

Erläuterungsbericht

Planfeststellung

St 2172

„A 93 AS Neustadt a. d. WN. – Bärnau“

Ortsumgehung Plößberg

von Bau-km 0-020 bis Bau-km 3+020
von Abschnitt 130; Station 2,084 bis Abschnitt 220; Station 0,220

Tektur A vom 04.11.2015

Tektur B vom 19.06.2017

<p>Aufgestellt: Amberg, den 19.06.2017 Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach</p>  <p>Wasmuth, Ltd. Baudirektor</p>	
<p>Änderungen aus den Tektur A und B sind in jeweils farbiger Schriftfarbe kenntlich gemacht. Entfallendes wurde gestrichen dargestellt.</p>	

Inhaltsverzeichnis

0. Vorbemerkungen	4
1. Darstellung des Vorhabens	6
1.1 Planerische Beschreibung.....	6
1.2 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	6
1.3 Straßenbauliche Beschreibung.....	7
2. Notwendigkeit der Baumaßnahme	8
2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen.....	8
2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele.....	10
2.3 Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur.....	11
3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Varianten und Wahl der Linie	12
3.1 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	12
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten (vgl. Unterlage 3).....	14
3.2.1 Variante Süd-Ost.....	14
3.2.1 Variante Nord 1 - ortsnah.....	15
3.2.3 Variante Nord 2.....	16
3.2.4 Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt (Nullvariante).....	17
3.2.5 gewählte Linie (Variante Nord – ortsfern = Planfeststellungstrasse).....	17
3.3 Entwurfstechnische Daten aller Varianten (einschließlich gewählter Linie).....	18
3.4 Beurteilung der Varianten.....	19
3.4.1 Beurteilung hinsichtlich der raumordnerischen Entwicklungsziele.....	19
3.4.2 Auswirkungen auf die städtische Flächennutzungsplanung.....	19
3.4.3 Beurteilung hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit.....	19
3.4.4 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Straßennutzer.....	21
3.4.5 Beurteilung hinsichtlich Umweltverträglichkeit.....	22
3.5 Ergebnis des Variantenvergleichs.....	22
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	23
4.1 Trassierung und Zwangspunkte.....	23
4.2 Querschnitt.....	25
4.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz.....	25
4.4 Baugrund, Erdarbeiten.....	26
4.5 Straßenentwässerung.....	27
4.6 Ingenieurbauwerke.....	28
4.7 Straßenausstattung.....	28
4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen.....	28
4.9 Leitungen.....	29
5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	29
5.1 Lärmschutzmaßnahmen.....	29
5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten.....	34
5.3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	34
5.3.1. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	34
5.3.2 Natura 2000-Gebiete.....	35
5.3.3 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP).....	35
5.3.4 Eingriffe in Natur und Landschaft.....	36
5.3.5 Landschaftspflegerische Maßnahmen.....	37
6. Durchführung der Baumaßnahme	40

Anhang:

(S 3 bis S 21= Auszüge aus der Verkehrsuntersuchung des Büros Geo.Ver.S.Um)

- S 3 Plan 1.1 Verkehrsbelastungsplan Gesamtverkehr 2010
- S 4 Plan 1.2 Verkehrsbelastungsplan Schwerverkehr 2010
- S 14 Plan 2.1 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Prognosenullfall ~~2025~~ 2030
- S 15 Plan 2.2 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Prognosenullfall SV ~~2025~~ 2030
- S 16 Plan 3.1 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Nordumgehung ~~2025~~ 2030
- S 17 Plan 3.2 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Nordumgehung SV ~~2025~~ 2030
- S 18 Plan 3.3 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Nordumgehung Differenznetz
- S 19 Plan 4.1 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Ostumgehung ~~2025~~ 2030
- S 20 Plan 4.2 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Ostumgehung SV ~~2025~~ 2030
- S 21 Plan 4.3 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Ostumgehung Differenznetz

Fotodokumentation Ortsdurchfahrt

0. Vorbemerkungen

Das Planfeststellungsverfahren dient gemäß Art. 36 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) als Rechtsgrundlage für die vorgesehene Straßenbaumaßnahme im Zuge der Staatsstraße 2172 innerhalb der in den Plänen angegebenen Bereiche.

Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zum Bau der Staatsstraße 2172, auf alle damit im Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlich-rechtlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und weitere Planfeststellungen nicht erforderlich.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie der Betroffenen - mit Ausnahmen der Enteignung - umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- a) welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen,
- b) wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben gestaltet werden,
- c) welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig werden,
- d) wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen von Straßen mit Gewässern oder mit anderen Straßen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind (vgl. Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien - StraWaKR -; Straßen-Kreuzungsrichtlinien - StraKR -),
- e) ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- f) welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen i. S. v. § 15 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,

- g) ob Verbotstatbestände hinsichtlich der Vorschriften für geschützte Tier- und Pflanzenarten i. S. v. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG vorliegen und ob ggf. entsprechende Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind,
- h) welche Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ i. S. v. § 34 Abs. 5 BNatSchG zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- i) ob Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und welche dies sind,
- j) ob, falls solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Bauvorhaben unvereinbar sind, stattdessen dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld anzuerkennen ist.

Hinsichtlich des Grunderwerbs wird auf die Ziffer 6 des Erläuterungsberichtes verwiesen.

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planfeststellung umfasst die Verlegung der Staatsstraße 2172 bei Plößberg im Landkreis Tirschenreuth. Derzeit führt die St 2172 durch den Markt Plößberg.

Die Maßnahme beginnt im Anschluss an den bereits neuzeitlich ausgebauten Streckenabschnitt bei Bau-km 0+020, Abschnitt 130; Station 2,084 südwestlich von Plößberg und endet bei Bau-km 3+020, Abschnitt 220; Station 0,220 vor dem bestehenden, ebenfalls bereits neuzeitlich ausgebauten Streckenabschnitt der St 2172 nordöstlich von Plößberg. Die geplante Baumaßnahme weist insoweit eine Gesamtlänge von 3,040 km auf.

Die St 2172 ist nach Fertigstellung der vorliegenden Baumaßnahme im gesamten Streckenverlauf zwischen der Bundesautobahn A 93 und der Einmündung in die St 2173 bei Bärnau durchgehend neuzeitlich ausgebaut. Nach Verwirklichung der bereits im Bau befindlichen Ortsumgehung von Bärnau wäre in Verbindung mit der vorliegenden Baumaßnahme eine durchgehend neuzeitlich ausgebaute Verbindung bis zur Bundesgrenze nach Tschechien gegeben.

Die St 2172 ist Teil der kürzesten Verbindung des Grenzübergangs Bärnau zum Raum Weiden/Neustadt a. d. Waldnaab und der Bundesautobahn A 93. Sie bindet darüber hinaus auch den wirtschaftlich aufstrebenden tschechischen Raum Marienbad - Plana - Tachov an das bundesdeutsche Fernstraßennetz an. Mit der vollständigen Öffnung des Grenzübergangs Bärnau für den allgemeinen Verkehr (ausgenommen Schwerverkehr) wurde die Netzbedeutung dieser Strecke noch weiter gesteigert.

Im gültigen 7. Ausbauplan für Staatsstraßen vom 11.10.2011 ist die vorliegende Baumaßnahme in die 1. Dringlichkeit eingestuft.

1.2 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Forderung nach einem Bau einer Ortsumgehung von Plößberg wurde erstmals im Jahre 1982 von der Marktgemeinde Plößberg im Rahmen einer Sondersitzung des Marktgemeinderates erhoben. In den Jahren 1991 bis 1997 wurde diese Forderung in Abstimmung mit dem damaligen Straßenbauamt Weiden untersucht und diskutiert, wobei schon damals vom Marktgemeinderat mehrere Beschlüsse zugunsten einer möglichen Nordumgehung ergingen.

Im Jahre 1997 wurden die Forderungen nach einer Ortsumgehung von Plößberg mit einer Resolution des CSU Ortsverbandes zur Einstufung der Ortsumgehung in die 1. Dringlichkeit des Ausbauplanes für Staatsstraßen konkretisiert. Am 08.04.1997 erfolgte die Zustimmung der Obersten Baubehörde zu vorzeitigen Untersuchungen.

Das Straßenbauamt Weiden veranlasste für die einzelnen Varianten (Nord- und Südumgehung) die Durchführung einer Verkehrsuntersuchung und einer Raumempfindlichkeitsuntersuchung.

Nachdem die Ergebnisse dieser Untersuchungen im Marktgemeinderat vorgestellt wurden, erging am 04.10.2000 nochmals ein Marktratsbeschluss zugunsten einer Nordumgehung.

Mit in Kraft treten des 6. Ausbauplanes für Staatstraßen am 01.01.2001 wurde die Maßnahme in die Dringlichkeit „1R“ eingestuft.

Im Jahre 2006 wurde trotz der nachrangigen Einstufung im Ausbauplan seitens der Obersten Baubehörde aufgrund der besonderen Bedeutung der St 2172 für den grenznahen Raum und der Zubringerfunktion zur A93 der Beginn der Planungsarbeiten durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach bewilligt. Der für die verwaltungsinterne, fachtechnische und haushaltsrechtliche Genehmigung notwendige Vorentwurf wurde in der Fassung vom 15.02.2011 in Verbindung mit zusätzlichen Ergänzungen (12.12.2011) von der Obersten Baubehörde mit Schreiben vom 21.12.2011 genehmigt.

1.3 Straßenbauliche Beschreibung

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt verläuft die bestehende St 2172 größtenteils innerhalb der geschlossenen Ortslage von Plößberg.

Verkehrlich ist die Situation im Zuge der St 2172 noch überwiegend durch regionalen Verkehr gekennzeichnet. Durch das Zusammenrücken Europas und den wirtschaftlichen Aufstieg der tschechischen Republik erhält die Strecke zunehmend überregionalen Charakter.

Der Ausbauzustand der bestehenden St 2172 entspricht derzeit im vorliegenden Bereich nicht einmal den Anforderungen einer Staatsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion. Die bestehende Ortsdurchfahrt von Plößberg weist eine ungenügende Linieneinführung mit teils sehr engen unübersichtlichen Radien und Kuppen auf. Die vorhandene Fahrbahn weist größtenteils eine Fahrbahnbreite von lediglich 6,0 m zwischen den Borden auf. Die beengten räumlichen Verhältnisse im Zuge der Ortsdurchfahrt von Plößberg sind vor allem für den überproportional hohen Schwerverkehrsan teil problematisch und führen häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Nach Realisierung der Ortsumgehung sind aufgrund der Vereinheitlichung der Strecken- und Verkehrscharakteristik eine deutliche Steigerung der Verkehrsqualität im Zuge der St 2172, sowie eine erhebliche Senkung der Unfallrisiken zu erwarten. Die Verkehrsverhältnisse im Zuge der bisherigen Ortsdurchfahrt werden sich durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der bisherigen Staatsstraßenortsdurchfahrt auf die Ortsumgehung nachhaltig verbessern.

Die Länge der Baustrecke für die geplante Ortsumgehung beträgt einschließlich der erforderlichen Anpassungsstrecken am Baubeginn und am Bauende ca. 3.040 m.

Als Straßenquerschnitt ist in Übereinstimmung mit den anschließenden, bereits neuzeitlich ausgebauten Streckenabschnitten der Regelquerschnitt RQ 10 mit einer asphaltierten Fahrbahnbreite von 7,00 m zu wählen, welcher zusammen mit den beidseits anzuordnenden standfesten Banketten eine „Kronenbreite“ von 10,0 m aufweist.

Kostenträger der Baumaßnahme ist der Freistaat Bayern.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die bestehende St 2172 ist im Zuge der Ortsdurchfahrt von Plößberg nicht neuzeitlich ausgebaut. Sie weist sowohl im Grund- als auch im Aufriss eine ungenügende Linienführung auf. Im Ortskern von Plößberg folgen mehrere Kurvenradien mit minimalen Halbmessern von deutlich unter 100 m aufeinander. Die vorhandene Fahrbahn weist größtenteils eine Fahrbahnbreite von lediglich 6,0 m zwischen den Borden auf.

Auch bei den beidseits der St 2172 angeordneten Gehwegen sind die erforderlichen Mindestbreiten aufgrund der bis eng an die Fahrbahn heranreichenden Bebauung nicht eingehalten. Eine weitere Verschlechterung der Situation im Zuge der Ortsdurchfahrt ist durch das Fehlen von geeigneten Parkplätzen und das dadurch bedingte Parken von Fahrzeugen auf der Fahrbahn der St 2172 gegeben.

Die beengten räumlichen Verhältnisse im Zuge der Ortsdurchfahrt von Plößberg sind vor allem für den überproportional hohen Schwerverkehrsanteil, insbesondere durch die in diesem Bereich vermehrt anzutreffenden Holztransportfahrzeuge (bedeutende, sehr große und sehr verkehrsintensive Holz-, Kartonagen- und Erdenindustrie im Norden von Plößberg bei Liebenstein und Betzenmühle), problematisch und führen häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Zur Verdeutlichung der be-

schriebenen Situation ist dem vorliegenden Erläuterungsbericht eine Fotodokumentation (siehe Anhang zum Erläuterungsbericht) der Ortsdurchfahrt von Plößberg beigelegt.

Die Schwerverkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt beträgt gemäß der durchgeführten Verkehrsuntersuchung werktäglich rd. 450 Kfz/24h bzw. im durchschnittlichen täglichen Verkehr ca. 350 Kfz/24h und ist damit als weit überdurchschnittlich zu bewerten.

Die angesprochenen ungünstigen Verkehrsverhältnisse wirken sich negativ auf die Unfallsituation aus. Hinsichtlich des Unfallgeschehens waren im Zuge der St 2172 auf dem vorliegenden Streckenabschnitt von Abschnitt 130, Station 2,084 bis Abschnitt 220, Station 0,220 im Zeitraum zwischen dem 01.01.2002 bis zum 31.10.2012 auf einer Streckenlänge von rd. 2,4 km folgende 34 Verkehrsunfälle mit teils schwerwiegenden Folgen zu verzeichnen.

Im Einzelnen lassen sich die Unfälle wie folgt unterteilen:

- 5 Unfälle mit 5 Schwerverletzten
- 4 Unfälle mit 12 Leichtverletzten
- 25 Unfälle mit Sachschaden

Gemäß der im Jahre 2009 im Zuge der Planung durchgeführten **und 2017 aktualisierten** Verkehrsuntersuchung des Ing. Büros Geo.Ver.S.UM ist die St 2172 im Bereich, der künftig durch die Ortsumgehung von Plößberg entlastet wird, mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von ca. 2.750 Kfz/24 h belastet. Die maximale Verkehrsbelastung im Zuge der St 2172 wurde im Bereich des Ortskerns von Plößberg mit 3.810 Kfz/24h ermittelt.

Die amtlichen Verkehrszählergebnisse an der südlich von Plößberg gelegenen Zählstelle 6239/9402 (Abschnitt 130; Station 2,961) ergaben folgende Verkehrsbelastungen:

DTV 2000 = 2.286 Kfz/24 h

DTV 2005 = 2.444 Kfz/24 h

DTV 2010 = 2.886 Kfz/24 h

Für den betrachteten Zeitraum zwischen den Jahren 2002 und 2012 wurde eine mittlere Verkehrsbelastung von 2.600 Kfz/24h zur Berechnung der Unfallkennzahlen herangezogen.

Die Unfallrate für Personen und Sachschäden ergibt damit bei einer vorliegenden Abschnittslänge von 2,4 km (St 2172, Bestand) einen Wert von 1,37 Unfälle pro 1 Mio. Kfz/km.

Die durchschnittliche Unfallrate auf bayerischen Staatsstraßen für Personen und Sachschäden betrug gemäß der zentralen Unfallauswertung im Straßenbau in Bayern 2011 außerorts 0,65 Unfälle pro 1 Mio. Kfz/km. Dieser Wert wird im vorliegenden Fall deutlich überschritten.

Durch die Vereinheitlichung der Strecken- und Verkehrscharakteristik kann nach Realisierung der Ortsumgehung eine erhebliche Senkung der Unfallrisiken sowie eine deutliche Steigerung der Verkehrsqualität im Zuge der St 2172 erwartet werden.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der bisherigen Staatsstraßenortsdurchfahrt heraus auf die Ortsumgehung verbessern sich die Verkehrsverhältnisse im Zuge der bisherigen Ortsdurchfahrt nachhaltig.

2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele

Gemäß des Regionalplanes der Region Oberpfalz-Nord (6) soll die Straßenverbindung vom Kleinzentrum Bärnau zum Oberzentrum Weiden i.d.OPf. verbessert werden.

