungen unter Teil C. Ziffer 2.4.4.1 wird verwiesen. Demnach sind Lärmschutzmaßnahmen für Schäflohe nicht zu erforderlich.

Im Bereich Schäflohe wird demnach an der nächst gelegenen schutzwürdigen Bebauung durch die gegenständliche Maßnahme gegenüber der Bestandssituation eine Minderung der Beurteilungspegel zwischen - 4 dB(A) und - 5 dB(A) erreicht und insbesondere die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts) bisher als auch künftig deutlich unterschritten.

Insoweit entstehen für den Vorhabensträger keine Verpflichtungen für Lärmschutzmaßnahmen.

Es wird angeregt, insbesondere bei der Entwässerungsplanung der Buswende- und -haltestelle den späteren Gehwegausbau zu berücksichtigen, um Mehrkosten zu vermeiden.

Würdigung:

In der Erörterung vom 28. Juli 2011 sagte der Vorhabensträger zu, die Entwässerung mit der Stadt Amberg abzustimmen. Die von der Stadt Amberg geplante Anlage eines Gehweges bleibt ohne Einschränkungen möglich. Details werden im Zuge der Ausführungsplanung abgestimmt.

Gegen die geplante Kostenübernahme der Gehwege zu den Bushaltestellen im Bereich der Überführung der GVS Schäflohe Fiederhof wird Einspruch eingelegt.

Würdigung:

Mit Schreiben vom 18. November 2011 hat die Stadt Amberg dazu mitgeteilt, dass der Bauausschuss der Stadt Amberg am 12. Oktober 2011 beschlossen hat, dem Bau der Gehwege zum Anschluss der Bushaltestellen im Knotenpunktbereich B 85 / GVS Schäflohe – Fiederhof im Zuge des Planfeststellungsverfahrens einschließlich

der Kostenübernahme (ca. 19.000,-- €) zuzustimmen. Der Einwand wurde damit zurückgenommen.

#### 2.5.2 **Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach**

Bereich Schäflohe: Beide Haltestellen sind mit geeigneten Gehwegen an den Ort Schäflohe anzubinden.

Würdigung:

Es wird auf den Teil C. Ziffer 2.4.3.3 verwiesen.

#### 2.5.3 **Bezirk Oberpfalz, Fachberatung Fischerei, Regensburg**

Der Antragsteller möge verpflichtet werden, das aus dem RRB abfließende Oberflächenwasser (Bau und Betrieb der Straße) bei Bedarf und auf Verlangen des LRA AS physikalisch, chemisch und biologisch auf seine Kosten untersuchen zu lassen.

Würdigung:

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht die Notwendigkeit, das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach dazu zu verpflichten. Im Bedarfsfall stehen dem Landratsamt Amberg-Sulzbach als Wasserbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt die notwendigen Befugnisse nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der Gewässeraufsicht nach den wasserrechtlichen Bestimmungen (§§ 100 ff. WHG, Art. 58 f BayWG) mit entsprechender Kostenregelung zur Verfügung.

#### 2.5.4 **Landesamt für Umweltschutz, Augsburg**

Es wird angeregt zu prüfen, ob nicht Teile der im Planfeststellungsabschnitts anfallenden Überschussmassen als Seitendeponie etwa von Bau-km 0+200 bis 0+700 in Form eines 4m hohen Lärmschutzwalles abgelagert werden könnten.

Würdigung:

Auf die Ausführungen unter Teil C. Ziffer 2.4.4.1 wird verwiesen. Demnach sind Lärmschutzmaßnahmen für Karmensölden, bis auf passive Maßnahmen für das Gebäude Riedweg 2, nicht zu leisten.

Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bietet der Vorhabensträger der Stadt Amberg jedoch an, auf freiwilliger Basis und in Abstimmung mit den Grundstücks-

betroffenen kostenfrei vom Bau her noch zu entsorgende Überschussmassen seitlich abzulagern, dass dadurch die Lärmsituation in Karmensölden verbessert wird.

#### 2.5.5 **Teilnehmergemeinschaft Karmensölden / Bayerischer Bauernverband Amberg**

Die vorgesehene Bushaltestelle an der Schäfloher Kreuzung von Amberg kommend wäre besser angelegt, wenn diese auf der Amberger – nicht Sulzbacher Seite – positioniert wäre. Die Kinder, die aus der Ortsmitte Schäflohe kommen, bräuchten nicht die Straßenseite wechseln, da bis zum Feuerwehrhaus ein Gehweg eingeplant ist.

##### Würdigung:

In der Erörterung vom 28. Juli 2011 wurde vom Vorhabensträger zugesagt, die Notwendigkeit dieser Verlegung aufgrund der geänderten Fahrbeziehungen der Buslinie 56 zu prüfen und mit dem Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach abzustimmen. Dies ist erfolgt mit dem Ergebnis, dass die Bushaltestelle ohne neue Betroffenheiten an die Rampe 2 verlegt werden konnte. Auf das Deckblatt und die Roteintragung im Bauwerksplan Unterlage 6.1 Blatt Nr. 2 wird verwiesen.

Es soll sichergestellt werden, dass die Unterhaltungspflicht für die Wege 2, 4 und 8 bei der Gemeinde oder der Bundesstraßenverwaltung liegen, und nicht auf die Anlieger oder die Teilnehmergemeinschaft übertragen wird.

##### Würdigung:

Die Bauwerksnummer 4 (vgl. Unterlage 6.1 Blatt Nr. 1T) entfällt, da die Überführung des Riedweges (BWVZ Nr. 18) im Rahmen der Tektur vom 1. März 2010 wie beschrieben weggefallen ist. Unter BWVZ Nr. 2 und 8 (Unterlage 6.1 Blatt Nr. 1T und 2) ist als künftiger Unterhaltungspflichtiger und Eigentümer die Stadt Amberg angegeben. Somit erübrigt sich der Einwand.

#### 2.5.6 **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg, Amberg und Tirschenreuth**

Der bereits bestehende Flurbereinigungsweg zwischen Karmensölden und Schäflohe (ab Karmensölden Ost, Flurnummer 608, nördlich der B 85) sollte für die künftig stärkeren Belastungen durch landwirtschaftlichen Verkehr entsprechend ausgebaut werden. Der vorhandene Weg ist für die Belastung mit größeren Achslasten nicht ausreichend befestigt.

Würdigung:

Eine maßnahmenbedingte Ursächlichkeit für eine Ertüchtigung und/oder eine Änderung des bestehenden, plangemäß baulich nicht zu verändernden Privatweges wird von der Planfeststellungsbehörde nicht erkannt. Maßnahmenbedingt finden keine unmittelbaren oder mittelbaren Eingriffe in den bestehenden Privatweg der Teilnehmergeinschaft Karmensölden (Flur-Nr. 608) statt. Zudem erfolgt maßnahmenbedingt keine Änderung der Verkehrsbedeutung dieses Weges (z. B. keine Ausweisung der B 85 als Krafffahrstraße).

Die Forderung, nicht maßnahmenursächlich veranlasste Probleme im Zuge des vorliegenden Straßenbauvorhabens mit zu lösen, wird daher zurückgewiesen.

Im vorliegenden Fall wird davon ausgegangen, dass durch die Zurücknahme des nördlichen Waldrandes um durchschnittlich etwa 20 m der Charakter und die Funktionen des Waldes nicht oder zumindest nicht erheblich beeinträchtigt werden. Der neu entstehende, nordexponierte Waldrand sollte allerdings durch Unterpflanzung mit standortgemäßen einheimischen Laubholz- und Straucharten stabilisiert werden.

Würdigung:

Für die gewünschte Unterpflanzung ist das Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer erforderlich.

In der Erörterung sagte der Vorhabensträger zu, bei Einverständnis der Eigentümer die Unterpflanzungen durchzuführen. Zeitpunkt, Art und Umfang der vorgesehenen Maßnahmen werden mit den betroffenen Grundeigentümern festgelegt. Dies ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen und zu regeln.

