

Erläuterungsbericht

Planfeststellung

mit

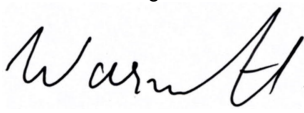
Tektur D vom 20.05.2020

B299

„Mitterteich-Waldsassen-Bundesgrenze“

Verlegung bei Waldsassen/Kondrau

von Abschn. 200 Stat. 2,925 bis Abschn. 130 Stat. 1,662
von Str.km 137,965 bis Str.km 142,919
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+900

<p>Aufgestellt: Amberg, den 26.06.2013 Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach</p>  <p>Wasmuth, Ltd. Baudirektor</p>	
	<p>Festgestellt nach § 17 FStrG gemäß Beschluss vom 27.07.2021 ROP-SG32-4354.2-1-5-850 Regensburg, 27.07.2021 Regierung der Oberpfalz</p> <p>Breu, Bauoberrat</p>

Inhaltsverzeichnis

Erläuterungsbericht	1
0. Vorbemerkungen	5
1. Darstellung der Baumaßnahme	6
1.1 Planerische Beschreibung.....	6
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	7
2. Notwendigkeit der Baumaßnahme.....	8
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren ..	8
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse.....	11
2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele	13
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	14
2.4.1 Verkehrsentwicklung.....	14
2.4.2 Unfallgeschehen.....	19
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	19
3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme	20
3.1 Varianten.....	20
3.2 Trassenbeschreibung der Varianten.....	22
3.3 Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum (Regionaltrasse)	26
3.3.1 Naturräumliche Gliederung und landschaftsökologische Einheiten	26
3.3.2 Flächennutzungen und reale Vegetation.....	26
3.3.3 Freizeit- und Erholungseinrichtungen	28
3.3.4 Naturschutzrechtliche geschützte Arten, Gebiete und Bestandteile der Natur..	28
3.3.5 Sonstige geschützte Flächen oder Bestandteile	29
3.4 Beurteilung der einzelnen Varianten.....	30
3.4.1 Gesichtspunkt „Raumordnung“	31
3.4.2 Gesichtspunkt „Städtebau“	32
3.4.2.1 Entlastung der Ortsdurchfahrten	32
3.4.2.2 städtische Flächennutzungsplanung	34
3.4.3 Verkehrsverhältnisse	35
3.4.3.1 Verbesserung der Verkehrssicherheit	35
3.4.3.2 Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer.....	37
3.4.4 Auswirkungen auf Umweltschutzgüter	38
3.4.4.1 Mensch (Verkehrslärm)	38
3.4.4.2 Pflanzen und Tiere	41
3.4.4.3 Schutzgut Boden	44
3.4.4.4 Schutzgut Wasser	46
3.4.4.5 Schutzgebiet Klima / Luft.....	48
3.4.4.6 Schutzgut Landschaft	49
3.4.4.7 Schutzgut Kulturgüter	50
3.4.4.8 Schutzgut Sachgüter	51
3.4.4.9 Zusammenfassung der schutzgutbezogenen Prüfung	52
3.5 Aussagen Dritter	57
3.6 Wirtschaftlichkeit	58
3.7 Sonstige Gesichtspunkte.....	59
3.7.1. Verkehrliche Wirksamkeit	59
3.7.2. Bau- und Streckenlänge	60
3.7.3. Eingriffe und Auswirkungen auf das Heilquellenschutzgebiet Kondrau	60

3.7.4.	Nutzung eines vom Bahnbetrieb vorbelasteten Korridors	60
3.7.5.	Eingriffe in privates Grundeigentum.....	61
3.7.6.	Direkte umwegfreie Verkehrsbeziehung	61
3.7.7.	Trassierung	61
3.7.8.	Immissionsschutz	62
3.7.9.	Erholungsnutzung.....	62
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	63
4.1	Trassierung.....	63
4.1.1.	Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente.....	63
4.1.2.	Zwangspunkte	63
4.1.3.	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung	64
4.2	Querschnitt.....	66
4.3	Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz	68
4.4	Baugrund / Erdarbeiten	74
4.5	Entwässerung	81
4.6	Ingenieurbauwerke.....	85
4.7	Straßenausstattung.....	93
4.8	Leitungen	93
4.9	Auswirkungen auf das Grundwasser	98
5.	Schutz-, Ausgleichsmaßnahmen	99
5.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	99
5.1.1.	Lärmtechnische Untersuchung	99
5.1.2.	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb.....	99
5.2	Luftschadstoffuntersuchungen	99
5.3	Maßnahmen in Wasserschutzgebieten	100
5.4	Schutz von Natur und Landschaft	101
5.4.1	Eingriffe in Natur und Landschaft.....	101
5.4.2.	Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichsmaßnahmen	104
5.4.3.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes.....	105
5.5	Erforderliche umweltrechtliche Prüfungen	109
5.5.1	Beurteilung der Umweltverträglichkeit.....	109
5.5.2	FFH-Verträglichkeitsprüfung.....	113
5.5.3	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 1d Unterlage 10.1d).....	113
5.5.4	Prüfung der Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG	114
6.	Durchführung der Baumaßnahme.....	114
6.4	Ausbaustufen	114
6.5	Grunderwerb	115
6.6	Bauzeit.....	115
6.7	Verkehrsregelung während der Bauzeit	115