Als Begründung hierfür wird gemäß des Teils B, IX, 3.4 des Regionalplans Oberpfalz-Nord (6) folgendes angeführt:

„Die Lage des Kleinzentrums Bärnau unmittelbar an der Grenze zur Tschechischen Republik sowie die hinzugekommene Bedeutung als Grenzübergang erfordern in verstärktem Maße eine leistungsfähige Straßenverbindung einschließlich der Ortsumgehung Bärnau und Plößberg zu den nächstgelegenen höherstufigen zentralen Orten Tirschenreuth und Weiden i.d.OPf. Mit dem Ausbau der Staatsstraße 2173 kann die Verbindung zum Mittelzentrum Tirschenreuth, mit dem Ausbau der Staatsstraße 2172 kann die Verbindung zum möglichen Oberzentrum Weiden i.d.OPf. und im Weiteren zur Bundesautobahn A 93 verbessert werden.“

Nach dem Landesentwicklungsplan vom 01.03.1994 ist die Anbindung der Grenzlandregion zur Tschechischen Republik an die Zentren innerhalb Deutschlands durch den Ausbau von regionaler und überregionaler Verkehrsinfrastruktur verstärkt und beschleunigt vorzusehen. Außerdem erschließt die St 2172 einen ländlichen Teil Raum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll.

2.3 Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur

Durch die geplante Baumaßnahme wird die St 2172 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt den Erfordernissen einer Staatsstraße angepasst. Durch den Bau der Ortsumgehung erfolgt eine Vereinheitlichung der Streckencharakteristik der St 2172. Außerdem kann dadurch nahezu der gesamte Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, aus der Ortsdurchfahrt von Plößberg auf die Ortsumgehung verlagert werden. Dadurch sind eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein damit verbundener Rückgang der Unfälle zu erwarten.

Das Verkehrsaufkommen im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wurde im Rahmen der im Jahre 2010 durchgeführten amtlichen Verkehrszählung an der westlichen und östlichen Ortseinfahrt wie folgt ermittelt:

Zählstelle 6239/9402 (Abschnitt 130; Station 2,945)

Personenverkehr:	2.646	Kfz/24 h
Güterverkehr:	240	Kfz/24 h (davon 197 Kfz/24 h Schwerverkehr)
Gesamtverkehr:	2.886	Kfz/24 h

Zählstelle 6239/9403 (Abschnitt 220; Station 0,285)

Personenverkehr:	1.806	Kfz/24 h
Güterverkehr:	170	Kfz/24 h (davon 107 Kfz/24 h = Schwerverkehr)
Gesamtverkehr:	1.976	Kfz/24 h

Als prognostizierte Verkehrsbelastung ergibt sich für die Ortsumgehung gemäß den als Anhang zum Erläuterungsbericht beigefügten Auszügen aus den Jahren 2009/2010 durchgeführten Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr ~~2025~~ 2030, je nach Abschnitt, ein Verkehrsaufkommen von 2.340 Kfz/24h bis ~~5.040~~ 3.300 Kfz/24h (siehe Anhang S. 16).

Der prognostizierte Schwerverkehrsanteil auf der Ortsumgehung beträgt zwischen 280 Kfz/24h und ~~430~~ 330 Kfz/24h (siehe Anhang S. 17).

Als Hauptursache für die überproportionale Zunahme des Schwerverkehrs im vorliegenden Bereich (derzeit rd. 350 Kfz/24h im DTV bzw. 450 Kfz/24h an Werktagen; siehe Anhang S. 4) sind die Ansiedlungen bzw. Erweiterungen von mittelständischen Unternehmen, insbesondere von Holz verarbeitenden Großbetrieben (Sägewerke, Kartonagenwerk, Erdenwerk), im näheren Bereich von Plößberg zu nennen. Diese Entwicklung wird durch eine Anfrage der Marktgemeinde Plößberg bei allen größeren

Betrieben im näheren Umfeld von Plößberg bestätigt. Demnach sind vor allem die in den Ortschaften Betzenmühle, Stein und Liebenstein ansässigen Betrieben durch einen sehr hohen An- und Auslieferungsschwerverkehr frequentiert.

Die Anbindung dieser Betriebe an das überregionale Straßennetz (BAB A 93) erfolgt im Wesentlichen über 2 verschiedene Routen. Zum einem besteht die Möglichkeit über die TIR 12, die B 15 und die St 2171 die Anschlussstelle „Windischeschenbach“ der BAB A 93 zu erreichen. Die andere Route verläuft über die TIR 12, St 2172 (Ortsdurchfahrt Plößberg) zur Anschlussstelle der BAB A 93 „Neustadt a. d. Waldnaab“. Nach Auskunft der von der Marktgemeinde Plößberg angeschriebenen Unternehmen ist eine nahezu gleichmäßige Verteilung des Lieferverkehrs auf beide Fahrtrouten zu verzeichnen. Mit dem Bau der Ortsumgehung Plößberg würde nach Auskunft der o. g. Betriebe die Route über Plößberg deutlich attraktiver und insoweit stärker frequentiert.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Varianten und Wahl der Linie

3.1 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Die geplante Ortsumgehung verläuft westlich des Marktes Plößberg durch das typische hügelige Gelände des Naturraumes „Vorderer Oberpfälzer Wald“. Es ist gekennzeichnet durch ein welliges bis stark welliges Hügelland in Höhenlagen zwischen 500 und 650 m ü. NN. Das Plangebiet ist durch landwirtschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Auf den leicht zu bearbeitenden, aber wenig ertragreichen, verwitterten Granitböden finden sich Richtung „Beidl - Falkenberg“ waldbaulich genutzte Flächen und zahlreiche Trockenstandorte. Auf den mittel- bis tiefgründigen Braunerden wird Ackerbau betrieben, während sich in den zahlreichen Talräumen kleiner Fließgewässer die Wiesennutzung weitgehend erhalten konnte. Besonders hier findet auch die für diesen Landschaftsraum so typische Teichwirtschaft statt. Insgesamt kann die Landschaft als kleingliedrig und mit einem überwiegend offenen Charakter bezeichnet werden. Das Gebiet wird durch Heckenstrukturen, Ranken, Einzelbäume und Waldflächen gegliedert. Die von überwiegend naturnahen Fließgewässer und mehr oder weniger intensiv bespannten Teichketten durchzogenen Talräume von „Todtenbach“, „Oedbach“ und „Pointbach“ wechseln sich mit den dazwischen gelagerten Hügeln, den sog. „Bühlen“ (Kirchbühl, Orgelbühl, Geißbühl etc.) ab und prägen die Landschaft.

Rechtlich geschützte Gebiete und Arten

Natura 2000-Gebiete

Im Untersuchungsraum liegen keine NATURA 2000-Gebiete, FFH- und Vogelschutzgebiete sind nicht ausgewiesen. Deshalb ist eine FFH- Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG nicht erforderlich.

Es ist jedoch eine „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ gemäß den europarechtlichen Vorschriften für die Arten des Anhang IV der FFH-RL und für die europäischen Vogelarten notwendig. (siehe auch Kap. 5.3.3)

Vorhandene Schutzgebiete nach §§ 23-29 BNatSchG

Der Naturpark „Nördlicher Oberpfälzer Wald“ im Südosten von Plößberg grenzt südlich an den Baubeginn und nördlich an das Bauende der alten St 2172 an. Teile davon sind als Landschaftsschutzgebiete nach BNatSchG § 26 ausgewiesen (ehem. Schutzzone). Durch die Baumaßnahme sind weder der Naturpark noch das LSG betroffen. Sonstige Schutzgebiete gemäß §§ 23-29 BNatSchG sind im Planungsraum nicht vorhanden.

Im Arten- und Biotopschutzprogramm sind als „Lebensräume mit überregionaler Bedeutung“ das „Schulbiotop (L1)“ und der „Gleißbühl (L7)“ ausgewiesen. Der Lebensraum L5 an den Teichen des „Orgelbühl“ ist von regionaler Bedeutung, ebenso wie die übrigen Biotope.

Gesetzlich geschützte Biotope (nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen), Ökotope

Im Untersuchungsgebiet liegen mehrere dieser geschützten Flächen bzw. Biotope, vor allem entlang der Stillgewässer an der „Galgenlohe“, der Teichkette am „Oedbach“ und an den eher trocken ausgeprägten Erhebungen des „Kirch-„ und des „Orgelbühl“.

Die Bestände werden ergänzt durch eigen kartierte Ökotope, die den Kriterien der amtlichen Biotopkartierung entsprechen. Häufig runden sie die amtlich kartierten Biotope ab.

Geschützte Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG

Verschiedene Gehölzstrukturen, Ranken, Hecken und Einzelbäume haben eine wichtige Bedeutung als Lebensraum für eine Vielzahl von Tierarten, vor allem für Vögel und Fledermäuse. I. d. Regel sind diese Strukturen auch wichtiger Bestandteil zur Vernetzung der Lebensräume untereinander. Einige von ihnen liegen im zukünftigen Trassenbereich.

Landschaftliches Gefüge

Vor allem durch die bereits vorhandene Infrastruktur aus Straßen (St 2172, TIR 12 und GV-Straße nach Schönkirch) und Siedlungsgebieten (Plößberg, Schönkirch) sind schon jetzt deutliche Vorbelastungen im Landschaftsraum festzustellen.

Eine Vielzahl von Austausch- und Wechselbeziehungen innerhalb von Lebensraumkomplexen, zwischen Teillebensräumen und Teilpopulationen sind in der gesamten Landschaft in unterschiedlicher Bedeutung vorhanden. Sie finden sowohl ungerichtet „über die gesamte Fläche“ als auch konzentriert entlang von Leitlinien statt.

Von hoher Bedeutung für den Biotopverbund sind im Planungsgebiet als Feuchtgebietsverbund die Bachtäler von „Oedbach“ und „Pointbach“.

Die Zerschneidung dieser Lebensräume durch den Straßenbau hat für bestimmte Tierarten, wie Fledermäuse, Reptilien (v. a. Kreuzotter und Zauneidechse) und Vögel gravierende Auswirkungen als überregionale Verbundachsen.

Hecken, Waldränder, Feuchtbereiche und Säume stellen dagegen eher lokal wirksame Verbundachsen dar. Hier haben sie jedoch ebenfalls eine hohe Bedeutung, sowohl als lineare als auch als funktionale Elemente.

Eine hohe funktionale Bedeutung kommt auch den Biotopkomplexen am „Schulbiotop“, an „Kirch-“, und „Orgelbühl“, am „Geißbühl“, den Magerflächen am „Pointbach“ und dem Teichgebiet an der „Galgenlohe“ zu. Neben Reptilien sind besonders Amphibien betroffene Arten.

Darüber hinaus sind ungerichtete Wechselbeziehungen zwischen nicht durch Barrieren voneinander getrennten gleichartigen Lebensräumen, etwa zwischen Gehölzbiotopen, zwischen Magerbiotopen und zwischen den Feuchtbiotopresten zu vermuten.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten (vgl. Unterlage 3)

3.2.1 Variante Süd-Ost

Die Variante Süd-Ost beginnt bei der Querung des Todtenbaches ca. 400 m vor der westlichen Ortsgrenze von Plößberg. Unmittelbar nach dem Beginn der Baustrecke schwenkt die Variante von der bestehenden St 2172 in Richtung Osten ab. In diesem Bereich ist auch eine Anbindung (= südwestlicher Ortsanschluss von Plößberg) der bestehenden St 2172 an die Variante Süd-Ost geplant. Nach ca. 1,0 km kreuzt die vorliegende Variante die bestehende St 2171. Die Anbindung der St 2171 an diese Umgehungsvariante erfolgt aufgrund der ungünstigen Längsneigung der St 2171 im Kreuzungsbereich höhengleich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Einhaltung der max. zulässigen Längsneigung ist eine Verschwenkung der beiden Anschlüsse der St 2171 zu einem verkehrssicheren Rechtsversatz erforderlich. Im Anschluss an die Anbindung der St 2171 an die Ortsumgehungsvariante verläuft diese weiter entlang eines bestehenden Gewerbegebietes, eine bestehende Weiheranlage

kreuzend weiter bis zu einem als Sondergebiet eingestuften Campingplatz. Dieser wird im Zuge der Trassenführung mittig durchschnitten. Der unmittelbar an den Campingplatz angrenzende Zeltplatz und das nördlich anschließende Wohngebiet werden östlich tangiert. Die zwischen diesem Wohngebiet und den östlich gelegenen Freizeitanlagen (Sportplatz, Campinganlage) verlaufende Ortsstraße wird mittels eines neu zu erstellenden Brückenbauwerkes höhenfrei unterführt. Außerdem erfolgt über eine zusätzliche Verbindungsrampe eine Anbindung der Ortsstraße an die Umgehungsvariante.

Anschließend führt die Variante weiter in nördlicher Richtung wo ca. 300 m vor dem geplanten Bauende eine Anbindung der Kreisstraße TIR 12 an die Variante Süd-Ost geplant ist. Diese Anbindung dient gleichzeitig als östlicher Ortsanschluss der Marktgemeinde Plößberg. Nach einer Trassenlänge von ca. 3,2 km schleift die Variante Süd-Ost wieder in die bestehende St 2172 ein.

Frühere Überlegungen, diese Variante unter Einbeziehungen des vorhandenen Ortsstraßennetzes näher an die Marktgemeinde Plößberg heranzurücken, wurden aufgrund der Entwicklung des angrenzenden und unmittelbar über diese kommunale Straße erschlossenen Gewerbegebietes nicht weiterverfolgt, da dadurch weiterhin ein Verlauf der Trasse innerhalb geschlossener Ortslage (Verkehrsfährdung durch Anliegerverkehr, Geschwindigkeitsbeschränkung etc.) gegeben wäre. Dies ist aus straßenbaulicher Sicht unter der Maßgabe einer Vereinheitlichung der Streckencharakteristik und im Hinblick auf die planerische Zielsetzung (Bau einer Ortsumgehung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der St 2172) nicht vereinbar.

3.2.2 Variante Nord 1 – ortsnah

Die Variante Nord 1 hat einen mit der gewählten Planfeststellungslösung identischen Baubeginn und ein identisches Bauende. Die Trassenführung dieser Variante schwenkt kurz nach Baubeginn in nördliche Richtung ab und verläuft anschließend über landwirtschaftlich genutzte Flächen und einen teilweise als Biotop ausgewiesenen Weiherbereich östlich an der bestehenden Kläranlage der Gemeinde Plößberg vorbei. Zur Überquerung des Talraumes im Bereich des Ödbaches und zur Aufrechterhaltung aller Weganbindungen ist bei dieser Lösung, ähnlich der Planfeststellungslösung, die Anordnung eines Brückenbauwerkes vorgesehen. Dieses Bauwerk hat neben der Erschließungsfunktion auch die Aufgabe ökologische Wechselbeziehungen aufrecht zu erhalten. In ihrem weiteren Verlauf quert die Variante Nord 1 die Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch - Plößberg“. Die Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch – Plößberg“ an die Ortsumgehung erfolgt im Gegensatz zur Planfeststellungslösung nicht höhenfrei mittels eines Brückenbauwerkes und einer Verbindungsrampe sondern höhengleich über einen sogenannten Rechtsver-

satz. Eine höhenfreie Lösung kommt bei dieser Variante aufgrund des topographisch ungünstigen Geländes im Bereich der Straßenkreuzung nicht in Betracht. Im Anschluss an die Anbindung der GV-Straße an die Ortsumgehung führt diese in einem Abstand von ca. 30 m bis 150 m vorbei an einem als Wohngebiet ausgewiesenen Gebiet. Anschließend durchschneidet die Trasse der vorliegenden Variante einen an das Wohngebiet unmittelbar angrenzenden Biotopbereich und eine südlich der Kreisstraße TIR 12 gelegene Weiherkette. Im Bereich der geplanten nördlichen Ortsanbindung von Plößberg (Kreisstraße TIR 12) schwenkt die Variante Nord 1 wieder auf die Trasse der Planfeststellungslösung ein. Bis zum Bauende bei Bau-km 2+870 ist die Linienführung der Variante identisch mit der Linienführung der vorliegenden Planfeststellungslösung.

Die im Zuge der Variante Nord 1 erforderlichen Änderungen des vorhandenen Straßen- und Wegenetz, insbesondere die beiden Ortsanbindungen am Baubeginn und Bauende sowie die Anbindungen der beiden Kreisstraßen TIR 12 und TIR 2 unterscheiden sich nur geringfügig von der Planfeststellungslösung.

3.2.3 Variante Nord 2

Die Variante Nord 2 ist eine Zwischenlösung aus der gewählten Planfeststellungslösung und der ortsnahen Variante Nord 1. Baubeginn und Bauende dieser Trasse sind wiederum identisch mit den beiden anderen Varianten (Planfeststellungstrasse; Variante Nord 1). Die Baulänge dieser Variante beträgt ca. 3.060 m.

Die Linienführung zwischen Baubeginn und Kläranlage weicht im Vergleich zur Variante Nord 1 nur geringfügig ab. Sie tangiert die bestehende Kläranlage ebenfalls östlich (ebenfalls Anordnung eines Brückenbauwerkes), schwenkt aber anschließend im Vergleich zur Variante Nord 1 mehr in Richtung Planfeststellungstrasse ab. Dadurch wird einerseits der Abstand zu dem angrenzenden Wohngebiet vergrößert und andererseits ein Eingriff in den an das Wohngebiet unmittelbar angrenzende Biotopbereich vermieden. Nachteilig anzusehen sind bei dieser Lösung allerdings die im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch-Plößberg“ erforderlichen, zusätzlichen Eingriffe in den angrenzenden als hochwertig einzustufenden Biotopbereich „Kirchbühl“. Kurz nach der Anbindung der Kreisstraße TIR 12 kommt die Linienführung der Variante Nord 2 bis zum Bauende auf dem Trassenkorridor der gewählten Planfeststellungslösung zu liegen.