## 2.5.7 **Wehrbereichsverwaltung Süd, München**

Es wird darauf hingewiesen, dass die im Plangebiet verlaufende Bundesstraße B 85 als Verbindungsstraße 7635 Bestandteil des Militär-Straßen-Grund-Netzes (MSGN) ist. Für die weiterführenden Planungen wird daher um Beachtung des Allgemeinen Rundschreiben Nr. 22/1996 des BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ (RABS) gebeten.

Würdigung:

Der Vorhabensträger sichert zu, dass die RABS in der vorliegenden Planung berücksichtigt worden ist.

## 2.6 **Private Belange und Würdigung der Einwendungen bzw. Forderungen Privater**

Für die Baumaßnahme wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 8.1, Blatt Nrn. 1T und 2 sowie Unterlage 8.2T) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen benötigten Grundstücken handelt es sich vorwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die durch das Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum zählen in hervorragender Weise zu den abwägungserheblichen Belangen und wurden insbesondere bei der Frage, ob die Maßnahme erforderlich ist und wie sie gebaut und ausgestattet wird, berücksichtigt (BVerwG, BayVBl. 1981, S. 309).

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Trasse, die, um das Planungsziel in gleicher Weise zu erreichen, in geringerem Ausmaß in Rechte Dritter eingreift, steht nicht zur Verfügung.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. Art. 40 BayStrWG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999 – BVerwG 4 A 18.98). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (BayVGH, Urteil vom 10. November 1998, Az.: 8 A 96.40115 unter Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1997, Az.: 4 B 63.97).

Sollten gegenüber den im Planfeststellungsverfahren erkennbar gewordenen Tatsachen Gefährdungen von betrieblichen Existenzen eintreten, so kann das nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens nicht zu einer anderen Entscheidung über die Plantrasse führen. Die Betriebsführer sind wegen der eintretenden Nachteile auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen.

Es wird darauf hingewiesen, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Stadt Amberg, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Sofern Ausfertigungen des Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG in der öffentlichen Bekanntmachung angegebenen Frist schriftlich angefordert werden, wird die Einwendernummer individuell mitgeteilt, bei den Rechtsanwaltskanzleien auch in Listen für ihre Mandanten. [Anmerkung: Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird – unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (Eheleute, Familien usw.) handelt – stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.]

#### 2.6.1 **Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden**

Im Verfahren wurden von mehreren Betroffenen gleiche Einwendungen erhoben. Diese Einwendungen werden wie folgt zusammengefasst. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 28. Juli 2011 wird zudem verwiesen.

##### 2.6.1.1 **Wertverlust**

Verschiedene Einwender haben im Verfahren vorgebracht, dass ihre Grundstücke aufgrund der geplanten Straßenbaumaßnahme einen Wertverlust erleiden würden. Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Vernässung oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der Änderung der Straße (z.B. durch die Anlage von Zu- und Abfahrtsrampen) sind als bloße Erwartung auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der geänderten 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 Grundgesetz. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird.

Art. 14 des Grundgesetzes schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahmen faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass die weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

#### 2.6.1.2 **Flächenverlust**

Für das Vorhaben werden rund 4,6 ha Fläche (inclusive Flurstücke der Teilnehmergemeinschaft Karmensölden) aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Drohende Existenzgefährdungen werden im Anhörungsverfahren von den Betroffenen bzw. Fachstellen (ALF) nicht vorgebracht und sind auch sonst nicht ersichtlich.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (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- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

#### 2.6.1.3 **Brückenbauwerk 0-1: Überführung Riedweg**

Von Seiten der Stadt Amberg als künftigem Baulastträger, der TG Karmensölden, des Bayerischen Bauernverbandes sowie von Seiten der Bürgerschaft aus Karmensölden wurde die Überführung des Riedweges nach Auslegung der Planunterlagen vom 12. Dezember 2008 mit folgenden Begründungen abgelehnt:

- Bei der vorgelegten Planung müssten landwirtschaftliche Fahrzeuge die Ortschaft Karmensölden passieren.
- Die Kreuzung in der Ortsmitte (Einmündung Heinrichsweg in die Karmensöldner Straße) wäre für landwirtschaftliche Fahrzeuge nur mit Schwierigkeiten zu passieren. Insoweit seien dort ohnehin bereits bauliche Maßnahmen veranlasst worden.
- Eine Gefährdung spielender Kinder sei auf dem Spielplatz (Flur-Nr. 465) durch den tangierenden landwirtschaftlichen Verkehr nicht ausgeschlossen.
- Lärmbelästigung infolge der Verkehrsführung landwirtschaftlicher Verkehre durch den Ort.
- Beanspruchung wertvollen Grundes aus dem Grundstück Flur-Nr. 461/1.
- Ökologisch wertvolle Flächen würden zerstört.
- Die Erschließung des Grundstückes Flur-Nr. 461/1 würde erschwert.
- Geringe Entfernung zum Bauwerk im Zuge der GVS Fichtenhof - Poppenricht. Insoweit entstehende Umwege seien zuzumuten.

Auf die Überführung des Riedweges durch ein Brückenbauwerk wurde angesichts der Stellungnahmen sowie angesichts der Hinweise auf eine Entbehrlichkeit dieses Bauwerkes verzichtet und eine entsprechende Tektur der Planunterlagen ohne ein Brückenbauwerk bei Bau-km 0+237 mit Datum vom 1. März 2010 erarbeitet.

Nachdem der geplante Dammkörper für den streitgegenständlichen Riedweg mit Entfall des Brückenbauwerkes entbehrlich wurde, ist auch dieser im Rahmen der Planänderung nicht mehr vorgesehen. Nachdem dieser Dammkörper jedoch für die unmittelbar benachbarte Bebauung gegenüber der B 85 eine abschirmende Funktion aufgewiesen hätte, werden durch die Tektur bei einzelnen Anwesen je nach Berechnungspunkt um bis zu max. 0,4 dB(A) höhere Beurteilungspegel auftreten. Dennoch werden vorhabensbedingt weder die Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalls noch die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [64/54 dB(A)] erreicht oder überschritten.

#### Geprüfter Alternativvorschlag

Eine alternative Überführung am östlichen Rand von Karmensölden bei Bau-km 0+600 wurde untersucht. Hierzu darf auf die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) der Planfeststellungsunterlagen Kap. 4.3 verwiesen werden.

Aufgrund der dort vorliegenden topografischen Verhältnisse wären beim Alternativvorschlag erheblich umfangreichere Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere in das Landschaftsbild aber auch in privates Grundeigentum entstanden. Infolge der dort notwendigen umfangreichen Erd- und Brückenbaumaßnahmen (Dammhöhen bis 10 m; eine mit ca. 40 m Lichte Weite gegenüber der plangegegenständlichen Lösung [LW: 23,3 m] deutlich größere Bauwerkslänge) gestaltet sich dieser Alternativvorschlag deutlich kostenintensiver und insgesamt wesentlich eingriffserheblicher.

Die Variante erfordert zudem u. a. den flächenintensiven Neubau eines öFW östlich von Karmensölden. Damit verbunden wären insbesondere umfangreiche Eingriffe in die Grundstücke Flur-Nrn. 607, 608, 609, 610, 612, 1552, 1555, 480, 613, 615 und 1558 (summieren sich insgesamt auf einen gegenüber der Lösung vom 12. Dezember 2008 um ca. 0,852 ha umfangreicheren Grunderwerb) sowie in Natur und das Landschaftsbild. Auch wäre der „Heziloweg“ an diese Wegeführung anzubinden.

Aufgrund der vorliegenden topografischen Verhältnisse müssten neben den Eingriffen auf der Nordseite der B 85 insbesondere südlich der B 85 umfangreiche bis zu knapp 10 m hohe Dämme errichtet werden, um einerseits die B 85 zu überbrücken sowie andererseits den Höhenunterschied zwischen dieser Überführung und dem anstehenden Gelände zu überwinden.