0. Vorbemerkungen

Das Planfeststellungsverfahren dient gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) als Rechtsgrundlage für die vorgesehene Straßen- und Brückenbaumaßnahme im Zuge der Bundesstraße 299 (B 299) innerhalb der in den Plänen angegebenen Bereiche. Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zur Verlegung der Bundesstraße 299 im Bereich von Waldsassen und Kondrau sowie auf alle damit im Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden, sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Kompensationsmaßnahmen.

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-Kreuzungs-richtlinien - StraKR -),
- e) ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- f) welche Kompensationsmaßnahmen 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 Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" i.S.v. § 34 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,

- h) 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. Ausnahmenvoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben 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 Ziffer 6.5 des Erläuterungsberichtes verwiesen

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

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

Durch die geplante Verlegung der Bundesstraße 299 im Bereich von Waldsassen und Kondrau steht in Verbindung mit den bereits realisierten Ortsumgehungen von Mitterteich und Waldsassen/Hundsbach zwischen der Bundesgrenze Deutschland – Tschechien und der Bundesautobahn A 93 bis Waldsassen eine durchgehend neuzeitlich sowie bedarfsgerecht ausgebaute und leistungsfähige Straßenverbindung zur Verfügung.

Die Bundesstraße 299 stellt eine wichtige weitläufige Verkehrsverbindung im nordostbayerischen Raum dar. Sie führt von der Bundesgrenze Deutschland – Tschechien bei Waldsassen und damit vom wirtschaftlich aufstrebenden tschechischen Raum Marienbad - Plana – Tachov über die Bundesautobahn A 93, über die Mittelzentren Erbdorf (B 22) und Pressath (B 470), sowie Grafenwöhr (US-Truppenübungsplatz) zum Oberzentrum Amberg.

Südwestlich von Amberg ist die B 299 mit der die Bundesautobahn A 6 verknüpft und führt weiter über das Oberzentrum Neumarkt i. d. Opf. zur Bundesautobahn A 9. Die Bundesstraße 299 endet in Altenmarkt an der Alz (B 304).

Die Verlegung der Bundesstraße 299 im Bereich Waldsassen ist im ~~Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen~~ Bundesverkehrswegeplan 2030 im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die vorhandene Bundesstraße 299 verläuft im vorliegenden Entwurfsabschnitt von Mitterteich kommend zunächst durch die Ortschaft Kondrau (Ortsteil der Stadt Waldsassen), durchquert anschließend als Straßenzug „Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße / Egerer Straße“ das Stadtgebiet von Waldsassen und führt in nordöstlicher Richtung über den bereits fertig gestellten Streckenabschnitt an Hundsbach (ebenfalls ein Ortsteil der Stadt Waldsassen) vorbei zur Landesgrenze Bundesrepublik Deutschland – Tschechische Republik.

Im Zuge der Ortsdurchfahrt von Waldsassen nimmt die Bundesstraße 299 aufgrund ihrer exponierten Lage sowie ihres gesamten Straßenumfeldes zugleich die Funktion einer bedeutsamen Erschließungs- und Geschäftsstraße ein.

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

Die Öffnung des Grenzüberganges im Zuge der Bundesstraße 299 bei Waldsassen / Eger im Jahre 1990 hat auf dem Streckenabschnitt der Bundesstraße 299 zwischen der Bundesautobahn A93 bei Mitterteich und der Bundesgrenze zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens geführt. Die Verkehrssituation auf diesem Streckenabschnitt wird auch künftig maßgeblich vom grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik bestimmt werden.

Von den zahlreichen anderen regionalen Grenzübergängen hat der Straßenübergang bei Waldsassen neben den von jeher bestehenden Grenzübergängen Schirnding im Norden und Waidhaus im Süden aufgrund der günstigen Verkehrsanbindung des nordwestböhmischen Raumes über die Bundesstraße 299 an die Bundesautobahn A93 zum Raum Weiden und weiter

nach Süddeutschland hinsichtlich des grenzüberschreitenden, überregionalen und regionalen Pkw-Verkehrs eine besondere Bedeutung erlangt. Diesen hohen Verkehrsanforderungen wird die unzureichend ausgebaute Bundesstraße 299 vor allem im Zuge der noch verbliebenen Ortsdurchfahrt von Waldsassen und Kondrau mit zahlreichen Ortsstraßeneinmündungen, Zufahrten, Ampelanlagen, unübersichtlichen Stellen, Fußgängerverkehr usw. nicht mehr gerecht. Um den hohen verkehrlichen Anforderungen zu entsprechen, ist die plangegegenständliche Verlegung der Bundesstraße 299 im Bereich von Waldsassen und Kondrau notwendig und zweckmäßig.