Die im Zuge der Variante Nord 2 erforderlichen Änderungen im Straßen- und Wegenetz sowie die neu hinzukommenden Anschlüsse sind abgesehen von geringfügigen Abweichungen identisch zur Variante Nord 1.

3.2.4 Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt (Nullvariante)

Ein als Nulllösung bezeichneter Ausbau der Ortsdurchfahrt von Plößberg scheidet aufgrund der unmittelbar bis an den Fahrbahnrand heranreichenden Bebauung aus technisch und auch rechtlich nicht durchsetzbaren Gründen aus. Im Übrigen können mit dieser Variante die Planungsziele, insbesondere die Steigerung der Verkehrssicherheit, nicht erreicht werden.

Bei einem verkehrsgerechten Ausbau der Ortsdurchfahrt wären unter Berücksichtigung eines richtlinienkonformen Fahrbahnquerschnittes mit den dazugehörigen Fahrbahnbreiten, Entwässerungseinrichtungen und den größtenteils beidseits erforderlichen Gehwegen erhebliche Eingriffe in die angrenzende Wohnbebauung erforderlich. Vor allem im Bereich der engen Kurvenradien (Ortsmitte) wäre aus fahrdynamischen Gründen ein Abbruch der unmittelbar an die Straße angrenzenden Wohngebäude im Zuge eines Ausbaus der Ortsdurchfahrt unverzichtbar.

Darüber hinaus bliebe die Überlagerung des Durchgangsverkehr (mit hohem Anteil von Schwerverkehr) und des innerörtlichen Verkehrs erhalten. Durch die zahlreichen Zufahrten sowie Straßen- und Wegenbindungen bliebe die Leichtigkeit und insbesondere die Sicherheit des Verkehrs im Bereich der Ortsdurchfahrt von Plößberg weiterhin erheblich gestört. Außerdem würde die Beibehaltung der Ortsdurchfahrt der planerischen Zielsetzung einer Vereinheitlichung der Straßen- und Verkehrscharakteristik widersprechen.

Aufgrund der Eingriffe in die angrenzende Bebauung bietet die Nullvariante zudem keine wirtschaftlichen Vorteile. Aus naturschutzfachlicher Sicht wären mit der Nulllösung die wenigsten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gegeben.

3.2.5 Gewählte Linie (Variante Nord – ortsfern = Planfeststellungstrasse)

Die vorliegende Planfeststellungstrasse beginnt bei Bau-km 0-020 im Bereich des die St 2172 kreuzenden Todtenbaches in unmittelbarem Anschluss an dem im Jahre 2008 fertig gestellten Bauabschnitt „St 2172 Ausbau westlich Plößberg“. Anschließend schwenkt die Trasse nach Norden in Richtung der Kläranlage der Marktgemeinde Plößberg ab, wo sie den westlich gelegenen Schönungsteich bei ca. Bau-km 0+700 mittig überbaut. In ihrem weiteren Verlauf überquert die Planfeststellungstrasse den Ödbach zusammen mit einem zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldweg mittels eines neu zu erstellenden Brückenbauwerkes (BW 0-1). Danach steigt die Trasse bis Bau-km 1+190 kontinuierlich an und kreuzt den zwischen Schönkirch und Plößberg verlaufenden Höhenrücken in einer Einschnittslage von maximal 8,0 m. Gleichzeitig wird in diesem Bereich bei Bau-km 1+045 die bestehende Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch - Plößberg“ mittels eines neu zu erstellenden Brückenbauwerkes (BW 1-1) überführt. Über eine zusätzliche Verbindungsrampe erfolgt eine

Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch - Plößberg“ an die Ortsumgehung.

Entlang des nach Nordwesten abfallenden Hangbereiches schwenkt die Planfeststellungstrasse in östlicher Richtung in die vorhandene Kreisstraße TIR 12 ein und orientiert sich an deren Verlauf bis zur vorhandenen Einmündung in die St 2172 nordöstlich von Plößberg.

Eingriffe in die vorhandenen Weiheranlagen bei Bau-km 1+600 und im Bereich von Bau-km 1+880 bis 2+350 werden dabei durch die vorliegende Trassierung weitgehend minimiert.

Die beiden Kreisstraßen TIR 12 und TIR 2 werden künftig höhengleich an die St 2172 angebunden.

3.3 Entwurfstechnische Daten aller Varianten (einschließlich gewählter Linie)

Wesentliche Beurteilungskriterien der untersuchten Trassenvarianten aus entwurfstechnischer Sicht sind in nachfolgender Tabelle gegenübergestellt:

Varianten	Planfeststellungs-trasse (=ortsfern)	Variante Nord 1 (=ortsnah)	Variante Nord 2	Variante Süd-Ost
Beurteilungskriterien				
1. <u>Verkehrstechnische Merkmale</u>				
Entwurfsgeschwindigkeit V_e	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
V_{85}	100 km/h	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Neubaulänge einschließlich Angleichungen	3,040 km	2,870 km	3,060 km	3,2 km
kleinster Kurvenradius	500 m	650 m	650 m	300 m
max. Längsneigung	4,36%	4,12%	4,85%	4,57%
Minimaler Kuppenhalbmesser	6500 m	6500 m	6500 m	25000 m
Minimaler Wannenthalbmesser	3500 m	5000 m	3500 m	3000 m
richtliniengemäße Trassierung	Ja	Ja	Ja	Ja
2. <u>Lärmschutz</u>				
minimaler. Abstand • zu bestehenden Wohngebäuden [m]	ca. 149 m	ca. 149 m	ca. 149 m	ca. 125 m
3. <u>Brückenbauwerke</u>	2 Bauwerke	1 Bauwerk	1 Bauwerk	1 Bauwerk

3.4 Beurteilung der Varianten

3.4.1 Beurteilung hinsichtlich der raumordnerischen Entwicklungsziele

Alle Varianten (Süd-Ost, Nord-Varianten) sind in der Lage den Durchgangsverkehr, vor allem den Schwerlastverkehr aus dem Marktzentrum zu verlagern.

Wesentliche Vorteile der Nordvarianten sind die verkehrlich wirkungsvollen Anbindungen der verkehrsmengenmäßig relevanten Kreisstraßen TIR 2 und TIR 12, die bei der Süd-Ostvariante nur eingeschränkt oder gar nicht möglich wären.

Im Gegensatz zur Variante Süd-Ost ist grundsätzlich bei allen Nord-Varianten eine Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch – Plößberg“ an die Ortsumfahrung möglich. Unter dem Gesichtspunkt eine zügige Anbindung der in Schönkirch und Plößberg an die GV-Straße angrenzenden Wohngebiete an die Ortsumfahrung zu schaffen, erweisen sich die Nordvarianten als vorteilhaft.

Die Variante Nord – ortsfern = Planfeststellungstrasse ist in diesem Zusammenhang am günstigsten zu bewerten, da diese den Markt Plößberg in einer größeren Entfernung umgeht.

3.4.2 Auswirkungen auf die städtische Flächennutzungsplanung

Die Variante Nord – ortsfern = Planfeststellungstrasse führt aufgrund ihres ortsfernen Verlaufes in großem Abstand an Wohngebieten vorbei. Eine Beeinträchtigung bzw. Einschränkung der geplanten Siedlungsstruktur der Marktgemeinde Plößberg ist nicht gegeben. Da die weitere Wohnbauentwicklung primär in Neubaugebieten am Westrand des Kernortes stattfinden wird, kann die Variante Nord – ortsfern = Planfeststellungstrasse hier zusätzlich den Quell- und Zielverkehr aufnehmen.

Bei einer ortsnahen Umfahrung in Form der Varianten Nord 1 und Süd-Ost würden insbesondere die kommunalen Entwicklungsmöglichkeiten im Osten und Westen eingeschränkt.

3.4.3 Beurteilung hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit

Variante Süd-Ost:

Bei der Variante Süd-Ost wird die Ortsumgehung von Plößberg im Prognosejahr ~~2025~~ 2030 je nach Streckenabschnitt von rd. 1.190 Kfz/Tag bis 2.430 Kfz/Tag befahren werden.

Die Entlastungseffekte für den Markt Plößberg belaufen sich je nach betrachtetem innerörtlichem Abschnitt der bestehenden St 2172 auf Werte zwischen rd. 1.190 Kfz/Tag und 2.100 Kfz/Tag im durchschnittlichen täglichen Verkehr.

Die Umlagerungsberechnungen sowie die Entlastungseffekte sind in den Plänen des Anhangs S. 19 bis S. 21 dargestellt.

Variante Nord:

Die Varianten im Norden zeichnen sich dadurch aus, dass sie neben der überregionalen Verkehrsbeziehung CZ (bzw. Bärnau) <-> A93 (bzw. Neustadt an der Waldnaab) auch die regionalen Verkehrsbeziehungen der Kreisstraßen TIR 2 und TIR 12 aufnehmen kann. Gerade die Schwertransporte aus Richtung Betzenmühle / Liebenstein und Tirschenreuth können mit einer Nord-Variante effektiv verlagert werden.

Auch der Durchgangsverkehr auf der Schloßstraße wird durch die Nordumgehung aufgenommen, was durch einen deutlichen Rückgang im Verkehrsaufkommen der Schloßstraße in Plößberg ersichtlich wird.

Die Ortsumgehung Plößberg im Zuge der St 2172 wird im Prognosejahr ~~2025~~ 2030 je nach Streckenabschnitt von rd. 2.340 Kfz/Tag bis ~~5.040~~ 3.300 Kfz/Tag befahren werden.

Die Entlastungseffekte für den Markt Plößberg belaufen sich je nach betrachtetem innerörtlichem Abschnitt der bestehenden St 2172 auf Werte zwischen rd. 2.130 und 2.560 Kfz/Tag im durchschnittlichen täglichen Verkehr.

Die Umlagerungsberechnungen sowie die Entlastungseffekte sind in den Plänen des Anhangs S. 16 bis S. 18 dargestellt.

Die verkehrlichen Wirkungen der Trassenverläufe wurden entsprechend dem Anhang zum Erläuterungsbericht im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelt und sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Streckenabschnitte	Bestand 2010 Kfz/24h	Prognose 2025 2030 Nullfall Kfz/24h	Prognose 2025 2030 Planfall Süd-Ost			Prognose 2025 2030 Planfälle Nord		
			Kfz/24h	Saldo	in%	Kfz/24h	Saldo	in%
Tirschenreuther Straße (TIR 2)	2.680	3.060	2.130	-930	-30,4	3.460	+400	+13,1
Bärnauer Straße (St 2172)	1.910	1.960	630	-1.330	-67,9	300	-1.660	-84,7
Hauptstraße (St 2172)	3.810	4.430	2.490	-1.940	-43,8	2.190	-2.240	-50,6
St 2172 östlich der St 2171	3.740	4.300	2.200	-2.100	48,8	1.740	-2.560	-59,5
Floßer Straße (St2172)	1.360	1.530	570	-960	-62,7	1.530	±0	±0

Als Ergebnis des Variantenvergleiches ist hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit festzustellen, dass alle Trassenvarianten (Nord und Süd-Ost) in der Lage sind, die Ortsdurchfahrt von Plößberg vom Durchgangsverkehr, vor allem den Schwerlastverkehr, zu entlasten. Im Vergleich zu der Süd-Ost-Variante wird die Entlastungswirkung im Innerortsbereich von Plößberg bei den Nordvarianten günstiger prognostiziert.

Wesentliche Vorteile der Nordvarianten sind die verkehrlich wirkungsvolle Anbindungen der verkehrsmengenmäßig relevanten Kreisstraßen TIR 2 und TIR 12, die bei der Süd-Ostvariante nur eingeschränkt oder gar nicht möglich wären.

Ein weiterer Vorteil der Nordvarianten besteht in der Tatsache, dass die weitere Entwicklung des Wohnungsbaus primär in Neubaugebieten am Westrand des Kernortes stattfinden wird. Hier können die Nordvarianten zusätzlich zu den verlagerbaren Durchgangsverkehren auch den Quell- und Zielverkehr aufnehmen.

3.4.4 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer

Die derzeitige Verkehrssituation ist für die Benutzer der Ortsdurchfahrt Plößberg, insbesondere für den überproportional hohen Schwerverkehrsanteil und die in diesem Bereich vermehrt anzutreffenden Holztransportfahrzeuge aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und der ungenügenden Linienführung im Zuge der Ortsdurchfahrt von Plößberg problematisch und insoweit mit Zeitverlusten gekennzeichnet.

Durch eine Verlegung der St 2172 in Form der gewählten Variante Nord - ortsfern = Planfeststellungstrasse werden aufgrund einer zügigen und hindernisfreien Fahrt Zeitgewinne und Kosteneinsparungen für die Benutzer zu erwarten sein.

Zusätzlich verstärkt wird dies durch die verkehrlich wirkungsvolle Anbindung der verkehrsmengenmäßig relevanten Kreisstraßen TIR 2 und TIR 12 an die Ortsumgehung. Bei der Variante Süd-Ost ist eine wirkungsvolle Anbindung der relevanten Kreisstraßen TIR 2 und TIR 12 nur eingeschränkt oder gar nicht möglich. In Verbindung mit der längeren Fahrstrecke der Variante Süd-Ost, ergeben sich gegenüber der kürzeren Fahrstrecke der Variante Nord - ortsfern = Planfeststellungstrasse Umwegigkeiten, die sich in Erreichbarkeitsdefiziten, Verlängerungen der Fahrzeit und höheren Wegekosten für den überörtlichen Verkehr im Zuge der St 2172 niederschlagen.

3.4.5 Beurteilung hinsichtlich Umweltverträglichkeit

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit ergibt sich folgendes Bild:

(siehe Unterlage 10.2 „Übersicht der Lebensräume und Artvorkommen“ bezogen auf die die beiden nachfolgenden Varianten)

Variante Süd-Ost

Bei dieser Variante sind die Eingriffe in die Schutzgüter „Arten- und Biotopschutz“ sowie „Wasser“ etwas geringer als bei der Planfeststellungsvariante. Gleichwohl werden auch hier mehrere artenreiche Lebensraumkomplexe durchschnitten. Die Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ wären jedoch gravierend und zwar sowohl in Bezug auf die Wohn- als auch die Erholungsfunktion. Die Beeinträchtigungen durch Lärm und Zerschneidung wären auch durch eingriffsmindernde Maßnahmen nur unzureichend zu lindern und mit sehr hohen Kosten verbunden.

Variante Nord – ortsfern = Planfeststellungstrasse

Auch für die geplante Variante Nord – ortsfern = Planfeststellungstrasse der OU Plößberg ergibt sich kein konfliktfreier Korridor. Es war aber möglich, einen „relativ konfliktarmen“ Korridor zu finden. Durch Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Mensch“, „Arten- und Biotopausstattung“ und „Wasser“ verringert bzw. ausgeglichen werden.

3.5 Ergebnis des Variantenvergleichs

In der Zusammenschau aller genannten Gesichtspunkte und Aspekte wird die Variante Nord - ortsfern = Planfeststellungstrasse trotz ihrer Nachteile in naturschutzfachlicher Hinsicht für insgesamt vorzugswürdig erachtet.

Aus Sicht der Raumordnung ermöglichen beiden Varianten (Süd-Ost und Nord) die Realisierung der raumordnerischen Entwicklungsziele (Entlastung vom Durchgangsverkehr) der Marktgemeinde Plößberg.

Die Variante Süd-Ost ist im Vergleich zu allen Nordvarianten aufgrund ihrer ungünstigeren Lage im Verkehrsnetz (Anbindung der beiden Kreisstraßen TIR 12 und TIR 2) hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit als ungünstiger einzustufen.

Die Nordvarianten unterscheiden sich hinsichtlich Ihrer verkehrlichen Wirksamkeit nicht. Wesentliche Vorteile der Nordvarianten sind die verkehrlich wirkungsvollen Anbindungen der verkehrsmengenmäßig relevanten Kreisstraßen TIR 2 und TIR 12.

Im Vergleich zur Variante Süd-Ost wird die Entlastungswirkung im Innerortsbereich von Plößberg bei den Nordvarianten günstiger prognostiziert.

Auch die Eingriffe in den südöstlich von Plößberg ausgewiesenen Naherholungsbe-
reich (Sondergebiete: Zeltplatz, Campingplatz, Sportanlagen) führt im Vergleich zu
den Nordvarianten bei der Variante Süd-Ost zu einer schlechteren Bewertung. Dies
trifft auch auf die Beurteilung der Eingriffe unter Berücksichtigung der Baulänge zu.
Die Variante Süd-Ost weist mit 3.200 m die größte Baulänge aller Varianten auf.

Die Durchschneidungswirkung ist sowohl bei der Variante Nord - ortsfrem = Planfest-
stellungstrasse und der Variante Nord 2 aufgrund der Einbeziehung der Kreisstraße
TIR 12 auf einer Länge von ca. 800 m im Vergleich zu den anderen Varianten am
günstigsten zu bewerten.