Bei gleichzeitiger Überbrückung des landwirtschaftlichen Weges Flur-Nr. 1552 müsste das Brückenbauwerk über die B 85 eine Lichte Weite von ca. 40 m aufweisen (plangegegenständliche Brücke bei Bau-km 0+237: LW = 23,30 m); dies allein würde Mehrkosten in erheblicher Höhe verursachen. Alternativ hierzu könnte der landwirtschaftliche Weg (Fl. Nrn. 1552 und 612) beidseits der Brücke auf deren Höhe angepflastert werden, was wiederum analog umfangreiche Dämme parallel zur B 85 erforderlich machen würde.

In beiden Fällen müsste der Fiederbach sowie der parallel hierzu verlaufende Fiederbachsammler (Schmutzwasserkanal) im jeweils betroffenen Bereich verlegt bzw. angepasst werden. Gleichfalls wäre die ökologisch hochwertige Fläche, Grundstück Flur-Nr. 1555, zu überbauen.

#### Fazit:

Insoweit sprechen neben der umfangreicheren Grundinanspruchnahme insbesondere wirtschaftliche, ökologische und wasserwirtschaftlich Gründe gegen die vorgeschlagene Alternativlösung.

Aufgrund dessen wurde auf eine Überführung gänzlich verzichtet. Dies erscheint auch im Hinblick auf betroffene private Belange, insbesondere der landwirtschaftlichen Betriebe, vertretbar.

Nach Wegfall des Brückenbauwerks bleibt eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz nördlich der B 85 über die bereits vorhandene Überführung der B 85 im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Fichtenhof – Poppenricht erhalten. Die (einfache) Strecke z.B. vom Hofanwesen „Riedweg 2“ in die Ortsmitte von Karmensölden beträgt bisher ca. ca. 580 m. Künftig beträgt diese ca. 1.200 m. Die (einfache) Strecke verlängert sich demnach um ca. 620 m. Demgegenüber werden die gegen das Brückenbauwerk vorgebrachten Einwände sowie die dafür erforderlichen Baukosten und Eingriffe in Natur und Landschaft als schwerwiegender bewertet.

#### 2.6.1.4 **Verkehrszahlen für schalltechnische Berechnungen**

Es wurden Einwendungen erhoben, dass die für die schalltechnischen Berechnungen berücksichtigten Verkehrszahlen veraltet sind bzw. den aktuellen Mautausweichverkehr von der Bundesautobahn A 6 nicht berücksichtigen. Zudem sei das erhöhte Verkehrsaufkommen, bedingt durch den zusätzlichen Fahrstreifen, nicht in die Berechnungen mit eingegangen.

Aus den Ausführungen unter Teil C. Ziffer 2.4.4.1.3 i.V.m. Ziffer 2.3.3.4 wird jedoch ersichtlich, dass aufgrund der vorliegend erfolgten Hochrechnung der Ergebnisse der amtlichen Sonderverkehrszählung (anstatt der Verwendung der Hochrechnungsergebnisse der SVZ 2005) insgesamt deutlich auf der sicheren Seite liegende Ausgangsdaten (hohe Verkehrsbelastungszahlen) bei den schalltechnischen Berechnungen verwendet wurden.

Bei den Tag- und Nachtwerten wurden insoweit gegenüber den Hochrechnungsergebnissen der turnusmäßigen amtlichen Straßenverkehrszählung – SVZ – um bis zu ca. 25 % höhere Verkehrsmengen in Ansatz gebracht.

Planungsgegenstand ist der Ausbau einer bereits bestehenden zweistreifigen Bundesstraße 85 zu einer dreistreifigen Straße mit alternierender 2+1 Verkehrsführung. Durch das plangegenständliche Vorhaben werden daher keine Kapazitätserweiterungen im Straßenzug der B 85 erzielt. Ziel der vorliegenden Planung ist es vielmehr, die ohnehin vorhandenen Verkehre künftig sicherer abzuwickeln.

Eine Verkehrssteigerung des Verkehrsaufkommens durch den Anbau einer dritten Fahrspur sowie eine Berücksichtigung von veralteten Verkehrszahlen wird demnach von der Planfeststellungsbehörde nicht erkannt und im Verfahren auch nicht substantiiert dargelegt.

#### 2.6.1.5 **Fehlende Lärmschutzmaßnahmen in Karmensölden und Schäflohe**

Wie die schalltechnischen Untersuchungen (vgl. Teil C. Ziffer 2.4.4.1 und Unterlage 4T) im Bereich Karmensölden und Schäflohe zeigen, werden trotz der hohen Verkehrsbelastung auf der B 85 die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte i. S. v. § 2 Abs. 1 16. BImSchV nicht überschritten (einzige Ausnahme bildet das Anwesen Riedweg 2, bei dem Grenzwertüberschreitungen festzustellen sind), so dass hieraus keine rechtliche Verpflichtung des Vorhabensträgers erwächst, Lärmvorsorgemaßnahmen durchzuführen. Insoweit sind entsprechende Wände und Erdwälle längs der B 85 auch nicht in den gegenständlichen Planunterlagen enthalten.

Ausweislich der Stellungnahme des Landesamts für Umweltschutz stimmen die Ergebnisse der Vergleichsberechnung des LfU mit den Berechnungen des Vorhabenssträgers im Rahmen der erzielbaren Rechengenauigkeit überein.

Ausweislich der Berechnungsergebnisse werden maßnahmenbedingt die Beurteilungspegel an den schützenswerten Gebäuden vermindert. Ursachen hierfür sind:

- das Abrücken des neuen Fahrstreifens der B 85 von der Bebauung im Bereich der Ortschaft Karmensölden auf südlicher Seite.
- die Führung der B 85 in Einschnittslage im Bereich der Ortschaft Schäflohe im Maximum bis zu 5,30 m.
- die Verwendung eines lärmindernden Belages, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht, anstelle von Asphaltbeton als Fahrbahnbelag für die B 85.

Im Bereich Schäflohe wird daher an der nächst gelegenen schutzwürdigen Bebauung durch die gegenständliche Maßnahme gegenüber der Bestandssituation eine Minderung der Beurteilungspegel zwischen - 4 dB(A) und - 5 dB(A) erreicht und insbesondere die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts) bisher als auch künftig deutlich unterschritten. Im Bereich

Karmensölden wird eine Minderung von bis zu - 3 dB(A) erreicht. Auch hier werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte weiterhin unterschritten (Ausnahme: Anwesen Riedweg 2).

Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bietet der Vorhabensträger der Stadt Amberg für den Bereich Karmensölden an, auf freiwilliger Basis und in Abstimmung mit den Grundstücksbetroffenen kostenfrei vom Bau her noch zu entsorgende Überschussmassen so seitlich abzulagern, dass dadurch die Lärmsituation in Karmensölden verbessert wird. Die Stadt Amberg unterstützt dabei den Vorhabensträger z. B. durch Bereitstellung öffentlicher Flächen. Dies ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen und zu regeln. Ggf. notwendige Genehmigungen sind gesondert einzuholen.

#### 2.6.1.6 **Forderung nach geeigneter Busbucht für die Richtung Poppenricht – Fichtenhof**

Durch den plangemäßen Ausbau (Lückenschluss) der Gemeindeverbindungsstraße Fichtenhof – Poppenricht waren vom Vorhabensträger in den Planfeststellungsunterlagen vom 12. Dezember 2008 für Karmensölden Bushaltemöglichkeiten im neuen Einmündungsbereich (ca. Bau-km 0+040 rechts und 0+100 links) vorgesehen. Begründet wurde dies durch die Schließung der Einmündung der Karmensöldner Straße an die B 85 bei Bau-km 0+370. Dadurch könne der Linienbus der Linie 56 nicht mehr die bisherigen Bushaltestellen in Karmensölden anfahren.

Eingewendet wurde, dass die neue Haltemöglichkeit Richtung Fichtenhof keine Haltebucht, keine Unterstellmöglichkeit sowie keine ausreichende Beleuchtung aufweisen würde. Zudem sei die Querung der GVS ohne geeignete Querungshilfe insbesondere für Schüler zu gefährlich.