Die der gegenständlichen Planfeststellung zugrundeliegende Trasse (auch als „Regionaltrasse“ bezeichnet) schwenkt von Mitterteich kommend zwischen den Ortschaften Pleußen und Kondrau von der bestehenden Bundesstraße 299 in östliche Richtung ab und führt im Süden an Kondrau vorbei. Nach ca. 2 km erreicht die geplante Trasse die ehemalige Bahntrasse „Wiesau – Eger“, deren Lage sie in ihrem weiteren Verlauf unter Umfahrung des Stadtkerns von Waldsassen folgt, bis sie nordöstlich von Waldsassen auf Höhe der Staatsstraße 2178 auf den bereits fertig gestellten und dem Verkehr übergebenen I. Teilabschnitt der Verlegung der Bundesstraße 299neu trifft. Die Länge der Verlegungsstrecke beträgt vom Baubeginn südwestlich von Kondrau an bis zur Anbindung an den I. Bauabschnitt (Waldsassen – Hundsbach) nordöstlich von Waldsassen insgesamt rd. 4,9 km.

Entsprechend den anschließenden, bestehenden Streckenabschnitten sowie unter Berücksichtigung einer abschnittsweise prognostizierten Verkehrsbelastung (Prognosezeitraum 2025/2030) zwischen ~~5.600~~ 6.500 Kfz/24h und ~~8.300~~ 8000 Kfz/24h wird der Verlegungstrasse ein einbahniger Querschnitt mit 7,5 m bituminös befestigter Fahrbahnbreite (sog. Regelquerschnitt RQ 10,5) zugrunde gelegt.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

2.1.1 Das seit der Öffnung des Grenzüberganges Waldsassen im Jahre 1990 stark angestiegene Verkehrsaufkommen auf der B 299 zwischen der BAB A 93 bei Mitterteich und der Bundesgrenze erfordert eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im genannten Streckenabschnitt.

In einem ersten Schritt hat das ehemalige Straßenbauamt Weiden im Jahre 1991 als Sofortmaßnahme die B 299 auf einem Teilstück von rd. 0,9 km unmittelbar an der

Bundesgrenze ausgebaut. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung Mitterteich im Oktober 2000 verblieben zwischen der BAB A 93 und der Bundesgrenze nur noch die Ortsdurchfahrten von Kondrau und Waldsassen.

- 2.1.2 Für das Gesamtvorhaben der Verlegung der B 299 im Bereich von Kondrau, Waldsassen und Hundsbach wurde 1995/1996 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, wobei im Februar 1996 von den vier, einer Trassenabwägung unterzogenen, Linien die sog. „Variante II“ auf der stillgelegten Bahnlinie „Wiesau - Eger“ mit Beginn der Trasse in Höhe der ehemaligen Porzellanfabrik „Bareuther“ landesplanerisch positiv beurteilt worden ist. Dabei wurde ausdrücklich die Fortführung der Verlegung der B 299 auf der ehemaligen Bahntrasse in Richtung Süden als Umgehung von Kondrau gefordert. Diese Möglichkeit eröffnete sich, nachdem das Eisenbahnbundesamt für die Teilstrecke „Mitterteich – Waldsassen“ am 11.05.1995 der Deutschen Bahn AG die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes der Infrastruktur erteilt hat.

Im Zuge dieses Raumordnungsverfahrens hat sich auch die Bevölkerung in einem von der Stadt Waldsassen durchgeführten Bürgerentscheid im Dezember 1995 mehrheitlich für eine Trassenführung der B 299 auf der ehemaligen Bahntrasse und eine Fortführung bis südlich Kondrau ausgesprochen.

Im Hinblick auf die von der Bürgeraktion „Mitmachen lohnt - Echte Umgehung - Tatsächliche Entlastung e. V.“ beantragte Neubewertung der von der Regierung der Oberpfalz - höhere Landesplanungsbehörde - im Jahre 1996 vorgelegten landesplanerischen Beurteilung für die geplante Verlegung der B 299 im Bereich Waldsassen/Hundsbach stellte die Regierung der Oberpfalz mit Schreiben vom 22.03.2012 an die Bürgeraktion fest, dass das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung Bestand habe, unabhängig davon, dass bei einzelnen in die Beurteilung eingeflossenen Fragestellungen mittlerweile sich ein gegenüber 1996 leicht verändertes Bild ergibt, da diese Veränderungen für das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung keine unmittelbare Relevanz entfalten. Einer Neubewertung der landesplanerischen Beurteilung vom 07.02.1996 bedarf es demnach nicht.