Die Abstände zu der an die Trasse angrenzenden Wohnbebauung von Plößberg und
die minimierten Eingriffe in die im Nordwesten von Plößberg gelegenen Biotopkom-
plexe führen jedoch zu dem Ergebnis, dass die gewählte Variante Nord ortsfrem =
Planfeststellungstrasse am günstigsten zu bewerten ist.

Naturschutzfachlich ist der Planfeststellungstrasse der Vorzug zu geben, da die Ein-
griffe in Natur und Landschaft durch geeignete Maßnahmen kompensierbar sind.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung und Zwangspunkte

Die geplante Ortsumgehung im Zuge der St 2172 ist im vorliegenden Planfeststel-
lungsabschnitt als anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender
Verbindungsfunktion der Straßenkategorie A II (überregionale / regionale Verbindung)
zuzuordnen. Entsprechend den verkehrstechnischen Anforderungen und in Anbe-
tracht der Charakteristik der bereits ausgebauten Abschnitte der St 2172 wurde für
die Trassierung eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 80$ km/h gewählt.

Die Kurvigkeit der Ausbaustrecke wurde mit $K = 60,62$ gon/km ermittelt. Daraus ergibt
sich nach den RAS-L (Ausgabe 1995) eine Geschwindigkeit V_{85} von 100 km/h.

Die Linienführung der vorliegenden Planfeststellungslösung weist im vorliegenden
Streckenabschnitt folgende ungünstigsten Trassierungselemente auf:

- minimaler Kurvenradius: 500 m
- maximale Längsneigung: 4,03 %
- maximale Querneigung: 6,5%

Die Trassierungsgrenzwerte der RAS-L (Ausgabe 1995) werden somit für eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 80$ km/h eingehalten.

Die erforderliche Haltesichtweite liegt bei einer $V_{85} = 100$ km/h je nach vorhandener Längsneigung im vorliegenden Ausbaubereich zwischen 188 m und 158 m. Eine Überprüfung der Haltesichtweiten ergab, dass innerhalb des Verlegungsbereiches Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtweiten erforderlich sind. Hierzu wurden im Bereich bei Bau-km 0+200 und Bau-km 1+200 Geländeausschlitzungen vorgenommen. Die erforderlichen Mindestgrenzwerte der Haltesicht werden dadurch im gesamten Streckenabschnitt eingehalten.

Außerdem sind im Bereich von Bau-km 2+150 bis 2+400 zusätzliche bauliche Maßnahmen (Verlängerung Erdwall und Ausschlitzungen) zur Vermeidung von Sichtschatten in beide Fahrtrichtungen geplant. Dadurch soll ein kurzzeitiges Wegtauchen von Fahrzeugen vermieden werden.

Auch die im Bereich der Einmündungen erforderlichen Sichtfelder sind in den Bauwerksplänen (vgl. Planfeststellungsunterlage Nr. 6b) eingezeichnet und werden von Bepflanzungen und sonstigen, die Sicht behindernden Einbauten freigehalten.

Folgende Zwangspunkte bestimmen die Linienführungen im Lage- und Höhenplan:

- Die bereits neuzeitlich ausgebaute St 2172 am Baubeginn und am Bauende
- Die künftigen Anbindungen der Marktgemeinde Plößberg an die geplante Ortsumgehung am Baubeginn (Bau-km 0+215), bei Bau-km 1+140 und **über den geplanten Kreisverkehr am Bauende (Bau-km 2+440 2+578)**.
- Die Anbindungen der Kreisstraßen TIR 12 bei Bau-km 2+015 und TIR 2 bei Bau-km 2+440 und Bau-km ~~2+577~~ **2+578**.
- Die Querung des Ödbaches und des anschließenden Talbereiches.
- Die höhenfreie Querung der Gemeindeverbindungsstraße Plößberg - Schönkirch.
- Der bei Bau-km 1+050 östlich der Trasse verlaufende Höhenrücken
- Die im weiteren Trassenbereich vorhandenen Biotope und übrigen naturschutzfachlich hochwertigen Bereiche.
- Die unmittelbar an den Trassenbereich angrenzende Kläranlage der Gemeinde Plößberg bei Bau-km 0+720.
- Ein ausreichender Abstand zur vorhandenen Bebauung der Marktgemeinde Plößberg und des Ortsteils Schönkirch.
- Die vorhandenen Weiheranlagen nördlich von Plößberg.

4.2 Querschnitt

Gemäß den Ausführungen der Verkehrsuntersuchung (siehe Anhang Seite 16) beträgt das für die Ortsumgehung (Planungsvariante Nord) für das Jahr ~~2025~~ **2030** prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen je nach Abschnitt zwischen ~~2.340~~ Kfz/24 h und ~~5.010~~ **3.300** Kfz/24h.

Die prognostizierte, durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastung liegt zwischen ~~280~~ Kfz/24h und ~~430~~ **330** Kfz/24h (siehe Anhang Seite 17). Gemäß den RAS-Q 96 (Ausgabe 1996) wäre somit im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt unter Berücksichtigung des hohen Schwerverkehrsanteils (> 300 Fz/24h) der Regelquerschnitt RQ 10,5 mit einer asphaltierten Breite von 7,50 m maßgebend.

Als Straßenquerschnitt ist in Übereinstimmung mit den anschließenden, bereits neuzeitlich ausgebauten Streckenabschnitten der Regelquerschnitt RQ 10 mit einer asphaltierten Fahrbahnbreite von 7,00 m zu wählen, welcher zusammen mit den beidseits anzuordnenden standfesten Banketten eine „Kronenbreite“ von 10,0 m aufweist.

Der Aufbau des Fahrbahnoberbaus wurde gemäß den einschlägigen technischen Richtlinien ermittelt. Für die Ausbaustrecke ergibt sich demnach unter Zugrundelegung der prognostizierten Schwerverkehrsbelastung eine Fahrbahnbefestigung nach Bauklasse III mit einem frostsicheren Ausbau von 80 cm (vgl. Planfeststellungsunterlage Nr. 4).

4.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz

Südwestlich von Plößberg wird die bestehende St 2172 abgekröpft und bei Bau-km 0+215 rechts, sowie ein öffentlicher Feld- und Waldweg links **bei Bau-km 0+380** höhengleich an die Ortsumgehung angebunden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses ~~werden~~ **wird** im Zuge der St 2172neu im Bereich dieses Knotenpunktes **ein** Linksabbiegestreifen angeordnet.

Bei Bau-km 0+686 kreuzt die Planfeststellungstrasse den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 436. Um die Verkehrsbeziehungen im Zuge des öffentlichen Feld- und Waldweges aufrecht zu erhalten, ist eine Verlegung des Weges in Richtung Norden und eine höhenfreie Unterquerung der Staatsstraße mittels eines neu zu erstellenden Brückenbauwerkes (BW 0-1) geplant. Dieses Bauwerk überführt gleichzeitig den Ödbach: Der Ödbach ist im Bereich des verlegten öffentlichen Feld- und Waldweg auf einer Länge von ca. 150 m den geänderten Verhältnissen anzupassen.

Die Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch - Plößberg“ wird bei Bau-km 1+045 mit einem Brückenbauwerk über die St 2172neu überführt. Durch die teilplanfreie Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße „Schönkirch - Plößberg“ an die geplante Ortsumgehung können die in Schönkirch und Plößberg an die GV-Straße angrenzenden Wohngebiete auf kürzestem Wege an die neue Ortsumgehung angebunden werden.

Bei Bau-km 1+574 werden beidseits der St 2172neu unterbrochene öffentliche Feld- und Waldwege höhengleich an die St 2172neu angebunden.

Die Kreisstraße TIR 12 wird bei Bau-km 2+015 höhengleich an die St 2172neu angebunden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird im Zuge der St 2172neu im Bereich dieses Knotenpunktes ein Linksabbiegestreifen angeordnet.

~~Bei ca. Bau-km 2+500 wird die vorhandene Straßenkreuzung der Kreisstraße TIR 2 mit der TIR 12 in einen verkehrssicheren Rechtsversatz aufgelöst. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses werden im Zuge der St 2172neu im Bereich dieses Knotenpunktes Linksabbiegestreifen angeordnet.~~

Im Zuge der Baumaßnahme wird bei Bau-km 2+578 aus Gründen der Verkehrssicherheit die höhengleiche Kreuzung der künftigen Staatsstraße 2172 mit der Kreisstraße TIR 2 mit einem Kreisverkehr versehen.

Die bestehende St 2172 wird am Bauende zur Gemeindestraße bzw. zum öffentlichen Feld und Waldweg abgestuft. Eine Anbindung an die neue Trasse der St 2172 ist nicht vorgesehen.

4.4 Baugrund, Erdarbeiten

Zur Erkundung des Baugrundes wurden entlang der Baustrecke elf Bodenschürfen durchgeführt. Die Bodenerkundungen ergaben, dass unter einer 0,2 m bis 0,5 m dicken Oberbodenschicht überwiegend sandiger Boden mit schluffigen und kiesigen Beimischungen ansteht. Bei diesem Untergrund ist eine überwiegend, ausreichende Tragfähigkeit zu erwarten. In den kurzen Bereichen mit größeren Beimischungen von schluffigen und teilweise auch bindigen Beimengungen sind entsprechende Maßnahmen in Form von Bodenaustausch bzw. Bodenverbesserungen durchzuführen.

Gemäß der durchgeführten Massenermittlung beläuft sich der Umfang des Erdabtrages auf ca. 119.000 m³. Für den Erdauftrag werden als geeignetes Dammschüttmaterial ca. 85.000 m³ benötigt. Insoweit ergeben sich rd. 34.000 m³ an Überschussmas-

sen. Als Deponiefläche für den anfallenden Erdmassenüberschuss ist eine bei Tirschenreuth gelegene Kaolingrube vorgesehen.

4.5 Straßenentwässerung

Das auf Fahrbahnen, Banketten und Böschungen anfallende Oberflächenwasser wird, soweit es nicht breitflächig versickert, über Mulden und Rohrleitungen gesammelt und zwei Regenrückhaltebecken zugeführt.

Die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken erfolgte mit einem vom Bayerischen Landesamt für ~~Wasserwirtschaft~~ **Umwelt** zur Verfügung gestellte DV-Programm (A 117) zur Bemessung kleiner Regenrückhaltebecken nach dem einfachen Verfahren des Arbeitsblattes ATV-DVWK-A 117.

Die Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlungsanlage vor Einleitung in ein oberirdisches Gewässer wurde ebenfalls mit einem DV-Programm (M 153) des Bayer. Landesamt für ~~Wasserwirtschaft~~ **Umwelt** ermittelt. Die im Zuge der vorliegenden Ausbaumaßnahme vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter (Ödbach, Pointbach) vorgesehenen Regenwasserbehandlungen in Form von zwei Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken sind gemäß den durchgeführten Berechnungen in Bezug auf die hydraulische und qualitative Gewässerbelastung als ausreichend anzusehen. Die Ausgangsdaten und die Ergebnisse der hydraulischen Berechnungen sind der Planfeststellungsunterlage Nr. 12.1b zu entnehmen.

Im Einzelnen ergeben sich folgende Details für die jeweiligen Regenrückhaltebecken:

- Regenrückhaltebecken bei Bau-km 0+740 links

Größe:	ca. 1.000 m ³
Vorfluter:	Ödbach
zulässiger Drosselabfluss:	rd. 45 9 l/Sek.
max. Dauerstau:	1,0 m

- Regenrückhaltebecken bei Bau-km 1+660 links

Größe:	ca. 1.460 m ³
Vorfluter:	Pointbach
zulässiger Drosselabfluss:	rd. 20 15 l/Sek.

aus ökologischen Gründen erhält dieses Becken keinen Dauerstau:

Alle geplanten Regenrückhaltebecken werden zur Abflussregulierung mit Abflussbauwerken ausgestattet, die gleichzeitig als Leichtflüssigkeitsabscheider dienen. Die Gestaltung der Becken erfolgt möglichst naturnah. Außerdem werden alle Becken mit einem Notüberlauf versehen.

4.6 Ingenieurbauwerke

Bauwerk 0-1 bei Bau-km 0+759: Überführung über den Ödbach

Die geplante Ortsumgehung von Plößberg im Zuge der St 2172 kreuzt künftig bei Bau-km 0+759 den Ödbach und einen parallel zum Ödbach verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg mittels eines neu zu erstellenden Brückenbauwerkes. Aufgrund der hohen Dammhöhe wird das Bauwerk als überschüttetes Rahmenbauwerk mit folgenden Mindestabmessungen ausgeführt:

Kreuzungswinkel:	73,21gon
Lichte Weite:	≥ 13,00 m
Lichte Höhe:	≥ 4,50 m
Breite zwischen den Geländern:	22,10 m
Brückenklasse:	Lastbild gem. DIN Fachbericht 101

Bauwerk 1-1 bei Bau-km 1+045: Überführung der GV-Straße „Schönkirch-Plößberg“

Das Bauwerk ermöglicht eine höhenfreie Kreuzung der GV-Straße „Schönkirch-Plößberg“ mit der geplanten Ortsumgehung. Außerdem wird durch die Anlage einer Brücke und einer zusätzlichen Auffahrtsrampe ein teilplanfreier Anschluss an die geplante Ortsumgehung geschaffen.

Die Hauptabmessungen des neuen Brückenbauwerkes ergeben sich wie folgt:

Kreuzungswinkel:	68,10gon
Lichte Weite:	≥ 18,53 m
Lichte Höhe:	≥ 4,70 m:
Breite zwischen den Geländern:	10,10 m
Brückenklasse:	Lastbild gem. DIN Fachbericht 101

4.7 Straßenausstattung

Die St 2172 und die dazugehörenden Anschlüsse erhalten im Verlegungsbereich die Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderungen. Darüber hinaus gehende und von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Zuge der Kreisstraße TIR 2 sind an der nördlichen Orteinfahrt von Plößberg beidseitig Bushaldebuchten angebracht. Durch die neue Anbindung der TIR 2 an die Ortsumgehung von Plößberg ist ein Wegfall der im Einmündungsbereich zur St 2172 neu vorhandenen Bushaldebuchten erforderlich. Aufgrund der ungünstigen Lage dieser

Bushaltebuchten im unbeleuchteten Außenbereich und aufgrund der geringen Frequentierung kann in Absprache mit der Marktgemeinde Plößberg auf diese Bushaltebuchten verzichtet werden. Als Ersatz hierfür dienen die vorhandenen Bushaltebuchten im Ortskern und an der westlichen Ortsausfahrt von Plößberg.

4.9 Leitungen

Am Beginn der Baustrecke verlaufen entlang der St 2172 eine Wasserversorgungsleitung des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Steinwaldgruppe. Während die Wasserversorgungsleitung von der Baumaßnahme nur randlich berührt wird, ist bei Bau-km 0+100 und im Bereich der geplanten südlichen Ortsanbindung von Plößberg eine Anpassung dieser Leitung an die geänderten Verhältnisse erforderlich.

Im Kreuzungsbereich der geplanten Ortsumgehung von Plößberg und der in diesem Bereich höhenmäßig anzuhebenden Gemeindeverbindungsstraße „Plößberg-Schönkirch“ verlaufen ebenfalls eine Wasserversorgungsleitung und eine Telekommunikationslinie. Auch diese Leitungen sind den geänderten Verhältnissen anzupassen.

Bei Bau-km 1+553 kreuzt eine Freileitung für die Stromversorgung die vorliegende Entwurfstrasse. Der im Trassenbereich befindliche Mast ist ebenfalls den neuen Verhältnissen anzupassen.

Darüber hinaus verlaufen entlang der bestehenden Straßen (St 2172 am Baubeginn und Bauende; GV-Straße „Schönkirch-Plößberg“; TIR 12 am Bauende) Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG. Auch diese Leitungen sind, soweit erforderlich, im Zuge der Baumaßnahmen an die geänderten Verhältnisse anzupassen.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

Nach § 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit Art. 74 (Abs.2) des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) ist beim Bau von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Solche Umwelteinwirkungen sind schädlich, wenn sie den Betroffenen auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit wie für den Einzelnen billigerweise nicht mehr zugemutet werden können.

Die Zumutbarkeit kann nicht undifferenziert für alle Fälle einheitlich festgelegt werden. Die Schutzwürdigkeit ist anhand einer Würdigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Schutzwürdigkeit der betroffenen Bebauung, zu bestimmen. Dabei ist von der bebauungsrechtlichen Situation der Umgebung und den tatsächlichen Verhältnissen wie der konkreten Nutzung der Grundstücke, einer eventuellen Vorbelastung durch bereits vorhandene Lärmquellen sowie der gegebenen Vorbelastung auszugehen.

Die Beurteilung der Straßenverkehrslärmeinwirkungen erfolgt gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl 1990 I S. 1036.

Gemäß § 1 und § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die in § 2 Abs. 1 genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

"Bau" von öffentlichen Straßen im Sinne des § 41 BImSchG i.V.m. § 1 Abs.1 16. BImSchV ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße, z. B. bei Kurvenstreckung, ist Indiz für eine Änderung, nicht für einen Neubau (vgl. Ziff. VI. 10.1 (1) der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 vom 02.06.1997, ARS 26/1997, VkB I S. 434).