Eine entsprechende Tektur der Planunterlagen mit Verlegung der Bushaltebucht wurde mit Datum vom 1. März 2010 erarbeitet. Die Tektur sieht vor, dass eine Buswendemöglichkeit im Bereich der Einmündung der Karmensöldner Straße in die GVS Fichtenhof – Poppenricht angeordnet werden kann, so dass abseits der GVS Fichtenhof – Poppenricht eine gemeinsame Bushaltemöglichkeit für beide Fahrrichtungen angeboten werden kann. Insoweit erübrigen sich die bisherigen Haltemöglichkeiten. Durch die Tektur haben sich ebenfalls die Einwände zur Beleuchtung erübrigt.

Mittlerweile wird Karmensölden über die Gemeindeverbindungsstraße Schäflohe – Karmensölden Heinrichsweg angefahren. Im Ortszentrum wurde hierfür eine neue

zentrale Unterstellmöglichkeit geschaffen. Die Routenänderung der Linie 56 verläuft somit unabhängig zur B 85 – Ausbaumaßnahme. Da die in der Tektur vorgesehene Buswendemöglichkeit nicht nur den Zwecken der öffentlichen Verkehrsmittel dient, sondern auch gleichzeitig die Erschließung des angrenzenden Flurstückes Nr. 68 sichert, ist die Wendemöglichkeit trotz geänderter Busverbindung bzw. Bushaltestellen im Umfang notwendig und gerechtfertigt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht demnach die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel in Karmensölden nach Schließung (Auflassung) der Zufahrt an die B 85 für weiterhin gewährleistet. Weitere erforderliche Maßnahmen, die über die Tektur hinausgehen, sind durch den Vorhabensträger nicht zu leisten.

#### **2.6.1.7 Abrücken der Rampen 1 und 2 und Verlegung des vorhandenen RRB in Schäflohe**

Eingewendet wurde, dass die Rampen 1 und 2 sowie die Parallelwege bei Schäflohe näher an die B 85 herangerückt werden sollten (vgl. z. B. Unterlage 3T und 6.2T vom 1. März 2010). Dafür müsste das RRB auf Grundstück Flur-Nr. 1543/1 der Gemarkung Karmensölden (Bau-km 1+450 links) nach Norden Richtung Schäflohe verlegt werden.

Laut Einwendungen hätten die Eigentümer der insoweit betroffenen Grundstücke Flur-Nr. 1309 und 1310 der Gemarkung Karmensölden keine Einwände, wenn eine Begrünung erfolgen würde.

Abgesehen von den Verlegekosten bräuchte weniger Grund beansprucht werden und es müssten weniger Erdbewegungen erfolgen.

Der Vorteil wäre eine größere Entfernung der Wirtschaftswege und Rampen zur Bebauung.

Bei dem RRB auf Flur-Nr. 1543 der Gemarkung Karmensölden (ca. Bau-km 1+450 links) handelt es sich um ein Rückhaltebecken der Stadt Amberg, dass der Sammlung, Reinigung und gedrosselten Ableitung des nördlich der B 85 gefassten Oberflächenwassers aus den Siedlungsbereichen von Schäflohe und der Landschaft nördlich der Ortschaft dient. Eigentümer und unterhaltungspflichtiger Baulastträger ist die Stadt Amberg. Die Stadt Amberg, als unterhaltungspflichtiger Eigentümer des bestehenden Rückhaltebeckens, hat derartige Forderungen nicht vorgetragen.

Maßnahmenbedingt erfolgen keine unmittelbaren Eingriffe in das bestehende Rückhaltebecken. Vorhabensbedingt sind lediglich die Einzäunung und Zuwegung den veränderten Verhältnissen anzupassen sowie die Ableitung unter der B 85 hindurch zu verändern (BWVZ Nr. 49).

Aus folgenden Gründen muss eine Abrückung der Rampen 1 und 2 mit erforderlicher Verlegung des vorhandenen Regenrückhaltebeckens der Stadt Amberg abgewiesen werden:

- a) Wie unter Teil C. Ziffer 2.6.1.5 erläutert, wird im Bereich Schäflohe eine Minderung der Beurteilungspegel zwischen – 4 dB(A) und – 5 dB(A) erreicht und insbesondere die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts) bisher als auch künftig deutlich unterschritten.

Eine Verschiebung der Rampen 1 und 2 führt angesichts der geringen Verkehrsmengen auf diesen Rampen und vor dem Hintergrund der schalltechnischen Dominanz der hoch belasteten B 85 zu keiner spürbaren Verminderung der schalltechnischen Auswirkungen. Der ungleich mengenmäßig stärkere Verkehr auf der B 85 „übertönt“ ohnehin den geringen Verkehr auf den Rampen 1 und 2.

Die Rampe 1 wickelt lediglich den Verkehr von Fiederhof bzw. Schäflohe in Richtung Sulzbach-Rosenberg ab. Die Rampe 2 wickelt lediglich den sehr geringen Verkehr von Amberg nach Fiederhof bzw. Schäflohe ab.

Die Verkehre auf der GVS Fiederhof – Schäflohe erfahren durch die gegenständliche Maßnahme keine Steigerung.

Maßnahmen zum Schutz der Bebauung aus Gründen des Lärmschutzes sind demnach nicht erforderlich.

- b) Die plangegegenständliche Lage der Rampen 1 und 2 ist aus verkehrstechnischer Sicht notwendig, um die sicherheitsrelevanten Sichtverhältnisse bei der Einfahrt aus der Rampe 2 in die bevorrechtigte GVS Fiederhof – Schäflohe gewährleisten zu können. Nur mit der vorliegenden Abrückung der Rampe 2 zur B 85 kann die notwendige Anfahrtsicht mit Schenkellängen von 70,0 m auf 3,0 m in die bevorrechtigte GVS Fiederhof – Schäflohe ohne eine kostenintensive Aufweitung des direkt benachbarten Kreuzungsbauwerkes BW 1-1 sicher gestellt werden (Sichthindernis = Brückengeländer auf der Ostseite des Kreuzungsbauwerkes).

Eine Verlegung der Rampen 1 und 2 in Richtung B 85 würde eine massiv kostenerhebliche Aufweitung des Kreuzungsbauwerkes BW 1-1 erfordern. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde für unverhältnismäßig erachtet.

- c) Weiterhin befindet sich eine Transformatoreinheit der E.ON Bayern AG bei ca. Bau-km 1+465 links der B 85 im Quadranten des RRB's (Flur-Nr. 1544). Eine Verschiebung der Rampen 1 und 2 würde daher ungeachtet der oben unter a) gemachten Ausführungen eine kostenerhebliche, jedoch nicht zu rechtfertigende, Verlegung dieser Anlage der E.ON Bayern AG erfordern.
- d) Der Einwand, dass eine Verlegung des RRB und der Rampen 1 und 2 weniger Grund verbrauchen und insgesamt weniger Erdbewegungen erforderlich würde, ist nicht nachvollziehbar.

Hinsichtlich des Grundbedarfes und hinsichtlich der Erdbewegungen ergeben sich keine Vorteile für diese Variante. Vielmehr kommt zum vergleichbar umfangreichen Erdbau der Rampen noch der Erdbau des Beckens hinzu.

#### 2.6.1.8 **Nachteile durch Bepflanzung**

Hinsichtlich der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen wird auf die in Teil A. Ziffer 3.6.5 dieses Beschlusses formulierte Auflage verwiesen. Nahezu entlang des gesamten Ausbauabschnittes der Bundesstraße 85 verlaufen zwischen der straßenbegleitenden Bepflanzung und den landwirtschaftlich genutzten Flächen öffentliche Feld- und Waldwege. Beeinträchtigungen jeglicher Art auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen können im vorliegenden Fall somit ausgeschlossen werden bzw. sind nicht erheblich.

Zusätzlich ist durch die genannte Auflage sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen vorliegend nicht erforderlich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt.