~~I. Ü. ist für den Bau einer Bundesfernstraße, die der Entscheidung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes - FStrG - bedarf, ist ein Raumordnungsverfahren (§ 15 Raumordnungsgesetz - ROG -) durchzuführen, wenn diese Planung bzw. Maßnahme im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat (vgl. § 1 Satz 1 i. V. m. § 1 Satz 3 Nr. 8 der Raumordnungsverordnung - RoV -). Da es sich bei der Bundesstraße B 299 neu um eine Ortsumgehung der Ortschaften Kondrau und Waldsassen handelt,~~

~~bedarf diese nicht der Entscheidung nach § 16 FStrG (vgl. § 16 Abs. 1 Satz 2 FStrG) und somit nicht der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Im Hinblick auf das o. g. Schreiben scheidet eine Überprüfung der B 299neu durch die höhere Landesplanungsbehörde nach landesrechtlichen Vorschriften aus (vgl. § 1 Satz 2 RoV).~~

- 2.1.3 Auf der Grundlage der landesplanerischen Beurteilung vom 07.02.1996 wurde für den Streckenabschnitt ab dem Kreuzungspunkt der ehemaligen Bahnlinie mit der B 299 (sog. „Mitterteicher Str.“ bzw. „Prinz-Ludwig-Str.“) bis zum ausgebauten Teilabschnitt am Grenzübergang ein Vorentwurf erstellt und nach dessen Genehmigung durch die vorgesetzten Dienststellen das Planfeststellungsverfahren vom 26.10.2001 bei der Regierung der Oberpfalz beantragt.

Aufgrund massiver Einwendungen im Planfeststellungsverfahren, insbesondere den innerstädtischen Bereich von Waldsassen betreffend, hat die Planfeststellungsbehörde eine Teilung der Planfeststellungsstrasse in zwei Abschnitte erwogen und am 01.02.2002 einen Teilplanfeststellungsbeschluss für den, für sich allein verkehrswirksamen, Abschnitt ab der Staatsstraße (St) 2178 bis zum Bauende am Grenzübergang (sog. Verlegung bei Waldsassen – Hundsbach) erlassen.

Gegen diesen Teilplanfeststellungsbeschluss wurde unter anderem wegen der provisorischen Anbindung der B 299 neu an die St 2178 (Schirndinger Straße) und der damit vermuteten präjudizierenden Wirkung hinsichtlich der weiteren Trassenführung Klage erhoben. Während die Klage nach einer mündlichen Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zurückgezogen bzw. das Klageverfahren eingestellt und mit dem Bau des I. Teilabschnittes begonnen und dieser 2006 fertig gestellt wurde, war für den weiterführenden innerstädtischen Abschnitt in Verbindung mit der Ortsumgehung Kondrau unter Beibehaltung des Trassenverlaufes auf der ehemaligen Bahnlinie sowie unter Berücksichtigung der Rechtsmeinung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes ein neuer Entwurf zu erstellen. Die Hinweise des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes beziehen sich in der Hauptsache auf die ursprünglich angedachte mehrfache Verknüpfung der neuen B 299 mit dem Ortsstraßennetz sowie auf Lärmschutzprobleme. So heißt es: *„Nach Auffassung des Gerichts spricht vieles dafür, dass es sich bei der Durchquerung von Waldsassen, so wie sie dem Gericht im Augenscheintermin vom 27. Mai 2003 erläutert wurde, nicht um eine Ortsumgehung, sondern um eine Ortsdurchfahrt mit mehreren Verknüpfungen an das Ortsstraßennetz handelt. Dies stellt wohl die Planrechtfertigung nach dem Bedarfsplan in Frage. Sofern die Straßenverwaltung weiterhin an einer Lösung festhalten will, die den*

Ortskern durchquert, wird sie - wohl auch im Hinblick auf die ansonsten in massiver Form zu erwartende Lärmproblematik - erwägen müssen, ob sie die Trasse in Form einer Einhausung, d.h. in Form eines Tunnels oder eines Trogs oder in einer Kombination beider Elemente durch Waldsassen hindurchführt; denn nach der Rechtsprechung kann eine Ortsumgehung auch dadurch realisiert werden, dass beispielsweise ein Ort unterquert wird. ...“

- 2.1.4 Mit der vorliegenden Planung wird nach Auffassung des Vorhabenträgers nun den Anregungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes Rechnung getragen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dieser Planung mit Schreiben vom 22.12.2010 zugestimmt.