Die Änderung ist "wesentlich", wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV) oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (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).

Die in der, aufgrund § 43 BImSchG erlassenen "Verkehrslärmschutzverordnung" (16. BImSchV), festgelegten Immissionsgrenzwerte für Beurteilungspegel gelten fachlich und rechtlich als abgewogen. Sie stimmen mit den Werten überein, die nach überwiegender Auffassung im lärmphysiologischen, medizinischen und juristischen Schrifttum für zumutbar gehalten werden.

Gemäß § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

– Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime

tagsüber 57 dB(A)

nachts 47 dB(A)

– reine und allgem. Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete

tagsüber 59 dB(A)

nachts 49 dB(A)

– Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete

tagsüber 64 dB(A)

nachts 54 dB(A)

– Gewerbegebiete

tagsüber 69 dB(A)

nachts 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen des gültigen Flächennutzungsplans. Soweit keine Festsetzungen bestehen, werden die Anlagen und Gebiete nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit beurteilt (§ 2, Abs. 2 16. BImSchV). Wird die zu schützende Nutzung am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden (§ 2 Abs.3 16. BImSchV).

Die Berechnung der Außenlärmpegel (Beurteilungspegel) und der erforderlichen Abschirmung erfolgt nach den als Berechnungsgrundlage anerkannten "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS-90) des Bundesministers für Ver-

kehr. Die sich danach ergebenden Pegelwerte sind zur Beurteilung der Lärmbelastigung geeignet.

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung grundsätzlich zu berechnen. Die Berechnungsmethoden ergeben sich aus den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90“ sowie aus Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV).

Die von den Geräuschemissionen des zu untersuchenden Verkehrswegs herrührenden Immissionen, gekennzeichnet durch den Beurteilungspegel (L_r), werden für den Tag und für die Nacht getrennt berechnet auf Basis des ermittelten Prognoseverkehrs im Jahre ~~2025~~ 2030.

$L_{r,T}$ für die Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr (Tag)

$L_{r,N}$ für die Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr (Nacht)

Beurteilungspegel für Verkehrsgeräusche werden grundsätzlich in sog. A-bewerteten Schalldruckpegeln angegeben (Einheit Dezibel (A) bzw. $dB(A)$), die das menschliche Hörempfinden am besten nachbilden. Zur Beschreibung zeitlich schwankender Schalleignisse, wie z.B. der Straßenverkehrsgeräusche, dient der A-bewertete Mittelungspegel.

Die Schallemission (d.h. die Abstrahlung von Schall aus einer Schallquelle) des Verkehrs auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird durch den Emissionspegel ($L_{m,E}$) gekennzeichnet. Der Emissionspegel ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse des Verkehrsweges bei freier Schallausbreitung. Die Stärke der Schallemission wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche, der Gradienten und einem Zuschlag für Mehrfachreflexionen berechnet. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) einschließlich der zugehörigen Lkw-Anteile (tags/nachts) zugrunde gelegt.

Die Schallimmission (d.h. das Einwirken von Schall auf einen Punkt, also auf den Immissionsort) wird durch den Mittelungspegel (L_m) gekennzeichnet. Er ergibt sich aus dem Emissionspegel unter zusätzlicher Berücksichtigung des Abstandes zwischen Immissions- und Emissionsort, der mittleren Höhe des Schallstrahls über dem Boden, von Reflexionen und Abschirmungen.

Zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten (gemäß § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung) dient der Beurteilungspegel (L_r). Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind von der Straße zum Immissionsort und für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können

deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit den berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich.

Für die vorhandenen, im Bereich der Ortsumgebung von Plößberg angrenzenden Wohngebäude wurden auf der Grundlage der Technischen Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) unter Anwendung des EDV-Programms „CADNA A“ schalltechnische Berechnungen durchgeführt.

Diese schalltechnischen Berechnungen beschränken sich auf die im Lageplan (vgl. Planfeststellungsunterlage Nr. 6b und 3b) gekennzeichneten Wohngebäude (Immissionspunkte 1 bis 5 10).

Ausgangsdaten der schalltechnischen Berechnungen

Als Ausgangswerte für die Berechnung dienen die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung des Büros GEO.VER.S.UM für das Prognosejahr ~~2025~~ 2030 ermittelten Verkehrsbelastungszahlen (vgl. Anhang Seite 1 und Seite 2 zur Unterlage 11b). Auf der Grundlage der durchgeführten Verkehrszählungen und unter Berücksichtigung standardisierter Verkehrsverteilungen (vereinfachtes Hochrechnungsverfahren für Außerortsverkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen) wurden gemäß der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen (Kapitel 9) die in Planfeststellungsunterlage Nr. 11b in Tab. 1 und 2 aufgelisteten Verkehrsbelastungen den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegt. ~~Bei den in Tab. 1 aufgelisteten Verkehrsbelastungen ist das Umlagerungspotential (ca. 700 Kfz/Tag) der in Planung befindlichen Baumaßnahme „Ausbau der Straßenverbindung zwischen der St 2171 und der St 2172 bei Plößberg“ berücksichtigt. Als Berechnungsgrundlage wurde somit die ungünstigste Verkehrsbelastung herangezogen.~~ Auch die übrigen, den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegten Ausgangsdaten (Geschwindigkeiten, Fahrbahnoberfläche; max. Längsneigung) sind der Unterlage 11b zu entnehmen.

Gemäß des derzeit gültigen Flächennutzungsplanes der Marktgemeinde Plößberg sind den betrachteten Wohngebäuden, welche abgesehen vom Immissionspunkt 1 alle innerhalb geschlossener Ortslage liegen, die Gebietseinstufungen Wohngebiet zuzuordnen (vgl. Planfeststellungsunterlage Nr. 3b). Hierfür gelten unter Zugrundelegung der Anspruchsvoraussetzungen als Immissionsgrenzwerte nach der Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) bei Nacht.

Das an die Gemeindeverbindungsstraße „Plößberg-Schönkirch“ angrenzende Wohngebäude (Immissionspunkt 1) liegt im sogenannten „Außenbereich“. Dieses Wohngebäude ist gemäß der 16. BImSchV der Nutzungsart Mischgebiet zuzuordnen. Hierfür

gelten unter Zugrundelegung der Anspruchsvoraussetzungen als Immissionsgrenzwerte nach der Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) bei Nacht.

Ergebnis der schalltechnischen Prüfung:

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen zeigen, dass durch den Neubau der Ortsumgehung im Zuge der St 2172 lediglich bei einem am nordöstlichen Ortsausgang keinem berechneten Wohngebäude (Berechnungspunkte 3 und 4) die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. ~~Da bei diesem, an die TIR 2 unmittelbar angrenzenden Gebäude der Beurteilungspegel für die jeweiligen Immissionspunkte weder um mindestens 3 dB(A) noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, kann eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Teil 2 der 16. BImSchV ausgeschlossen werden. Ein Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Rahmen der Lärmvorsorge besteht für dieses und auch alle übrigen Wohngebäude daher nicht.~~

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in der Planfeststellungsunterlage Nr. 11b dargestellt.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete werden durch die Maßnahme nicht berührt.

5.3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Im Jahr 2000 wurde zur Trassenfindung eine Raumempfindlichkeitsuntersuchung vorgenommen. Die Ergebnisse sind auch in die weitere Planung eingeflossen.

Gegenstand der Planfeststellung zum Vorhaben „St 2172 Ortsumgehung Plößberg“ ist nun die sog. „Nordumfahrung“ von Plößberg.

5.3.1. Umweltverträglichkeitsprüfung

(ausführliche Beschreibung im LBP- Text Kap 7).

Verkehrsvorhaben

Da es sich bei dem planfestzustellenden Vorhaben um eine Staatsstraße handelt, fällt dieses nicht unter die UVP-pflichtigen Vorhaben. Es handelt sich auch um kein Vorhaben, das einer UVP- Pflicht im Sinne einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls unterliegt.

Näheres hierzu im landschaftspflegerischen Begleitplan Unterlage 10.1b (Anhang).

Rodung von Wald

Die Rodung von insgesamt 0,27 ha Wald und waldähnlicher Bestände macht keine Prüfung gemäß UVPG erforderlich. Auch das BayWaldG und das BayNatSchG sind nicht berührt.

Wasserwirtschaftliche Vorhaben

Auch die wasserrechtlichen Belange i. V. mit dem UVPG wurden geprüft. Eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erfolgte für mehrere beeinträchtigte Fischteiche und für die Bachverlegung des „Ödbaches“.

Die ausführlichen Unterlagen hierzu sind in der Anlage zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 10.1b nachzulesen.

Sonstige Vorhaben

Eine UVP-Pflicht nach sonstigen Vorschriften ist nicht gegeben. Ebenso ist eine UVP-Pflicht nach Art. 8 BayAbgrG nicht gegeben, da das Bayer. Abgrabungsgesetz auf Abgrabungen, die - wie hier - ein unselbstständigen Bestandteil eines Straßenbauvorhabens sind, nicht anwendbar ist.

5.3.2. Natura 2000-Gebiete

Im Untersuchungsraum und seiner näheren Umgebung liegen keine NATURA 2000-Gebiete (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete). Deshalb ist eine Verträglichkeitsprüfung gem. §34 BNatSchG nicht erforderlich.

5.3.3. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Im Rahmen der europäischen und nationalen Richtlinien und Gesetze zum Artenschutz sind grundsätzlich alle in Bayern vorkommenden Tier- und Pflanzenarten der folgenden beiden Gruppen einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zu unterziehen:

- die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie
- die europäischen Vogelarten

Lediglich national streng geschützte Arten sind nicht Gegenstand der saP. Eine Rechtsverordnung, die nach § 54 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG weitere Arten unter Schutz stellt, die entsprechend § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG zu prüfen wären, wurde bisher nicht erlassen.

Über diese beiden Gruppen hinaus sind nach nationalem Recht noch weitere Arten „besonders geschützt“. Diese sind jedoch nicht Gegenstand einer artenschutzrechtlichen Prüfung, da für sie die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG von den Verboten des § 42 BNatSchG gilt. Diese Arten werden somit in der „Eingriffsregelung“ § 15 BNatSchG erfasst.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m Abs. 5 BNatSchG

Die Erarbeitung naturschutzfachlichen Angaben zum speziellen Artenschutz ergab, dass bei

- einer Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei
- einer europäischen Vogelart gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie

Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden können.

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen zur Vermeidung wird bei Zugrundelegung eines individuenbezogenen Tötungsverbots, das ein unvermeidbares Risiko der Verletzung oder Tötung von Individuen oder deren Entwicklungsformen während des Baus der Ortsumgebung einschließt, bei diesen Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorsorglich angenommen:

- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)
- Feldlerche (*Alauda arvensis*)

Bei der Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich, dass die Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen bzw. unveränderten Erhaltungszustand verbleiben.

Anderweitig zumutbare Alternativen (Standort- und technische Alternativen), die zu einer geringeren Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Tier- und Pflanzenarten führen würden, sind aus Sicht des Vorhabensträgers nicht vorhanden.

5.3.4 Eingriffe in Natur und Landschaft

Mit dem Bau der St 2172 Ortsumgebung Plößberg sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden. Dabei wird nach anlage-, betriebs- und baubedingten Auswirkungen und Beeinträchtigungen durch Flächenumwandlungen, Zerschneidungs- und Trenneffekten sowie Benachbarungs- bzw. Immissionswirkungen unterschieden.

Die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts werden durch geeignete bautechnische und artenschutzbezogene Maßnahmen vermieden bzw. minimiert (v. a. Brückenbauwerk mit Tierpassagenfunktion bzw. in tiergerechter Ausführung, Leitstrukturen für Fledermäuse, Leiteinrichtungen mit Durchlässen für **Fischotter und** bodengebunde Arten). Des Weiteren erfolgen Maßnahmen zum Schutz an-

grenzender naturschutzfachlich wertvoller Flächen bzw. Lebensräume. Weiterhin werden landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen im Bereich der Straße durchgeführt.

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung verbleiben aber noch erhebliche Beeinträchtigungen („Eingriffe“) in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG. Die Eingriffsermittlung hierzu erfolgt nach den Richtlinien der „Grundsätze“ (1993) und beruht zudem auf den Ergebnissen der saP ([Unterlage 10.6b](#)).

5.3.5 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt, der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung der Landschaft sind Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 15 BNatSchG im direkten Umfeld der Ortsumgebung sowie auf straßenfernen Flächen vorgesehen. Dabei wurde auch das zusätzliche Erfordernis zum Ausgleich der Trennwirkungen von Funktionsbeziehungen zwischen den Lebensräumen und Arten beidseits der geplanten Ortsumgebung berücksichtigt.

Aus der Eingriffsermittlung ergibt sich ein **Ausgleichsflächenbedarf von 4,95 ha**. Dieser wird durch folgende Ausgleichsflächen gedeckt:

Flächen-Nr.	Beschreibung	Gesamtfläche	Anrechenbare Fläche
A 1	Anlage eines Komplexlebensraums im Ödbachtal (Ostteil)	0,61 ha	0,57 ha
A 2	Anlage eines Komplexlebensraums im Ödbachtal (Westteil)	0,85 ha	0,84 ha
A 3	Anlage einer Vernetzungsstruktur an der GVS Plößberg-Schönkirch	0,05 ha	0,05 ha
A 4.1	Erweiterung des Zauneidechsenlebensraums am Pointbach (Westteil)	0,03 ha	0,03 ha
A 4.2	Erweiterung des Zauneidechsenlebensraums am Pointbach (Ostteil)	0,04 ha	0,04 ha
A 5	Anlage eines Komplexlebensraums nördlich von Dreihöf	1,64 ha	1,64 ha
A 6	Anlage eines Komplexlebensraums nordwestlich von Dreihöf	1,28 ha	1,28 ha
A 7	Anlage eines Komplexlebensraums südwestlich von Dreihöf	0,53 ha	0,53 ha
Summen		5,03 ha	4,98 ha

Diese Ausgleichsmaßnahmen dienen zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts. Die trassennahen Flächen stellen aber auch einen wichtigen Beitrag zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes dar.

Bei der Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen werden folgende Punkte beachtet:

Die neu entstehenden Straßenbegleitflächen werden durch Gehölzpflanzungen, Ansaaten und Rohboden- Sukzessionsflächen landschaftsgerecht gestaltet. Die durch die Baumaßnahmen betroffenen Bereiche werden bestmöglich geschützt. Die beanspruchten Bereiche werden nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt und ggf. entsprechend kompensiert.

Auf den Ausgleichsflächen und bei den Schutzmaßnahmen, die der Biotopvernetzung dienen, wird bei der Begrünung der Böden folgende Reihung angestrebt:

- Grundsätzlich kann für Standorte, welche erosionsgefährdet sind (Straßenböschungen, etc.), ergänzend eine Schnellbegrünungskomponente vorgesehen werden. Dies kann mit Hafer, Roggen, Kresse oder Roggentrespe (*Bromus secalinus*) erfolgen.
- Auf den Ausgleichsflächen und den Schutzmaßnahmen zur Biotopvernetzung erfolgt die Begrünung der Bodenflächen mit gebietsheimischem Saatgut. Dabei werden die Herkunftsregionen lt. BayStMUG zugrunde gelegt, im vorliegenden Projekt also „Og: Ostbayerisches Grundgebirge“.
- Sollte gebietsheimischem Saatgut für den Landschaftsraum nicht verfügbar sein, wird auf geeigneten Standorten die Selbstbegrünung bevorzugt. Insbesondere auf nährstoffreicheren Standorten ist jedoch mit Neophyten zu rechnen, daher ist alternativ eine Begrünung durch Mähgutübertragung aus geeigneten Spenderflächen in der näheren Umgebung sinnvoll. Sofern verfügbar, kann kleinflächig auch Mähdrusch aus regionalen Beständen verwendet werden.
- Für Pflanzungen auf den Ausgleichsflächen und den Schutzmaßnahmen zur Biotopvernetzung werden ausschließlich Gehölze mit gebietsheimischer Herkunft verwendet. Auch hier ist die vorgenannte Herkunftsregion zugrunde zu legen. Verfügbar ist erfahrungsgemäß zumindest Pflanzware aus der Herkunftsregion 5 „Ostbayerisches Hügel- und Bergland“.
- Bei Pflanzungen auf den Gestaltungsmaßnahmen (Straßennebenflächen) sind ebenfalls Gehölze mit gebietsheimischer Herkunft vorgesehen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Verfügbarkeit kann jedoch insbesondere in

ortsnahen Bereichen soweit erforderlich auf nicht gebietsheimische Ware zurückgegriffen werden.

- Für die Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßennebenflächen ist für Ansaaten entsprechend den Vorgaben des BayStMUG teilautochthones Saatgut vorzusehen. Dabei werden den Arten, welche als Gerüst für die Lebensraumentwicklung vorgesehen werden, zusätzlich dem Saatgutverkehrsgesetz unterliegende Gräser (möglichst ursprungsnahe Sorten) und ggf. „neutrale“, kurzlebige Zier- und Nutzpflanzen oder Neophyten (steril oder ohne Etablierungschancen) zugemischt.