## 2.6.2 Einzelne Einwender

Die Einwendungen, Stellungnahmen bzw. Forderungen sind nachfolgend jeweils unterstrichen dargestellt.

### 2.6.2.1 Einwendungsführer C 008 und C 009

Beide Einwendungsführer, vertreten durch den gleichen Bevollmächtigten, haben gleichlautende Einwände erhoben. Sie werden deshalb zusammen behandelt

Beide Einwendungsführer sind durch Grundabtretung vom Vorhaben nicht unmittelbar betroffen.

Folgende Einwände wurden erhoben:

1.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen sowohl auf der Abfahrtsrampe als auch auf dem Flurbereinigungsweg wird unter Berücksichtigung der Entfernung zu den Grundstücken der Einwendungsführer zu einer Lärmentwicklung führen, die die bisherigen Immissionswerte von 57,7 dB(A) und 57,9 dB(A) weit überschreiten werden.

Würdigung:

Auf die Abhandlung unter Teil C. Ziffer 2.6.1.5 in Verbindung mit Teil C. Ziffer 2.4.4.1 wird verwiesen.

Am Gebäude des Einwendungsführers C 008 wird der Immissionspegel um mindestens 2,8 dB(A) (Ostseite, 1.OG) bis maximal 5,9 dB(A) (Westseite, EG) reduziert. Der maximale Immissionspegel liegt bei 53,7 dB(A) tags und 46,3 dB(A) nachts (Südseite, 1.OG).

Am Gebäude des Einwendungsführers C 009 wird der Immissionspegel um mindestens 3,9 dB(A) (Ostseite, EG) bis maximal 5,1 dB(A) (Westseite, 1.OG) reduziert. Der maximale Immissionspegel liegt bei 52,4 dB(A) tags und 45,0 dB(A) nachts (Südseite, EG).

Gemäß der 16. BImSchV bedeutet eine Erhöhung um 3 dB(A) eine wesentliche Änderung. Dementsprechend ist eine Reduzierung um 3 dB(A) gleichfalls eine wesentliche Änderung im Sinne der Entlastung.

Eine Lärmentwicklung, die zu einer Erhöhung der bisherigen Immissionswerte führt, ist demnach nicht gegeben. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

2.

Durch die Abholzung wird der bisherige natürliche Sicht- und Schallschutz eliminiert und die Lärmbeeinträchtigung weiter erhöht. Außerdem wird dadurch der Sichtschutz beeinträchtigt.

Würdigung:

Auf Einwand Nr. 1 wird verwiesen.

Gemäß der RLS-90 werden Bäume, Sträucher etc. nicht als Lärmschutz anerkannt.

Durch die Tieferlegung der Trasse sowie insbesondere durch die geplanten Baum- und Strauchpflanzungen zur landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Anschlussstelle wird eine Minimierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erzielt und somit im weiteren Sinne ein Sichtschutz hergestellt. Im Übrigen besteht kein Anspruch auf Sichtschutz. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

3.

Südlich der geplanten Abfahrtsrampe befindet sich ein Regenrückhaltebecken. Würde dieses Regenrückhaltebecken nach Norden verlegt werden und die Abfahrtsrampe sowie der Flurbereinigungsweg nach Süden, könnte der Schallschutz wegen der größeren Abstände zum Grundstück meiner Mandanten verbessert werden. Durch die Anbringung von Bepflanzung um das Regenrückhaltebecken könnte eine weitere natürliche Lärmrückhaltung geschaffen werden.

Würdigung:

Auf Einwand Nr. 1 und 2 wird verwiesen.

Auf Teil C. Ziffer 2.6.1.7 wird ausdrücklich verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

4.

Aus der bisherigen Planung ergibt sich, dass auf der Abfahrtsrampe in Richtung Sulzbach-Rosenberg auch eine Bushaltestelle geplant ist. Auch davon wird wegen der geringen Abstände zum Grundstück des Einwendungsführers eine erhöhte Lärmentwicklung ausgehen. Es wird daher vorgeschlagen, die Bushaltestelle an die Ausfahrtsrampe aus Richtung Amberg zu verlegen, weil auch dadurch die Lärmbeeinträchtigung, die zu Lasten meiner Mandanten vorliegt, verringert werden könnte. Die Bushaltestelle wäre außerdem auf der Seite des geplanten Gehweges, so dass, um den Gehweg zu erreichen, die Straße nicht überquert werden muss.

Würdigung:

Die Bushaltebucht wird aufgrund der derzeitigen Wegebeziehungen des ÖPNV (Buslinie 56) an die Rampe 2 verlegt. Auf Teil C. Ziffer 2.5.5 wird verwiesen. Dem Einwand wurde damit entsprochen.

5.

Nachdem außerdem in Schäflohe ein Baugebiet mit 70 Wohneinheiten geplant ist, ist auf den Zu- und Abfahrtsrampen sowie auf dem Flurbereinigungsweg eine Zunahme des Verkehrs und damit des Verkehrslärms zu erwarten. Damit besteht zu Lasten des Einwendungsführers die begründete Gefahr, dass durch das Bauvorhaben ohne Änderung der Planungen eine Lärmbeeinträchtigung verursacht wird, die die gesetzlichen Grenzwerte erheblich überschreitet und darüber hinaus der derzeit vorhandene bestehende Sichtschutz wegfallen wird.

Würdigung:

Unterstellt man, dass tatsächlich ca. 70 Wohneinheiten in Schäflohe neu entstehen werden (nach Angaben der Stadt Amberg sind es 57 Wohneinheiten), die einen Großteils des insoweit entstehenden Verkehrs über den plangegenständlichen Anschluss an die B 85 abwickeln, so könnten folgende zusätzlichen Verkehrsmengen im Prognose-Planfall auf die Anschlussrampen umgelegt werden:

- 70 Wohneinheiten mit jeweils durchschnittlich 3 Bewohnern = 210 Personen
- Die durchschnittliche Wegehäufigkeit pro Person beträgt ca. 3,5 Wege bzw. Fahrten pro Tag im Gesamtverkehr (ÖPNV, Pkw, Fußgänger-/Radverkehr; Quelle: Bosserhoff). Insoweit legen die o.g. 210 neuen Einwohner von Schäflohe zusammen ca. 735 Wege zurück.

- Model Splitt: ca. 10 % Fußgänger und Radfahrer  
ca. 90 % (ÖPNV, MIV)
- Binnenverkehr: ca. 10 % (Ansatz im Hinblick auf den dörflichen Charakter von Schäflohe sehr gering gewählt)
- Ziel- und Quellverkehr: ca. 90 %
- Besetzungsgrad eines Pkw = 1,2 bis 1,3 Pers./Pkw (Quelle: Bosserhoff, ländlicher Raum)

Ermittlung des motorisierten Ziel-/Quellverkehrs (ÖPNV, MIV):

$$\begin{aligned}\text{Fahrten pro Tag} &= 735 \times 0,9 \times 0,9 / 1,2 \\ &= 497 \text{ Fahrten/Tag}\end{aligned}$$

Geht man weiterhin davon aus, dass ca. 80 % der o. g. Fahrten über den geplanten Anschluss an die B 85 und lediglich ca. 20 % über die diversen GVS nach Amberg, Karmensölden und Poppenricht stattfinden, so wäre der geplante Anschluss an die B 85 mit ca. 400 Fahrten/Tag (DTV) belastet.

Es ist aufgrund der Sonderverkehrszählung davon auszugehen, dass der weit überwiegende Teil der Fahrten von und nach Amberg stattfinden.