- 2.1.5 Dem Stadtrat von Waldsassen sowie den interessierten Bürgern wurde die Planung mehrfach im Rahmen von Stadtratssitzungen und Bürgerinformationen vorgestellt. Der Waldsassener Stadtrat beschloss am 20. April 2009 ein Ratsbegehren, dass über die Stellungnahme zum vorgelegten Vorentwurf nicht der Stadtrat, sondern die Waldsassener Bürgerschaft entscheiden soll. Der Wortlaut des Waldsassener Bürgerentscheides lautete: *„Ich lehne die vom Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach vorgelegte Planung zur Verlegung der B 299 auf dem Bahndamm (Regionaltrasse) ab. Ich befürworte, dass die Stadt Waldsassen das Staatliche Bauamt auffordert, die untersuchte Kappeltrasse zur überarbeiten und in ausreichender Entfernung zu Wohngebieten zu realisieren.“*

Der Bürgerentscheid fand am 07. Juni 2009 statt und hatte folgendes Ergebnis: gültige Ja-Stimmen = 1.770, gültige Nein-Stimmen = 1.686, ungültige Stimmen = 71. Damit sprach sich eine knappe Mehrheit gegen die vorliegende Planung zur Verlegung der B 299 aus.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die B 299 ist in Richtung Südwesten bis zur BAB A 93 mit Ausnahme des gegenständlichen Planungsabschnittes neuzeitlich **und ohne Ortsdurchfahrten** ausgebaut. Die Ortsumfahrung Mitterteich wurde im Jahr 2000 dem Verkehr übergeben. Die nördlich an das gegenständliche Vorhaben anschließende Verlegung bei Hundsbach wurde im Jahr 2006 fertig gestellt und in Betrieb genommen.

Der im weiteren Streckenzug der B 299 westlich der BAB A 93 liegende Bauabschnitt II der Ortsumgehung Pressath ist im Jahr 2010 dem Verkehr übergeben worden. Der Bauabschnitt I dieser Ortsumgehung wurde bereits in den 80-iger Jahren realisiert (sog. B 299a). ~~Für den~~ Der noch fehlende ~~Ausbau~~ Abschnitt zwischen Pressath und Erbendorf (Bereich des Hessenreuther Berges) ~~wurde im März 2013 der Antrag auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt~~ ist derzeit im Bau. Die Fertigstellung erfolgt im Jahr 2021/22. Ebenso läuft derzeit ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Tanzfleck im Zuge der B 299. ~~Auch~~ Seitens der tschechischen Stadt Cheb (Eger) ~~wird~~ wurde im gegenständlichen Streckenzug ~~derzeit eine~~ am 07.09.15 die Süd-Ost-Umgehung u. A. mit teilweiser innerörtlicher Verlegung bis zur Europastraße E 48 ~~angestrebt~~ offiziell dem Verkehr übergeben.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Waldsassen verläuft die B 299 in einem historisch gewachsenen Straßenzug „Mitterteicher Straße“ – „Prinz-Ludwig-Straße“ – „Egerer Straße“. Der Straßenzug weist unübersichtliche Kurven auf und hat aufgrund der beidseitigen, geschlossenen, engen Bebauung den Charakter einer städtischen Geschäftsstraße. Entsprechend groß ist hier der Fußgänger- und Radfahrerverkehr. Das Überqueren der Straße ist für Fußgänger nur an den beiden stark belasteten Lichtzeitanlagen gefahrlos möglich. Die Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner ist beträchtlich geworden.

Die ca. 2 km lange, teils enge, Ortsdurchfahrt stellt für den Durchgangsverkehr ein hinderliches und zeitraubendes Nadelöhr dar. Zahlreiche einmündende Ortsstraßen, Zufahrten, Parkbuchten sowie zwei Lichtsignalanlagen führen in Zusammenhang mit der hohen Verkehrsbelastung zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs. Derzeit ist die Ortsdurchfahrt mit durchschnittlich bis zu 11.600 Kfz/24h belastet, im Prognosefall 2025/2030 werden bis zu ~~42.000~~ 12.200 Kfz/24h innerhalb der Ortsdurchfahrt erwartet. Daher sind weder derzeit noch künftig die notwendige Leistungsfähigkeit des Verkehrs noch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Häufige Gefahrensituationen und Risiken sowie eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität der Ortsbewohner sind die daraus resultierenden Folgen.

Auch im Bereich der Ortschaft Kondrau führt die bestehende B 299 mittig durch den Ort und teilt diesen in zwei Hälften. Die Ortsdurchfahrt Kondrau ist zwar ausgebaut, jedoch veranlasst die konkret vorzufindende Situation die Kraftfahrer nicht immer zur erforderlichen Anpassung ihres Fahrverhaltens, so dass auch hier häufige Gefahrensituationen sowie eine Beeinträchtigung des bewohnten Umfeldes zu konstatieren sind. So wurde beispielsweise in der jüngeren Vergangenheit ein Wohnhaus durch einen, von der Fahrbahn abkommenden, Lastzug schwer beschädigt.

Darüber hinaus erfahren die Stadt Waldsassen als auch der Ortsteil Kondrau aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im Zuge der B 299 eine ausgeprägte Trennwirkung, was die innerörtlichen Aktivitäten sowie das Kommunikationsbedürfnis der Bewohner/Anwohner im zentralen Ortsbereich erheblich beeinträchtigt.

Die bestehenden unzulänglichen Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau zeigen erhebliche nachteilige Erscheinungen wie Trennwirkung, eingeschränkte Lebensqualität der Anwohner, Umfeldbeeinträchtigungen, Nutzungsüberlagerungen, mangelnde Verkehrssicherheit sowie erhebliche Einschränkungen für den durchgehenden Verkehr.