Beeinträchtigungen von Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss werden durch die Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen minimiert. Die unvermeidbaren Eingriffe, welche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nach sich ziehen, werden durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Das Landschaftsbild wird dadurch landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet.

Abschließende Wertung

Gemäß § 15 BNatSchG gilt ein Eingriff dann als ausgeglichen, "wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist". Die Wiederherstellbarkeit, d. h. die zeitliche Ersetzbarkeit der betroffenen Bestände ist hierbei ein wichtiges Kriterium. Die Ausgleichbarkeit eines Eingriffs kann jedoch nicht generell bewertet werden, vielmehr ist darüber in jedem Einzelfall auf der Basis der Konfliktsituation und der Ausgleichsmöglichkeiten im Raum zu entscheiden. Unter Zugrundelegung des im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Ausgleichskonzeptes ergibt sich folgende Beurteilung der Ausgleichbarkeit:

- Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges und der Naturgüter Boden, Wasser und Klima werden durch die Ausgleichsflächen A 1 bis A 7 und die entsprechenden landschaftspflegerischen Maßnahmen auf diesen Flächen ausgeglichen.
- Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, der Erholung und des Naturgenusses werden durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen im Straßennahbereich (G-Flächen) sowie durch die Schutzmaßnahmen (S-Maßnahmen 5 bis 10) ausgeglichen.

- Weiterhin tragen die Ausgleichsflächen mit den darauf vorgesehenen Maßnahmen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Erholungseignung bei.

Mit der Realisierung der genannten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Rodung und sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch nach § 39 (5) BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG können durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen ausgeglichen werden.

6. Durchführung der Baumaßnahme

Grunderwerb

Für die Maßnahme wird privates und öffentliches Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplänen (Unterlage Nr. 9) zu entnehmen.

Die für das Bauvorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Zuge der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Verfahren entschieden.

In den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis sind erforderliche Flächen für die vorübergehende Inanspruchnahme (Humuslagerflächen, Umfahrungen, Arbeitsstreifen, usw.) ausgewiesen. Diese Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert.

Bauzeit

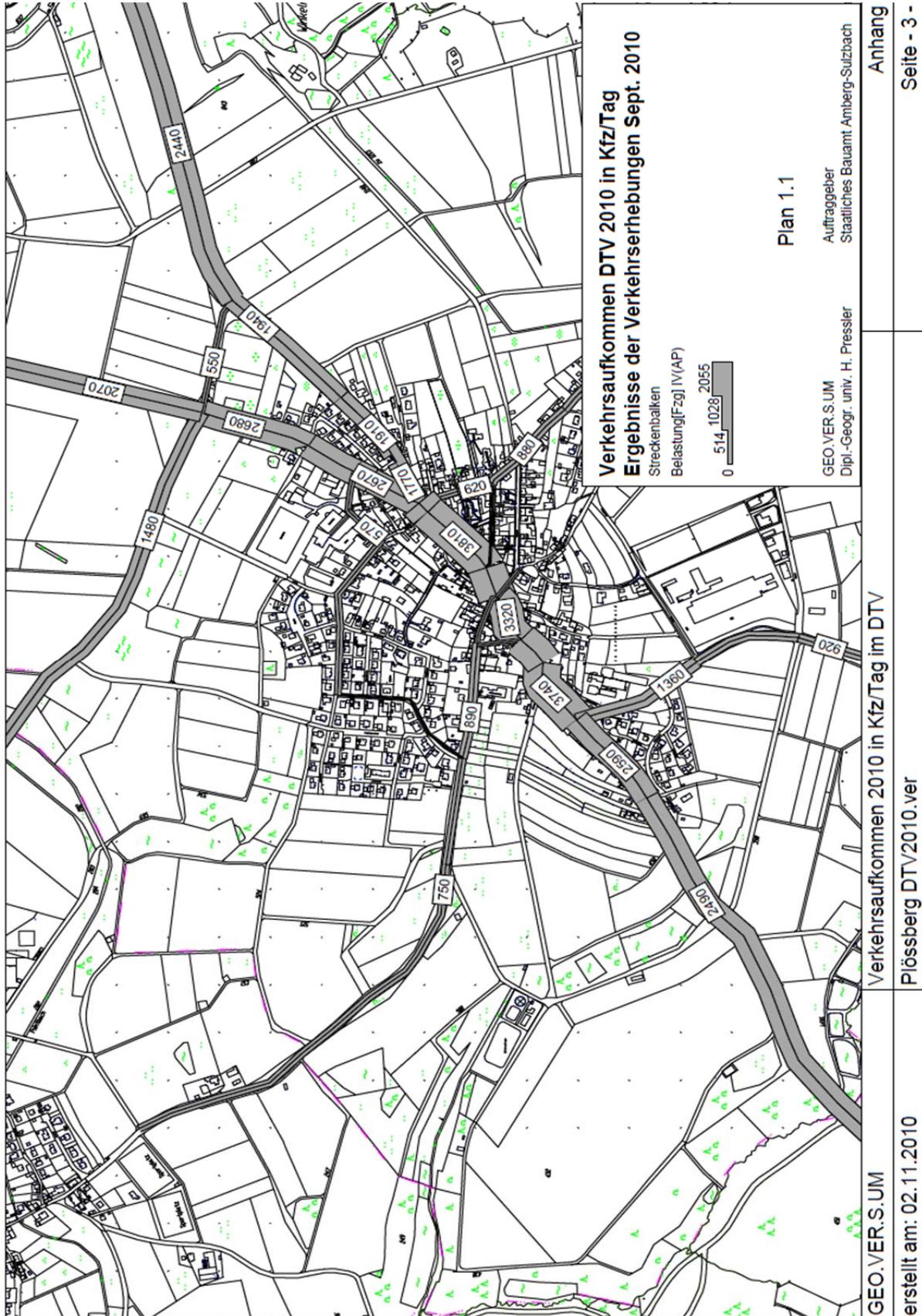
Die Baumaßnahme soll in einem Bauabschnitt gebaut werden. Die voraussichtliche Bauzeit beträgt zwei Jahre.

Verkehrsregelung während der Bauzeit

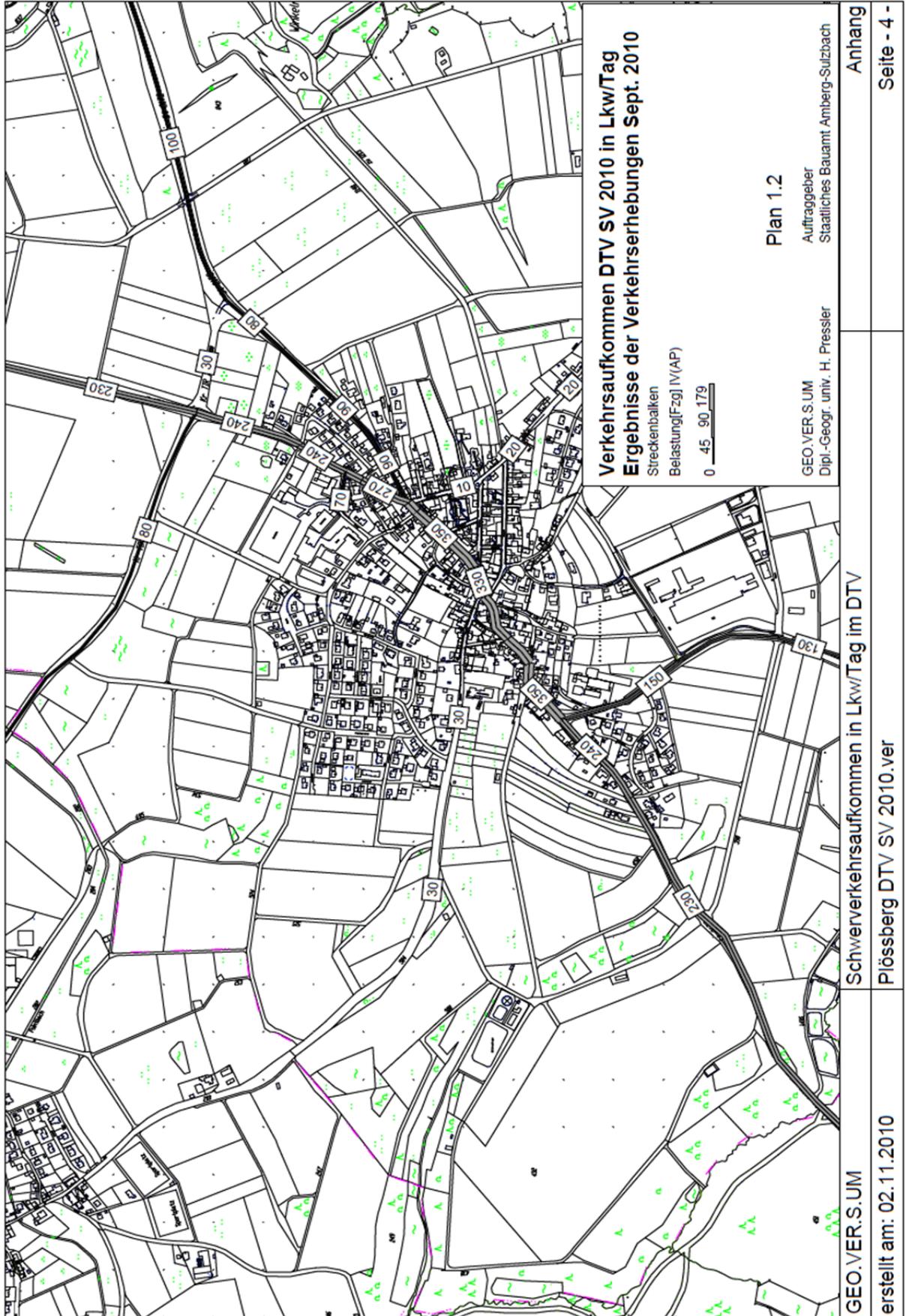
Die Verkehrsführung der St 2172 wird während der Bauzeit, abgesehen von den Übergangsbereichen am Baubeginn und Bauende, nicht beeinträchtigt. Im Zuge der an der Kreisstraße TIR 12 und der GV-Straße „Schönkirch-Plößberg“ erforderlichen Baumaßnahmen sind kurzzeitige Vollsperrungen unvermeidbar. Es besteht jedoch für diese beiden Straßen die Möglichkeit den Verkehr kleinräumig über das bestehende Straßen- bzw. Wegenetz umzuleiten.

Anhang:

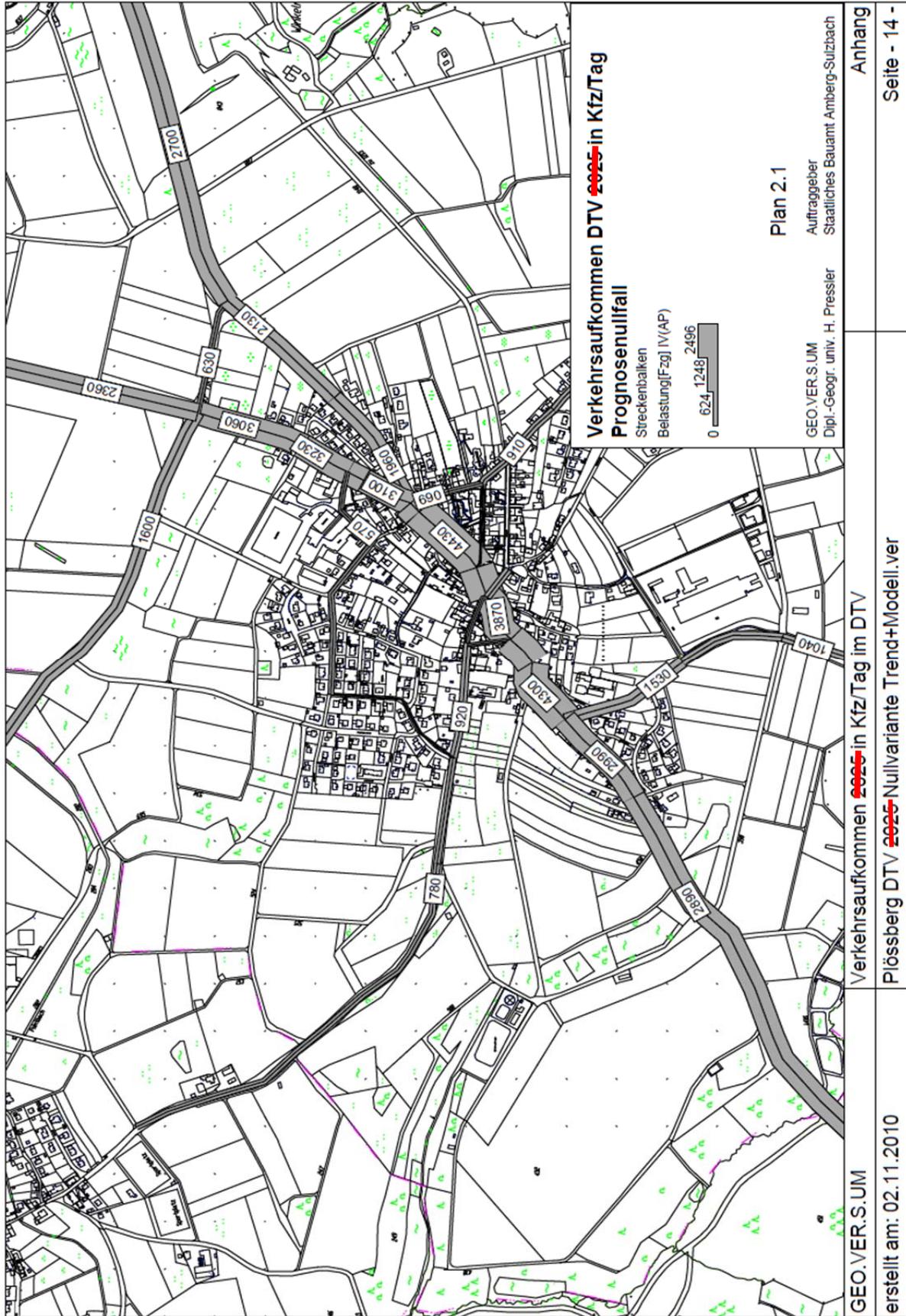
S. 3 Plan1.1 Verkehrsbelastungsplan Bestand DTV-Gesamtverkehr 2010



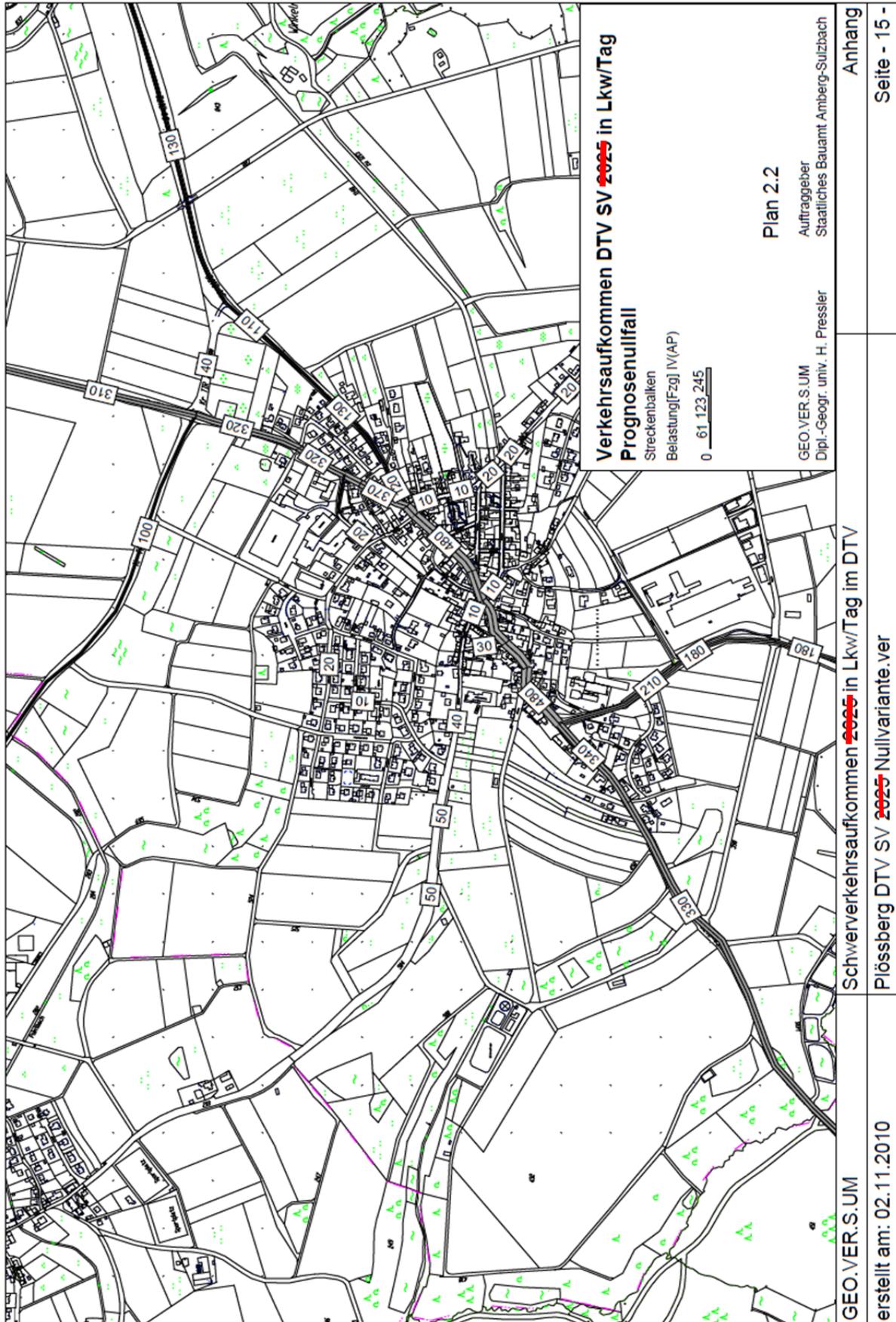
S. 4 Plan 1.2 Verkehrsbelastungsplan Bestand SV 2010