Insoweit kann eine zusätzliche Belastung der Rampen wie folgt angenommen werden:

- Rampe 1: + 50 Kfz/24h
- Rampe 2: + 150 Kfz/24h
- Rampe 3: + 50 Kfz/24h
- Rampe 4: + 150 Kfz/24h

Berücksichtigt man diese Zusatzbelastungen bei den schalltechnischen Berechnungen ergeben sich folgende max. Beurteilungspegel am Anwesen der Einwender:

<b>Beurteilungspegel: ohne bauliche Maßnahmen an der B 85 (Prognose-Nullfall)</b>		<b>Beurteilungspegel: Plangegegenständliche Maßnahme (Planfeststellungstrasse zzgl. Verkehr am Anschluss Schäflohe)</b>		
<b>max. Tagwert</b>	<b>max. Nachtwert</b>	<b>max. Tagwert</b>	<b>max. Nachtwert</b>	<b>Pegeldifferenz (- entspricht Minderung) tags/nachts</b>
58 dB(A)	51dB(A)	54 dB(A)	47 dB(A)	- 4 dB(A)

Rundungsbedingt bleiben folglich die Beurteilungspegel gegenüber den in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen Werte unverändert.

Berücksichtigt man die Nachkommastellen, so sind durch die Umlegung des Verkehrs der zusätzlichen 70 Wohneinheiten auf die Anschlussrampen um max. 0,2 dB(A) höhere Beurteilungspegel festzustellen.

Insoweit ergibt sich vorhabensbezogen gegenüber der bestehenden Situation im Prognosejahr nach wie vor eine wesentliche Pegelreduzierung im Sinne der 16. BImSchV.

Die begründete Gefahr, dass durch die Planungsabsichten der Stadt, soweit überhaupt konkret absehbar, ohne Änderung der Planungen eine relevante Lärmbeeinträchtigung verursacht wird, wird demnach von der Planfeststellungsbehörde nicht erkannt. Bezüglich der Nachteile durch Verschiebung der Rampen wird auf Teil C. Ziffer 2.6.1.7 verwiesen. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

6.

Der wegfallende Sichtschutz und die erhöhte Lärmbeeinträchtigung werden auch den Verkehrswert des Grundstückes des Einwendungsführers wesentlich mindern.

Würdigung:

Auf Teil C. Ziffer 2.6.1.1 wird verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

#### 2.6.2.2 **Einwendungsführer B 006, B 008, B 009 und B 011**

Die Einwendungsführer haben gleichlautende Einwände erhoben. Deshalb werden sie zusammen behandelt.

Die Einwendungsführer B 006 und 009 sind durch Grundabtretung vom Vorhaben unmittelbar betroffen. Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den Grunderwerbsunterlagen, Unterlage 8T.

Die Einwendungsführer 008 und 011 sind durch Grundabtretung nicht unmittelbar betroffen.

Genannte Einwendungsführer erhoben im Wesentlichen den gleichlautenden Einwand:

Das Brückenbauwerk BW 0-1 wird aus diversen Gründen abgelehnt. (Kurzfassung)

Würdigung:

Auf das Brückenbauwerk wurde in der Tektur vom 1. März 2010 verzichtet.

Auf die Abhandlung unter Teil C. Ziffer 2.6.1.3 wird verwiesen.

Dem Einwand wurde damit entsprochen.

#### 2.6.2.3 **Einwendungsführer B 010**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung vom Vorhaben nicht unmittelbar betroffen.

Folgende Einwände wurden erhoben:

Das Brückenbauwerk BW 0-1 stellt einen erheblichen Eingriff in die örtliche Lage und die Natur dar. Unter anderem ginge Retentionsraum verloren, eine Böschung mit einer Felsenformation wäre nicht mehr erkennbar, Mehrverkehr durch landwirtschaftliche Fahrzeuge in der Ortsdurchfahrt würde entstehen etc.(Kurzfassung)

Würdigung:

Auf das Brückenbauwerk wurde in der Tektur vom 1. März 2010 verzichtet.

Auf die Abhandlung unter Teil C. Ziffer 2.6.1.3 wird verwiesen.

Dem Einwand wurde damit entsprochen.

Lärmbelästigung nördlich der ausgebauten Straße für die Ortschaft Karmensölden:

1.

Verkehrszahlen sind veraltet. Zwischenzeitlich hat sich durch die Autobahngebühr für LKW ein nicht unwesentliches Verkehrsaufkommen nach oben (nicht Benützung der BAB) ergeben. Ferner ist eine Verkehrszunahme nach dem 3-spurigen durchgehenden Ausbau nicht gebührend berücksichtigt.

2.

Durch das Verbreitern der B 85 nach Süden und dem enormen Erdaushub im Bereich Brückenbauwerk in Schäflohe werden große Erdmassen anfallen. Diese würden in unmittelbarer Nähe als Lärmschutzwall wieder Verwendung finden.

3.

Ein Lärmschutzwall in Karmensölden wäre für alle Bewohner und Bürger von großem Nutzen. (Kurzfassung)

Würdigung:

Zu 1.: Es wird auf Teil C. Ziffern 2.3.2.4 und 2.6.1.4 verwiesen.

Zu 2. und 3.: Es wird auf Teil C. Ziffer 2.6.1.5 verwiesen.

Die Einwände werden daher zurückgewiesen.

Bushaltestelle an der GVS Fichtenhof - Poppenricht:

Forderung einer Busbucht mit Unterstellmöglichkeit in der Karmensöldner Straße. Richtung Fichtenhof (BWVZ lfd. Nr. 24 B) (Kurzfassung)

Würdigung:

Die Bushaltestelle wurde in der Tektur vom 1. März 2010 überarbeitet.

Auf die Abhandlung unter Teil C. Ziffer 2.6.1.6 wird verwiesen.

Dem Einwand wurde damit entsprochen.

#### 2.6.2.4 **Einwendungsführer B 007**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung vom Vorhaben nicht unmittelbar betroffen.

Die Einwände wurden in der Erörterung vom 28. Juli 2011 ausgeräumt. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

#### 2.6.2.5 **Einwendungsführer B 003, B 005 und B 012**

Die Einwendungsführer haben gleichlautende Einwände erhoben. Deshalb werden sie zusammen behandelt.

Die Einwendungsführer sind durch Grundabtretung vom Vorhaben nicht betroffen.

Folgende Einwände wurden erhoben:

Forderung von Schallschutzmaßnahmen, da die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte angezweifelt wird. Grund: Die Verkehrszahlen des Erläuterungsberichtes seinen längst überholt. (Kurzfassung)

Würdigung:

Auf die Abhandlung unter Teil C. Ziffern 2.3.2.4, 2.6.1.4 sowie 2.6.1.5 wird verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Statt der Errichtung des Brückenbauwerks 0-1 (Überführung Riedweg) soll in Lärmschutz investiert werden. (Kurzfassung)

Würdigung:

Auf die Abhandlung unter Teil C. Ziffern 2.6.1.3 sowie 2.6.1.5 wird verwiesen.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

#### 2.6.2.6 **Einwendungsführer B 002**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung vom Vorhaben unmittelbar betroffen. Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den Grunderwerbsunterlagen, Unterlage 8T.

Ergänzend zu den Einwänden unter Teil C. Ziffer 2.6.2.5 (Einwendungsführer B 003, 005 und 012) wird folgender Einwand erhoben:

Mit dem Erwerb der genannten Fläche des Grundstücks Flur-Nr. 446 besteht unter den Voraussetzungen (Anmerkung: fehlender Lärmschutz) kein Einverständnis, weil es eine erhebliche Wertminderung darstellt, ohne Lärmschutz die Fläche jetzt schon als Garten und vor allem später für das zukünftige Bauvorhaben zu nutzen.

Würdigung:

Der Vorhabensträger hat sich mit dem Einwander geeinigt. Die Bauerlaubnis liegt vor. Die Einwendung ist damit gegenstandslos geworden.

#### 2.6.2.7 **Einwendungsführer B 001**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung vom Vorhaben unmittelbar betroffen. Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 8T).

Folgende Einwände wurden erhoben:

1.