Angesichts der beschriebenen Konflikte und verkehrlichen Probleme sowie angesichts der damit verbundenen Sicherheitsdefizite für alle Verkehrsteilnehmer muss eine wirkungsvolle und nachhaltige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich Waldsassen und Kondrau erfolgen. Damit die B 299 auch innerhalb des vorliegenden Streckenabschnittes ihrer herausgehobenen Verbindungsfunktion gerecht wird, ist eine Verlegung der B 299 zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entsprechend der gegenständlichen Planung dringend erforderlich.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Anbindung der Stadt Waldsassen an das übergeordnete Straßennetz erfolgt durch die B 299 über Mitterteich (BAB A 93) mit Anschlussmöglichkeiten über die B 22 nach Bayreuth (u. A. mit Anschluss an die BAB A9 „Nürnberg – Berlin“).

Die B 299 stellt im Untersuchungsgebiet die Hauptverkehrsachse dar und verbindet von Südwest nach Nordost verlaufend den Raum Amberg (BAB A 6) – Grafenwöhr - Erbdorf – Mitterteich (BAB A 93) - Waldsassen und führt über den Grenzübergang Waldsassen weiter zur tschechischen Stadt Cheb (Eger) und durch deren Stadtgebiet zur Europastraße E 48. Seitens der Stadt Cheb (Eger) wird im gegenständlichen Streckenzug derzeit eine Süd-Ost-Umgehung u. A. mit teilweiser innerörtlicher Verlegung bis zur E 48 angestrebt.

Seit der Öffnung des Grenzüberganges bei Waldsassen/Cheb kommt der B 299 eine signifikant gesteigerte infrastrukturelle Bedeutung zu, die sich in einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen auf dem hier betrachteten Abschnitt widerspiegelt.

Auch im Hinblick auf die wirtschaftliche, touristische und kulturelle Entwicklung der grenznahen

Region kommt einem leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau dieser Ost-West-Verbindung eine besondere Bedeutung zu. Dies wird durch die Ausweisung eines gemeinsamen **Mittelzentrums** **Oberzentrums** Waldsassen – Cheb (Eger) im Landesentwicklungsprogramm Bayern ~~2003~~ **2017** zusätzlich untermauert.

Die geplante Verlegung der B 299, wird die verkehrliche Situation im Stadtbereich von Waldsassen und in der Ortsdurchfahrt Kondrau deutlich verbessern und eine leistungsfähige, bedarfsgerechte sowie verkehrssichere Verkehrsachse an die BAB A93 darstellen. Mit der geplanten Verlegung des gegenständlichen Bundesstraßenabschnitts wird in Zusammenhang mit den bereits ausgebauten angrenzenden Streckenabschnitten der Straßenzug zwischen der Bundesgrenze und der BAB A 93 entscheidend verbessert und ermöglicht eine sichere und hinreichend leistungsfähige Verkehrsverbindung. Durch die geplante Verlegung wird eine sowohl flüssige als auch sichere Verkehrsabwicklung ermöglicht.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

2.4.1 Verkehrsentwicklung

Das Stadtgebiet von Waldsassen sowie die Ortsdurchfahrten Hundsbach und Kondrau im Zuge der B 299 werden seit der Öffnung des Übergangs Waldsassen - Cheb (Eger) am 01.07.1990 im Vergleich zurzeit vor der Grenzöffnung stark vom Durchgangsverkehr beeinträchtigt.

Die Verkehrsentwicklung im Zuge der B 299 im Bereich von Waldsassen verdeutlicht folgende Gegenüberstellung der Querschnittsbelastungen nach den amtlichen Verkehrszählungen im Zeitraum von 1985 bis ~~2010~~ **2015**:

Zählquerschnitt	DTV 1985	DTV 1990	DTV 1995	DTV 2000	DTV 2005	DTV 2010	DTV 2015	Zu- nahme
	Kfz/24 h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	1985/ 2010 2015
B 299, Ortsdurchfahrt Waldsassen (Zählst-Nr.: 59399251)				10.590	12.382	11.651	11.682	
B 299, zw. Mitterteich u. Waldsassen (Zählst-Nr.: 0399104)	4.417	5.500	8.507	8.312	9.146	8.663	9144	auf 196 % 207 %

Vorangegangene Verkehrsuntersuchungen

Im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens (ROV, 1995/1996) wurde 1994 zum Nachweis der verkehrlichen Wirksamkeit für die im ROV zu beurteilenden Linien eine Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2010 im Raum Waldsassen durchgeführt. Die stärkste Entlastungswirkung für Waldsassen zeigte dabei die ortsnahe Variante im Zuge der Bahntrasse (sog. „Variante II“), die im Wesentlichen (d. h. mit Ausnahme der Ortsumgehung Kondrau) der vorliegenden Planung entspricht.