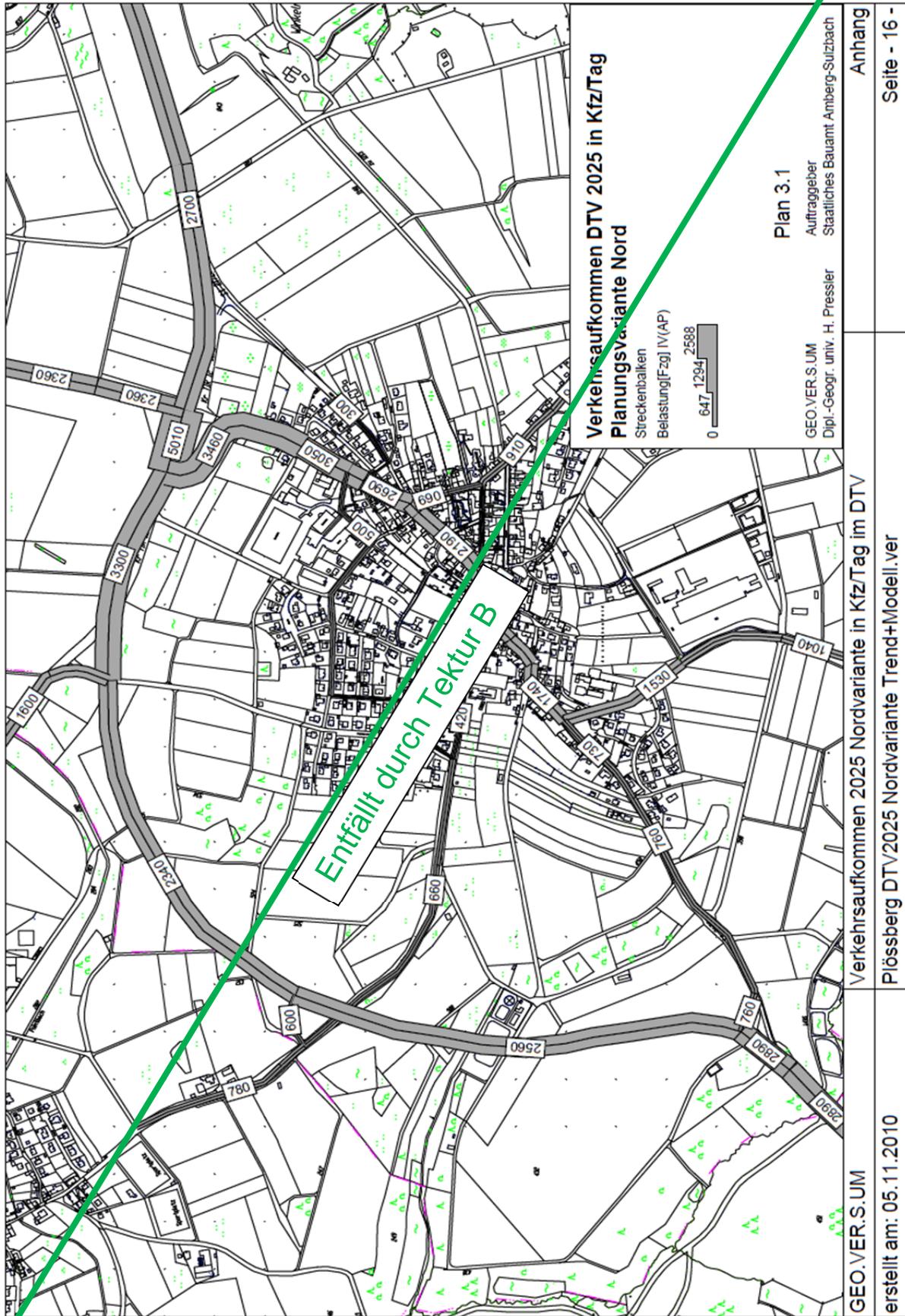


S. 14 Plan 2.1 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Prognosenullfall DTV 2025 2030

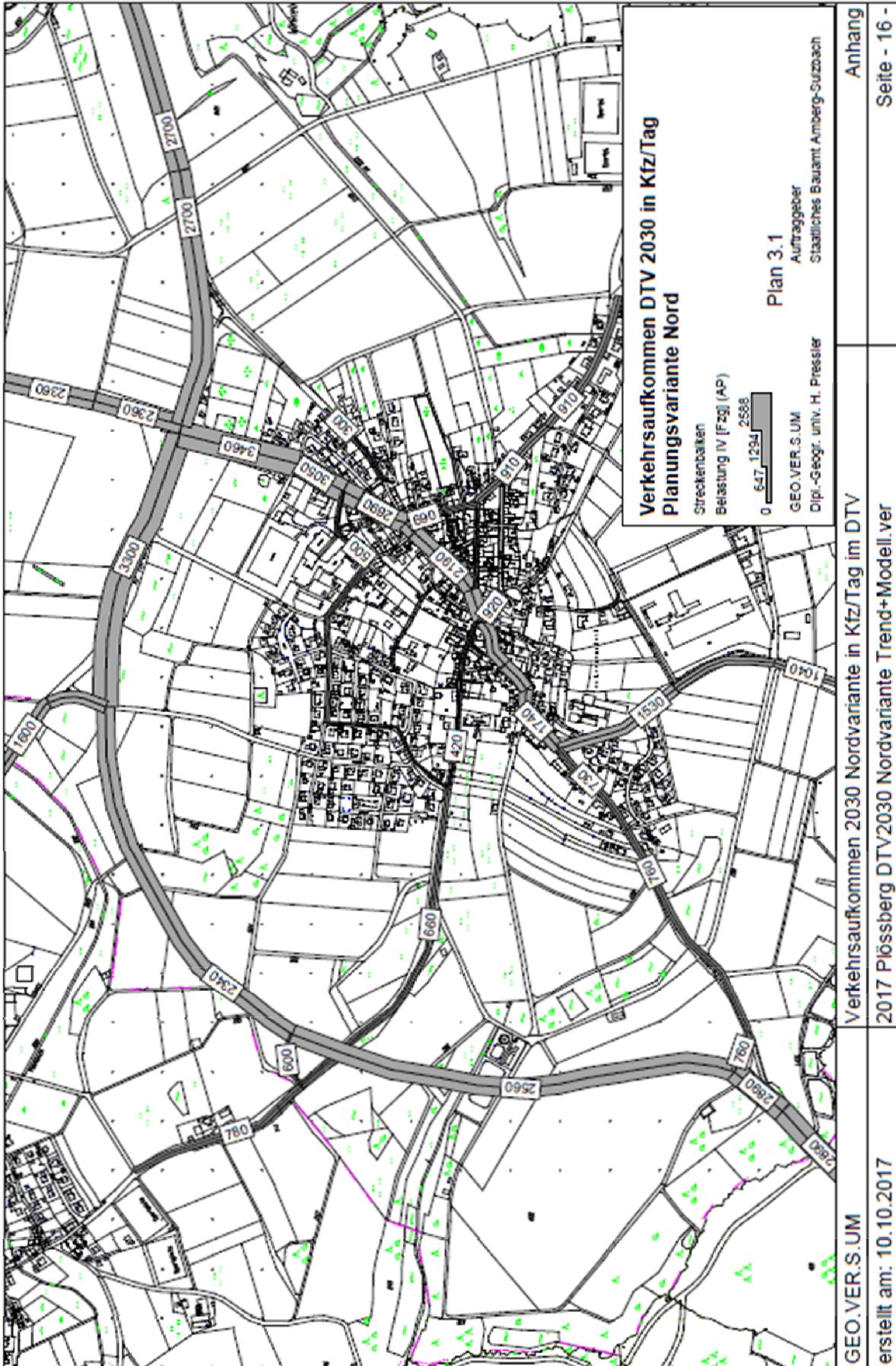


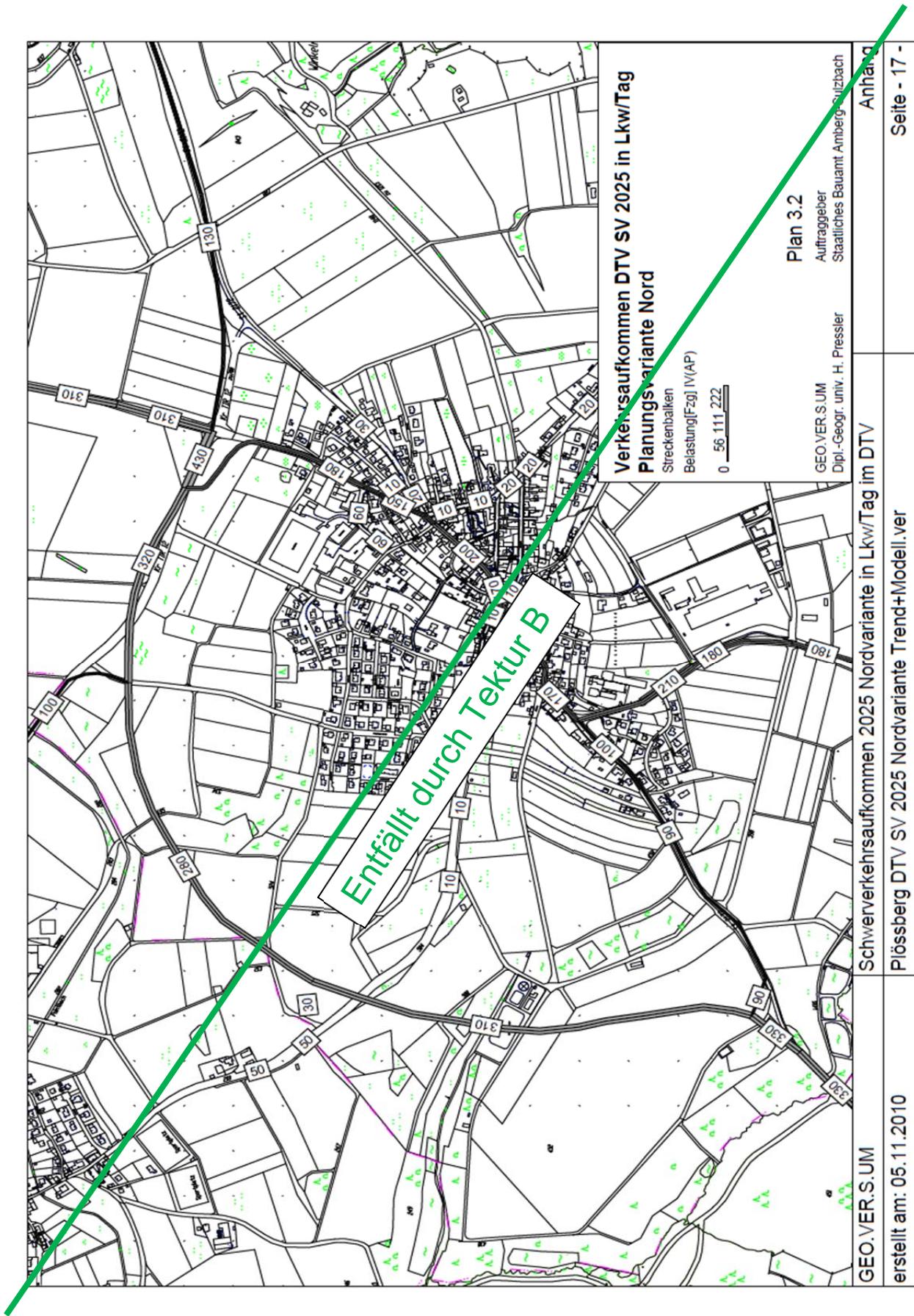
S. 15 Plan 2.2 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Prognosenullfall SV 2025 2030





S. 16 Plan 3.1 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Nordumgebung DTV 2030





Entfällt durch Tektur B

Verkehrsaufkommen DTV SV 2025 in Lkw/Tag
Planungsvariante Nord
Streckenbalken
Belastung[Fzgj] IV(AP)
0 - 56 111 222

Plan 3.2
Auftraggeber
Staatliches Bauamt Amberg-Weizbach

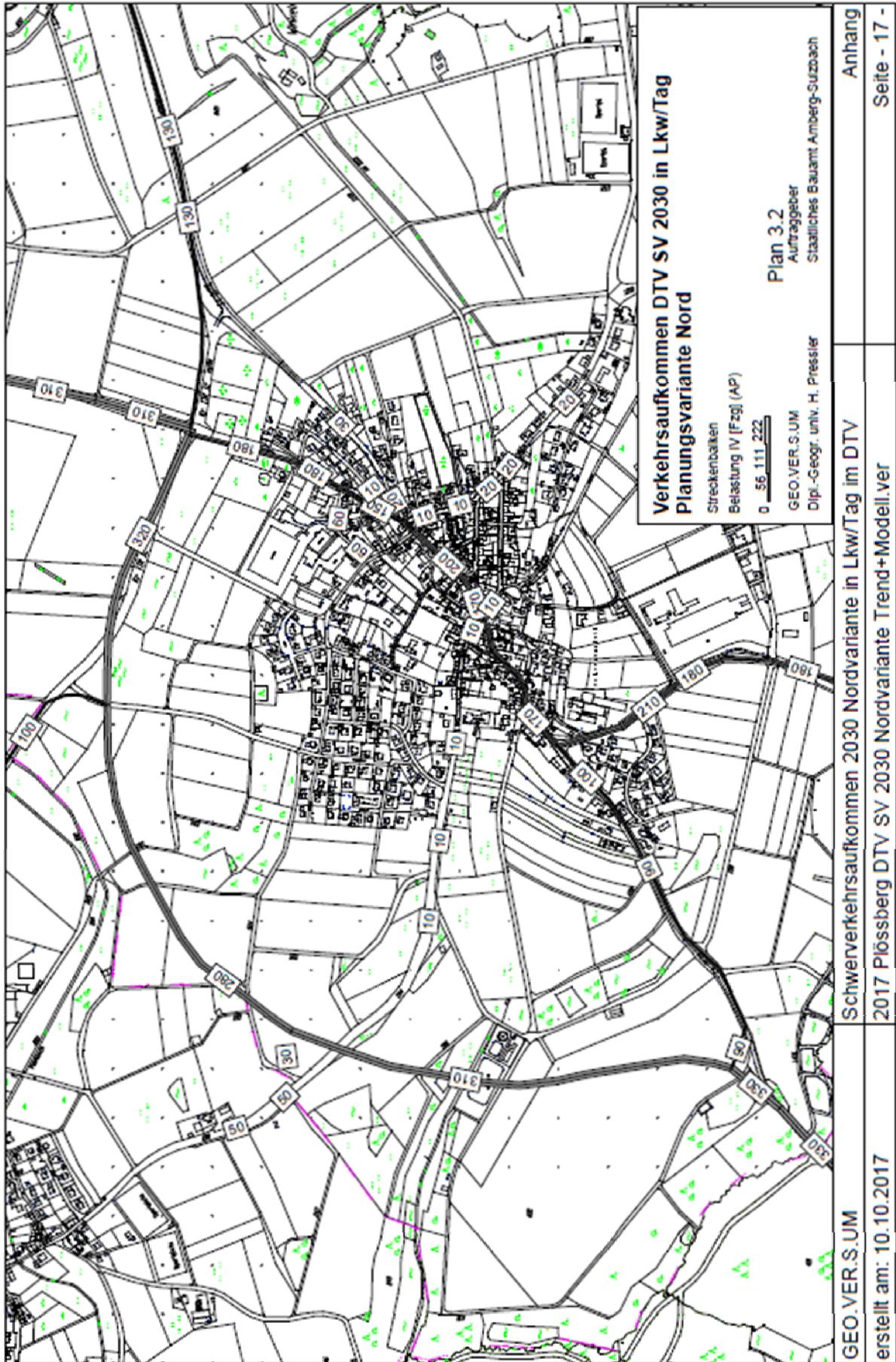
GEO.VER.S.U.M
Dipl.-Geogr. univ. H. Pressler