Durch die vorgesehene Schließung der bisherigen Ortszufahrt Karmensölden ist der Bau der Brücke BW 0-1 (Überführung Riedweg) bei Bau-km 0+237 notwendig, da für die Bearbeitung der Felder ansonsten weite Umwege in Kauf zu nehmen sind. Die Brücke brächte eine erhebliche Wegverkürzung und wäre auch die schnellste Verbindung in die Ortsmitte (Zusammenfassung). Für alle von der Nutzung der B 85 ausgeschlossenen Fahrzeuge, wie z. B. Schlepper, Mofas, Radfahrer, Fußgänger usw. wäre diese neue Brücke von ganz großer Bedeutung, und sie ist deshalb auch notwendig. Auch ein überörtlicher Fernwanderweg ist durch die Schließung der bisherigen Ortszufahrt Karmensölden betroffen.

Würdigung:

Auf Teil C. Ziffer 2.6.1.3 wird verwiesen.

In Anbetracht der hierbei dargelegten Gründe erscheint ein (eher seltener) Mehrweg von 620 m für den Einwendungsführer zumutbar, zumal er nun ohne Gefahr zügig und verkehrssicher die B 85 queren kann. Die Zeitersparnis bzw. erhebliche Verkehrssicherheit rechtfertigen den Mehrweg.

Grundsätzlich besteht kein Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege, soweit eine zumutbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz erhalten bleibt.

2a.

Der Weg von der Fichtenhoferstraße zum Anwesen des Einwendungsführers ist als Verbindungsstraße in der Unterhaltungslast der Stadt Amberg zu widmen. Als Verbindungsstraße soll die Zufahrt für Krankenwagen, Arztbesuch, Postzustellung usw. gesichert sein. Der Winterdienst sollte besondere Beachtung finden.

Würdigung:

Die Unterhaltslast für die Wege mit den Bauwerksnummern 2 und 8 liegt ausweislich des plangegenständlichen Bauwerksverzeichnisses künftig bei der Stadt Amberg. Die Durchführung des Winterdienstes ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Dem Einwand wurde damit entsprochen.

2b.

Bei der Baumaßnahme soll die Verbindung der Wege Flur-Nr. 636 und 633 begradigt werden.

Würdigung:

In der Erörterung vom 28. Juli 2011 hat der Vorhabensträger auf Einwand der Teilnehmergeinschaft Karmensölden zugesagt, den Einmündungsbereich unter Ausnutzung des bestehenden Weges Flur-Nr. 633 (TG Karmensölden) im Rahmen der Bauausführung großzügiger zu gestalten. Auf die Niederschrift wird verwiesen. Dem Einwand wurde damit entsprochen.

2c.

Aufgrund der Ausbaubreite (4,50 m Fahrbahn und beidseitig 0,50 m Bankett) und Länge des Weges ist etwa in der Mitte an einer übersichtlichen Stelle eine Ausweichstelle zu empfehlen.

Würdigung:

Gemäß Ministerialschreiben vom 24. Juli 1997 (IID2-43410-001/95) sind bei GVS mit einer bituminös befestigten Fahrbahnbreite von 3,50 m Ausweichstellen vorzusehen. Plangegenständlich ist jedoch eine bituminöse Fahrbahnbreite von 4,50 m mit

beidseitigen, standfesten (d. h. geschotterten) Banketten von jeweils 0,75 m (nicht wie o.g. 0,50 m) vorgesehen, so dass zusätzliche Ausweichstellen für nicht notwendig erachtet werden. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

3.

Das Längswegenetz südlich der B 85 von Schäflohe nach Karmensölden ist durchgängig zu errichten. In Schäflohe sind die Überquerung der B 85 und die Einführung in das nördliche Wegenetz der B 85 aufgrund der großen land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge großzügig auszulegen.

Würdigung:

Das Längswegenetz südlich der B85 zwischen Schäflohe und Karmensölden ist plangegenständlich durchgängig vorgesehen. Die Überquerung der B 85 sowie die Anbindung des nördlich gelegenen Längswegenetzes ist für große land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge plangegenständlich ausgelegt und somit gewährleistet. Dem Einwand wurde damit entsprochen.

#### 2.6.2.8 **Einwendungsführer B 004**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung vom Vorhaben unmittelbar betroffen. Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den Grunderwerbunterlagen, Unterlage 8T.

Folgende Einwände wurden erhoben:

1. Höhe der Böschung von Bundesstraße B 85 zur Flur Nr.1553
2. Befestigung der Böschung zur Flur Nr.1553
3. Grundstücksangebot zur geplanten Erweiterung
4. Ernteausschlag des geplanten Jahres, durch Baustellenfahrzeuge und Bodenlagerungen
5. Verdichtung des Bodens durch schwere Baufahrzeuge, welche Auswirkungen?
6. Ausweichstelle (Größe?) zur Flur Nr.1553
7. Voraussichtliche Verschmutzung durch leere Flaschen, Zigarettenstengel usw. von Verkehrsteilnehmern
8. Zeitraum der Lagerung von Humus z.B. auf Flur Nr. 1553

Würdigung:

Die Einwände wurden in der Erörterung vom 28. Juli 2011 ausgeräumt. Auf die Niederschrift wird verwiesen.

Nachrichtlich wird auf die Auflagen unter Teil A. Ziffern 3.5.3 und 3.5.6 verwiesen.

2.6.2.9 **Einwendungsführer B 014**

Der Einwendungsführer ist durch Grundabtretung vom Vorhaben unmittelbar betroffen. Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den Grunderwerbsunterlagen, Unterlage 8T.

Folgende Einwände wurden erhoben:

Als landwirtschaftlicher Vollerwerbslandwirt ist es notwendig, Querungsmöglichkeiten in ausreichender Anzahl nutzen zu können. Alternativ wäre möglich, die B 85 auch in Zukunft mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu benutzen.

Würdigung:

Querungsmöglichkeiten bestehen an den beiden höhenfreien Knotenpunkten B 85 / GVS Fichtenhof – Poppenricht und B 85 / GVS Schäflohe – Fiederhof.

Weitere unmittelbare Zufahrten von der B 85 zu benachbarten Grundstücken oder von der B 85 zu den plangegenständlichen Längswegen sind aufgrund der Unvereinbarkeit der Dreistreifigkeit der B 85 mit derartigen Zufahrten nicht vorgesehen und aus den vorrangigen Gründen der Verkehrssicherheit auch nicht möglich.

Im Übrigen ist eine Ausweisung der B 85 als Kraftfahrzeugstraße nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Somit kann die B 85 weiterhin für landwirtschaftliche Fahrzeuge genutzt werden. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass durch das Längswegenetz und die Querungsmöglichkeiten den landwirtschaftlichen Verkehrserfordernissen auch bei Ausweisung der B 85 als Kraftfahrzeugstraße ausreichend Rechnung getragen ist.

Soweit dem Einwand nicht entsprochen ist, wird er zurückgewiesen..

Begleitwege müssen baulich in einem Zustand sein, der es erlaubt, gefahrlos diese zu benutzen. Z. B. ausreichende Breite für Begegnungsverkehr, Ausweichstellen auf halbe Sichtweite, Kurvenradien für mehrspännige Züge ausgelegt.

Würdigung:

Vorliegend handelt es sich um „Feld- bzw. Wirtschaftswege“, für die im Regelwerk (DWA-A 904 „Richtlinien für den ländlichen Wegebau 2005“ Abschnitt 3.3.1.3) eine Kronenbreite von 4,00 m (2 x 0,50 m Bankette + 3,00 m Fahrstreifenbreite) vorgesehen ist. Im Hinblick auf mögliche Begegnungsfälle wurden vorliegend um jeweils 0,25 m breitere befahrbare Bankette sowie eine um 0,50 m breitere Fahrbahn vorgesehen.

Der Regelquerschnitt der Parallelwege wird somit aus jeweils 3,50 m breiten bituminös bzw. wassergebunden befestigten Fahrbahnen zuzüglich beiderseits je 0,75 m breiten befahrbaren Banketten bestehen, so dass sich eine Kronenbreite von 5,00 m statt 4,00 m ergibt.