Im April 2001 wurde die Variante II aus der Verkehrsuntersuchung von 1994 auf den Prognosehorizont 2015 mit geringen Änderungen der Anschlusssituation in Waldsassen fortgeschrieben. Berücksichtigt wurden ebenso die Umfahrung Mitterteich und die mögliche Verlegung der B 303 als neue Verbindung zwischen der BAB A 9 und der A 93. Eine weitere Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung erfolgte im Mai 2005 primär im Hinblick auf die zwischenzeitliche EU-Zugehörigkeit der Tschechischen Republik und deren Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage. Es wurde die Prognose auf 2020 fortgeschrieben. In drei Planfällen wurden verschiedene Anschlusssituationen in Waldsassen sowie eine weiträumige im Norden von Waldsassen verlaufende Trasse (sog. Trassen durch den Kappelwald) und eine weitere, zunächst auf dem Bestand durch Kondrau verlaufende und anschließend auf die ehemalige Bahntrasse abschwenkende Trassenführung (sog. Variante „OD Kondrau“) auf deren verkehrliche Wirksamkeit hin untersucht.

Ergänzend zu diesen Untersuchungen wurden im November 2005 die Verkehrsbelastungen im Güterverkehr für den Prognosehorizont 2020 als Grundlage für die schalltechnischen Untersuchungen im Zuge der parallel durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ermittelt.

Wegen der Planungen zur B 303neu (sog. „Fichtelgebirgsautobahn“) und der zwischenzeitlich beabsichtigten Süd-Ost-Umgehung von Cheb (Eger), welche an die Fortführung der B 299 auf tschechischer Seite anbinden soll, wurden die Wechselwirkungen beider Maßnahmen sowie die Entlastungswirkungen für Waldsassen und Kondrau in einer ergänzenden Untersuchung (2008) bewertet. Als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung wurden das Verkehrsmodell zur B 303neu, die vorangegangene Verkehrsuntersuchung zur Umfahrung Waldsassen/Kondrau sowie die Verkehrsuntersuchung zur Süd-Ost-Umgehung Cheb (2007) herangezogen. Für die Verlegung der B 299 bei Waldsassen und Kondrau wurden im Zuge dieser Verkehrsuntersuchung folgende Trassenvarianten geprüft: Regionaltrasse (vorliegende Entwurfstrasse), Kappelwaldtrasse (weiträumige Ortsumgehung), Variante „OD-Kondrau“

(Untervariante zur Regionaltrasse).

Aktuelle Verkehrsuntersuchungen (vgl. Anlage zum Erläuterungsbericht)

Für die Erstellung der ~~gegenständlichen~~ Planfeststellungsunterlagen vom 26.06.2013 wurde die Verkehrsuntersuchung im Jahr 2012 aktualisiert. Grundlage der ~~aktuellen~~ Untersuchung ~~bilden~~ ~~bildeten~~ erneut durchgeführte Verkehrserhebungen (Zählungen und Befragungen) sowie die Ergebnisse der aktuellen amtlichen Straßenverkehrszählung 2010.

Für die Verlegung der B 299 Waldsassen/Kondrau wurden im Zuge der Verkehrsuntersuchung folgende Trassenvarianten geprüft:

- Regionaltrasse (vorliegende Entwurfstrasse, mit und ohne innerörtliche Spange zwischen der Liststraße und der Münchenreuther Straße)
- Variante „OD-Kondrau“ (Untervariante zur Regionaltrasse)
- Kappelwaldtrasse (weiträumige Verlegung)
- Trasse „Heilquellenschutzgebiet“ als Untervariante der Kappelwaldtrasse

Im Zuge der ~~aktuellen~~ Verkehrsuntersuchung (2012) wurden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Süd-Ost-Umgehung der tschechischen Stadt Cheb und die ggf. möglichen Auswirkungen des Ausbaus der B 303 auf die Verkehrsverteilung und das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet überprüft. Gleichzeitig erfolgte eine Fortschreibung der Verkehrswerte für den Prognosehorizont 2025/2030.

Das Verkehrsgutachten ~~weist~~ ~~wies~~ im Analysefall 2012 (Bestandsfall) auf der B 299 in der Ortsdurchfahrt von Waldsassen eine Verkehrsbelastung von bis zu 11.600 Kfz/24h (Prinz-Ludwig-Straße) aus; am Grenzübergang nach Tschechien werden 4.800 Kfz/24h registriert.

Aufgrund der ~~zuletzt~~ ~~wahrgenommenen~~ Zunahme des Schwerlastverkehrs in Waldsassen wurde für die Erstellung der TEKTUR B vom 24.05.17 die Verkehrsuntersuchung 2012 im Jahr 2016 nochmals aktualisiert. Die Verkehrszählungen fanden nach der Eröffnung der Ortsumgehung von Cheb (Eger) am 7. September 2015 statt, so dass die Auswirkungen der Ortsumgehung von Cheb berücksichtigt sind. Die Verkehrszählungen aus dem Herbst 2015 zeigen eine Verkehrszunahme auf der B 299 im Schwerverkehr, an der nördlichen Zählstelle auch im Kfz-Verkehr.