Anhang
Seite - 17 -

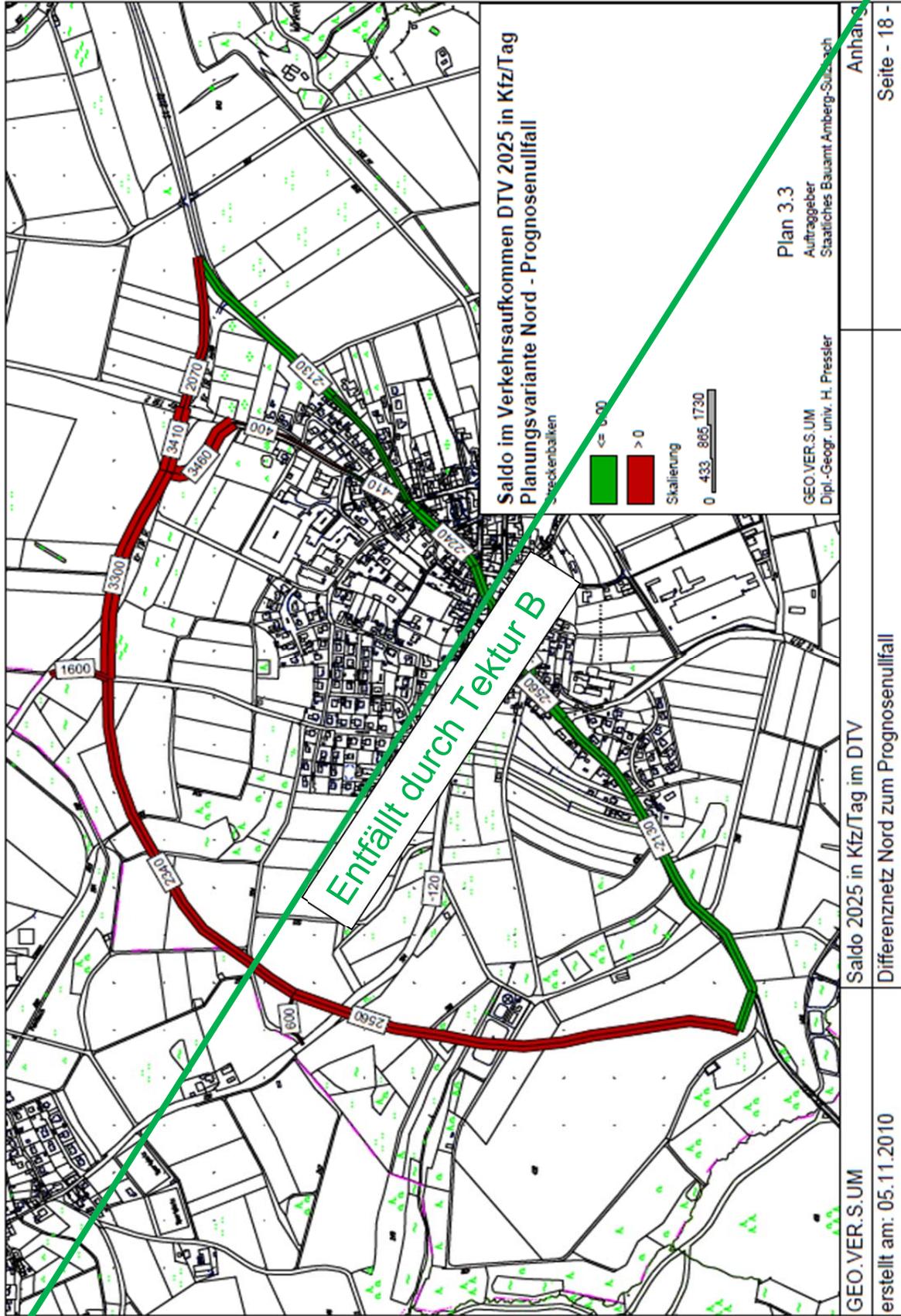
Schwerverkehrsaufkommen 2025 Nordvariante in Lkw/Tag im DTV
Plößberg DTV SV 2025 Nordvariante Trend+Modell.ver

GEO.VER.S.U.M
erstellt am: 05.11.2010

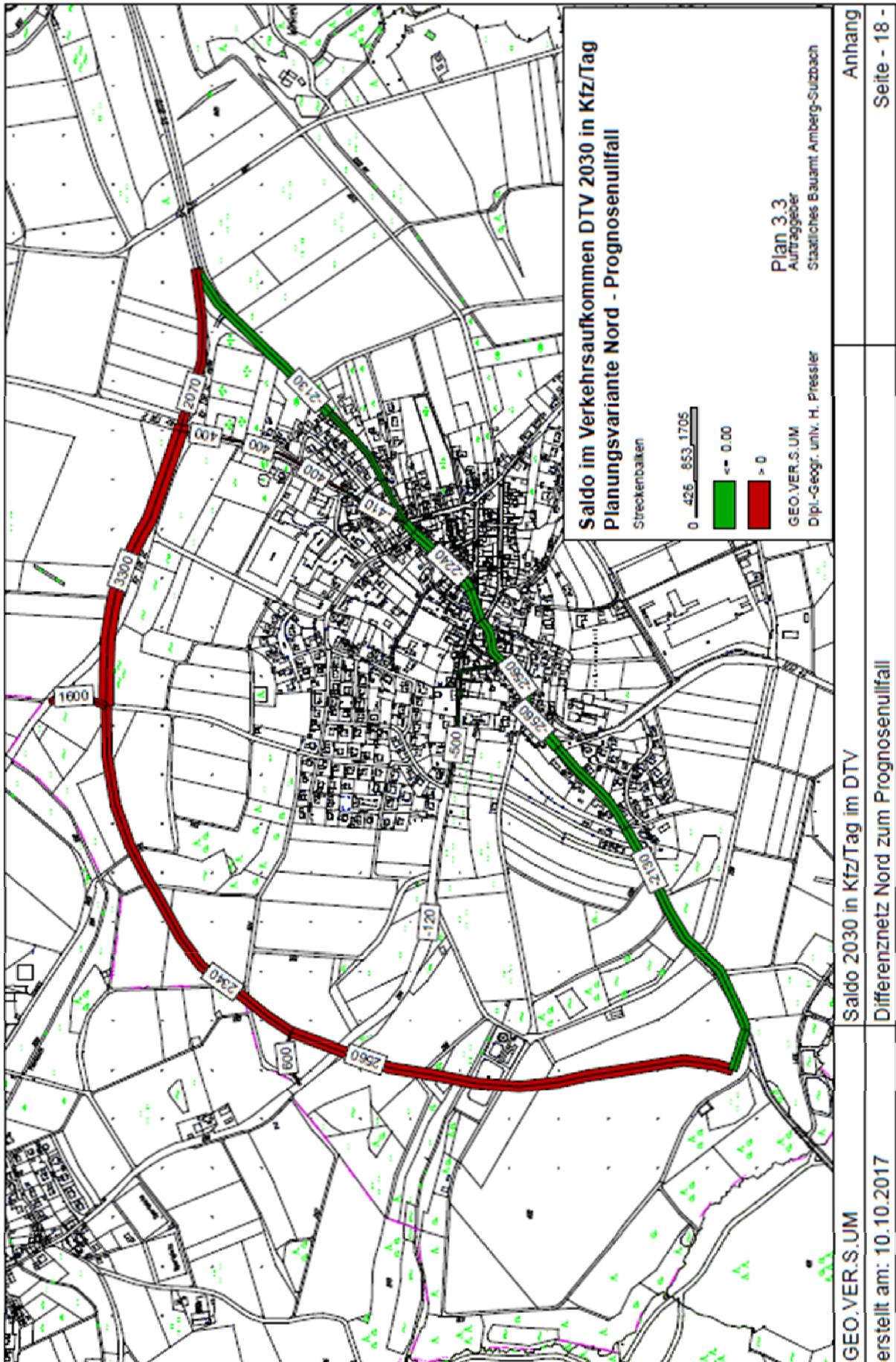
S. 17 Plan 3.2 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Nordumgehung SV 2030



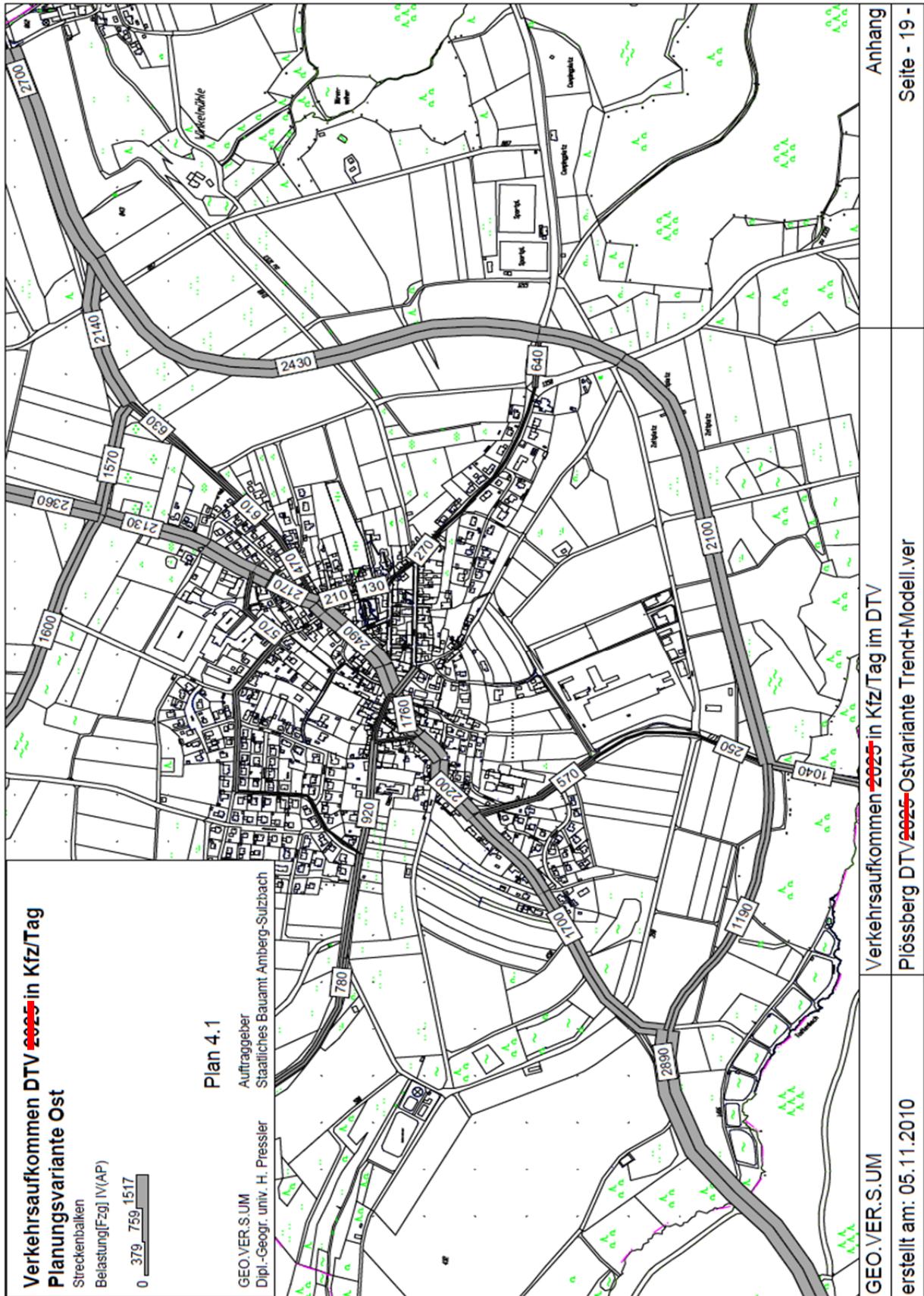
S. 18 Plan 3.3 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Nordumgehung Differenznetz



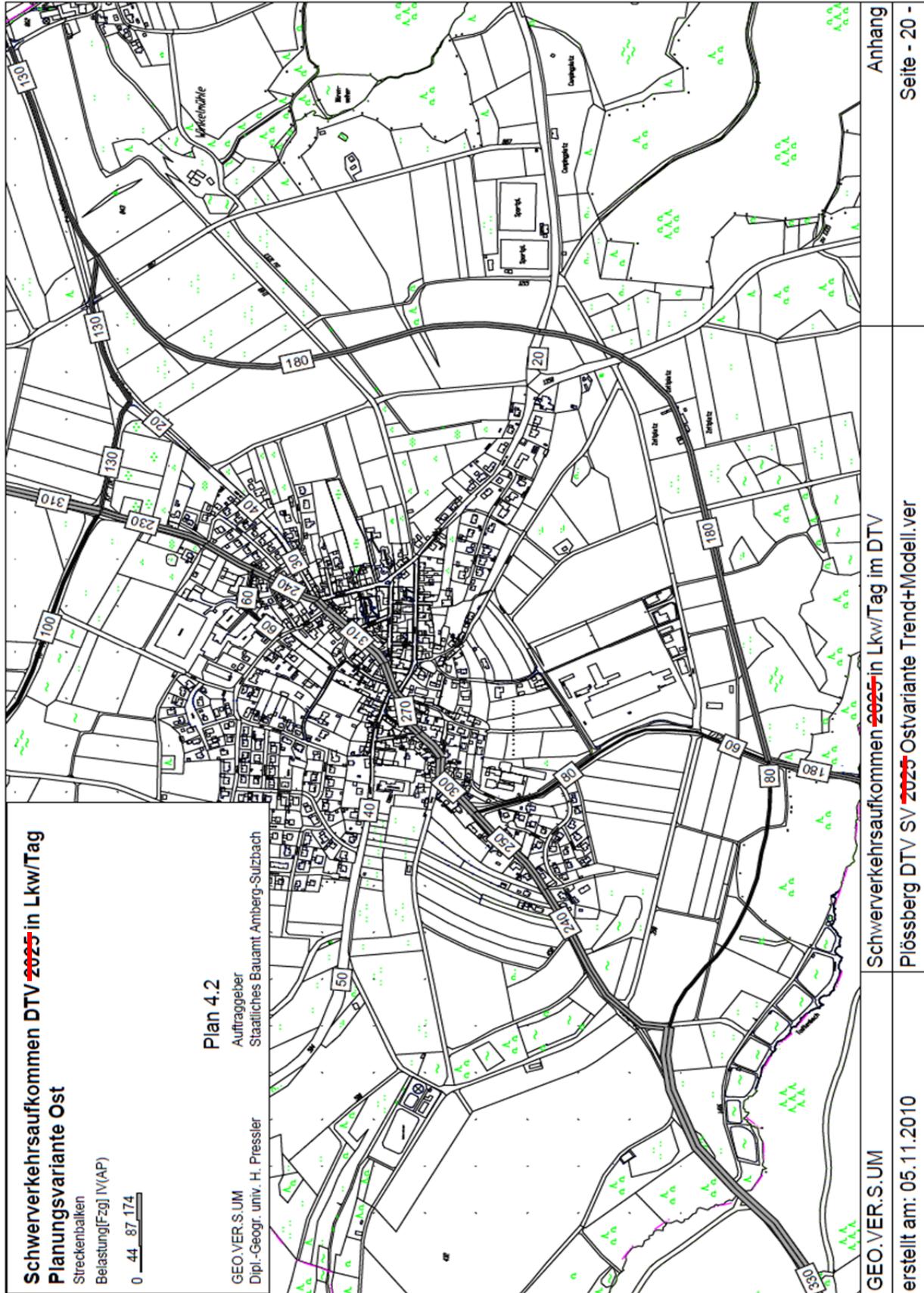
S. 18 Plan 3.3 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Nordumgehung Differenznetz



S. 19 Plan 4.1 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Süd-Ostumgehung DTV 2025 2030



S. 20 Plan 4.2 Verkehrsbelastungsplan Plößberg Süd-Ostumgehung SV 2025 2030



Fotodokumentation Ortsdurchfahrt



Bild 1

Kreisstraße TIR 2
Fahrrichtung
Tirschenreuth

Quelle:
Verkehrsuntersuchung
Geo.Ver.S.Um



Bild 2

St 2172
Fahrrichtung
Bärnau

Quelle:
BAYSIS
ZEB-Bestandbild



Bild 3

St2172/ TIR12
Fahrrichtungen
Tirschenreuth/
Bärnau

Quelle:
BAYSIS
ZEB-Bestandbild



Bild 4

St 2172
Fahrtrichtung
Bärnau

Quelle:
Verkehrsuntersuchung
Geo.Ver.S.Um



Bild 5

St 2172
Fahrtrichtung
Neustadt a.d.WN

Quelle:
Verkehrsuntersuchung
Geo.Ver.S.Um



Bild 6

St 2172
Fahrtrichtung
Neustadt a.d.WN

Quelle:
Staatliches Bauamt AS
Aufnahme vom 18.11.10



Bild 7

St 2172
Fahrtrichtung
Neustadt a.dWN

Quelle:
Staatliches Bauamt AS
Aufnahme vom
18.11.10



Bild 8

St 2172
Fahrtrichtung
Bärnau

Quelle:
Staatliches Bauamt AS
Aufnahme vom
18.11.10



Bild 9

St 2172
Fahrtrichtung
Bärnau

Quelle:
Staatliches Bauamt AS
Aufnahme vom
18.11.10