Eine breitere Ausführung der öffentlichen Feld- und Waldwegen wäre entsprechend dem vorgenannten Regelwerk nur bei „zweistreifigen Verbindungswegen mit starkem Begegnungsverkehr“, „einstreifigen Verbindungswegen mit stärkerem bzw. normalem Verkehr“ und bei „Feld- und Wirtschaftswegen mit (starkem) Begegnungsverkehr“ vorgesehen; dies trifft vorliegend nicht zu.

Die geplanten Parallelwege werden gemäß (DWA-A 904 „Richtlinien für den ländlichen Wegebau 2005“ Bild 8.3a) für eine „hohe Beanspruchung“ (regelmäßige Befahrung mit 11,5-t-Achsen) ausgelegt.

Dem Einwand wurde damit entsprochen.

Die Verrohrungsfläche in Flur-Nr. 1281 muss aus der Grundfläche des Grundstücks entnommen werden, da herausstehende Kanaldeckel nicht zu bearbeiten sind.

Würdigung:

Die neue Ablaufleitung wird bis Bau-km 0+230 im Ausrundungsbereich des Böschungsfußes der GVS Fiederhof - Schäflohe innerhalb des für den Bestandteil der Straße erforderlichen Grunderwerbsstreifens errichtet, so dass diese außerhalb des Grundstückes liegt.

Ab Bau-km 0+230 bis Bau-km 0+320 der GVS Schäflohe – Fiederhof ist die fortführende Verlegung der Kanalleitung entlang des Böschungsfußes notwendig, da aufgrund der Höhenlage des Kanals erst bei Bau-km 0+320 der Anschluss an die bisherigen Kanalleitung möglich ist. Eine Verlegung in das Straßengrundstück ist aufgrund der Vielzahl der dort verlaufenden Leitungen nicht zu realisieren.

Nachrichtlich kann erwähnt werden, dass lt. Vorhabensträger anstelle der dauernd zu beschränkenden Fläche (vgl. Unterlage 8.1T Blatt 2 Nr. 2.11.03) auch ein Grunderwerb in Betracht kommen könnte, so dass die dort zu verlegende Leitung außerhalb des Grundstückes zu liegen käme. Dies wäre außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen und zu regeln.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die abgeholzte Waldfläche auf Flur-Nr. 1573 (?) ist nördlich davon auf Flur-Nr. 1574 wieder aufzuforsten. Diese erfüllt Lärmschutzmaßnahmen.

Würdigung:

Auf Teil C. Ziffer 2.6.1.5 in Verbindung mit Teil C. Ziffer 2.4.4.1 wird verwiesen.

Gemäß der RLS-90 werden Bäume, Sträucher etc. nicht als Lärmschutz anerkannt.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Nachrichtlich wird darauf hingewiesen, dass zur landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Anschlussstelle zahlreiche Baum- und Strauchpflanzungen vorgesehen sind.

Zufahrten zu Flächen sollen während der Bauphase abgesprochen werden.

Würdigung:

Auf die Auflage unter Teil A. Ziffer 3.5.4 wird verwiesen.

Dem Einwand wurde damit entsprochen.

Erbeten wird, Natureingriffe umweltschonend vor Ort zu ersetzen und den Flächenverbrauch gering zu halten, da sich der Einwendungsführer in seiner landwirtschaftlichen Existenz flächenmäßig bedroht fühlt.

Würdigung:

Im Hinblick auf die bereit zu stellenden Ausgleichsflächen kann der Einwendungsführer Einwendungen nur insoweit erheben, als er durch Ausgleichsflächen eigentumsrechtlich betroffen ist; dies ist nicht der Fall.

In naturschutzfachlicher Hinsicht wird auf Teil C. Ziffer 2.4.5 verwiesen.

Aus den im Eigentum des Einwendungsführers befindlichen Grundstücken Flur-Nr. 1281, 1558 und 1575 werden für die Maßnahme insgesamt benötigt:

- auf Dauer (zzgl. dauernd zu beschränkende Fläche): 0,3832 ha und
- vorübergehend: 0,1583 ha.

Ausweislich des Grundbuchs von Karmensölden Blatt 846 beträgt die sich im Eigentum des Einwendungsführers befindliche Gesamtfläche 16,9963 ha, davon 12,9321 ha landwirtschaftliche Nutzfläche (LN). Die auf Dauer in Anspruch zu nehmende und dauernd zu beschränkende landwirtschaftliche Nutzfläche (LN) von ca. 0,3832 ha bedeutet einen relativen Flächenverlust (LN) des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwendungsführers von ca. 2,96 %. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 19. Oktober 1993, Az: 8 A 93.40002 entschieden, dass nach allgemeiner Erfahrung Abtretungsverluste bis ca. 5 % einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb i. d. R. noch nicht gefährden.

Die Planfeststellungsbehörde kann regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass ein Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung oder gar Existenzvernichtung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs führt, wenn der Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen einen Anhaltswert von fünf Prozent der Betriebsfläche nicht überschreitet (BVerwG, 14. April 2010 - 9 A 13.08). Da für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwendungsführers ein Abtretungsverlust von 2,96 % – und damit erheblich unter 5 % – ermittelt wurde, drängt sich insoweit aus der Sicht Planfeststellungsbehörde eine "Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs" des Einwendungsführer weder auf, noch kann bei dieser Sachlage von einer solchen ausgegangen werden. Eine Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-) Betriebs wurde vom Einwendungsführer selbst nicht substantiiert vorgetragen.

Nach dem straßenbaubedingten Eingriff (ca. 0,3812 ha) weist das Grundstück Flur-Nr. 1281 noch eine Restfläche von ca. 1,0925 ha auf; zusätzlich bleibt auch die dauernd zu beschränkende Fläche von ca. 0,0323 ha (unterirdische Rohrleitung) weiterhin landwirtschaftlich bewirtschaftungsfähig. Die hauptsächliche Anschneidung erfolgt an der schmalen Nordseite des Grundstücks, wodurch dieses verkürzt wird. Durch den bogenförmigen Verlauf der Anschneidung wird die Form des Grundstücks

Flur-Nr. 1281 verschlechtert. Dadurch wird die Bewirtschaftung dieses Grundstücks zwar erschwert, dieses bleibt jedoch nach Größe (ca. 1,0925 ha) und Form wirtschaftlich nutzbar.

Für die bewirkten Bewirtschaftungserschwerisse ist eine angemessene Entschädigungen zu leisten. Insoweit handelt es sich um Entschädigungsfragen. Entschädigungsfragen sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die straßenbaubedingten Eingriffe in die Grundstücke Flur-Nr. 1558 (ca. 17 m<sup>2</sup>) und Flur-Nr. 1575 (ca. 3 m<sup>2</sup>) sind geringfügig.

Auf die Inanspruchnahme der beschriebenen Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwender nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Eine Änderung zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien nicht möglich.

## 2.7 **Zusammenfassung der berührten öffentlichen und privaten Belange**

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden in Teil C. in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die angestrebte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Durch Planänderungen und Ergänzungen gerade im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen der Stadt Amberg, Behörden und von Betroffenen erfüllt werden. Das Verfahren ergab aber auch, dass die vorgesehene Trasse den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

## 2.8 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die straßenrechtlichen Verfügungen in Teil A. Ziffer 5 beruhen auf §2 Abs. 6 Satz 2 FStrG.

## 3. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20. Februar 1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof  
in 80539 München  
Ludwigstraße 23

schriftlich erhoben werden. Sie 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 sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Tatsachen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17 e Abs. 5 FStrG, § 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird.

Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrecht ist im Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 1. Juli 2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

### **Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und zur Auslegung des Plans**

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens, den Vereinigungen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zuzustellen (§ 17 b Abs. 1 Nr. 7 FStrG).

Da außer an den Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind, werden diese Zustellungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt (Art. 74 Abs. 5 BayVwVfG).

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans liegen bei der Stadt Amberg zwei Wochen zur Einsicht aus. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG).

Nach der öffentlichen Auslegung 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.

Regensburg, 7. Februar 2012

Straubmeier  
Regierungsdirektor