Um die Erkenntnisse zu verifizieren und die Durchgangsverkehre erneut festzuhalten, wurden Kennzeichenerfassungen (März, April, Mai 2016; Dauer: 8 Wochen) im Zuge der B 299 durchgeführt.

Zusätzlich ist die Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 fortgeschrieben worden. Dabei wurden die Ergebnisse der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung einbezogen.

Die verkehrlichen Wirkungen wurden für den Planfall aus den Planfeststellungsverfahren sowie den Netzfall Kappelwaldtrasse ermittelt.

Aktuelle Verkehrsuntersuchung (vgl. Anhang 1b zum Erläuterungsbericht)

Verkehrsbelastung der Trassenvarianten

Variante „Prognosenufall“

(Prognosefall ohne Umsetzung der gegenständlichen Planung)

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Struktur- und Bevölkerungsentwicklung im Raum Waldsassen werden für den Prognosehorizont ~~2025/30~~ 2030 Prognoseverkehre auf dem Bestandsnetz von bis zu rd. ~~12.000~~ 12.200 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Waldsassen und etwa ~~5.500~~ 7600 Kfz/24h am Grenzübergang erwartet.

Angesichts der bereits heute herrschenden Verkehrs- und Sicherheitsprobleme sowie Konflikte bedeutet dies eine weitere Verschlechterung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als auch der Lebensqualität der Anwohner in den Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau. Neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt Hundsbach durch den bereits fertig gestellten I. Bauabschnitt (Verlegung bei Waldsassen / Hundsbach) ist daher die Verlegung der B 299 auch aus dem Kernstadtbereich von Waldsassen und der Ortschaft Kondrau dringend geboten.

Der ursprünglich angedachte Bau einer B 303 neu von der BAB A 93 zur BAB A 9 durch das Fichtelgebirge würde zu einer nur geringfügigen Entlastung der B 299 (ca. 200 Kfz/24h bis 300 Kfz/24h) im gegenständlichen Abschnitt führen. Dieses Straßenbauvorhaben wurde jedoch zwischenzeitlich zurückgestellt.

Die geplante Süd-Ost-Umfahrung Cheb bewirkt, dass begrenzt zusätzliche Verkehre in das Gebiet Waldsassen gezogen werden. Die Verlagerungswirkung ist mit rd. 300 Kfz/24h am Grenzübergang jedoch gering. Im weiteren südlichen Verlauf der B 299 sind keine signifikanten verkehrlichen Auswirkungen infolge der Verlegung in und bei Cheb festzustellen.

Variante „Regionaltrasse“

Die Variante „Regionaltrasse“ erhält gemäß der Verkehrsuntersuchung eine prognostizierte

Verkehrsbelastung von ~~8.300~~ 8000 Kfz/24h auf der Verlegung bei Kondrau bzw. von ca. ~~5.600~~ 6.500 Kfz/24h auf dem Abschnitt zwischen dem innerstädtischen Ortsanschluss bei Bau-km 3+100 und dem Anschluss der St 2178 bei Bau-km 4+820. Im weiteren Verlauf auf der bereits fertig gestellten Verlegung bei Hundsbach werden für das Jahr ~~2025~~ 2030 zwischen ~~5.500~~ 7.600 Kfz/24h und ~~5.700~~ 7.900 Kfz/24h prognostiziert. In den bisherigen Ortsdurchfahrten gehen die Verkehrsbelastungen somit um bis zu ~~8.300~~ 8000 Kfz/24h zurück, so dass in der Prinz-Ludwig-Straße in Waldsassen noch ca. ~~5.400~~ 5.800 Kfz/24h und in der Ortsdurchfahrt Kondrau noch ca. ~~2.500~~ 2.100 Kfz/24h verbleiben.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die weiträumig um Waldsassen und Kondrau verlaufende sog. „Kappelwaldtrasse“ erreicht je nach Abschnitt Verkehrsbelastungen zw. 4.400 Kfz/24h und 5.200 Kfz/24h. In der bisherigen Ortsdurchfahrt von Waldsassen verbleiben noch ~~ca. 6.300~~ bis zu 6.800 Kfz/24h, in der Ortsdurchfahrt Kondrau noch ~~ca. 5.200~~ bis zu 5.000 Kfz/24h. Ein Vergleich der „Kappelwaldtrasse“ mit der „Regionaltrasse“ zeigt, dass hier die Entlastungen, vor allem in der Ortsdurchfahrt Kondrau abschnittsweise um bis zu 3.600 Kfz/24h geringer ausfallen. Die Belastung am Grenzübergang beträgt bei der „Kappelwaldtrasse“ ~~5.300~~ 7.600 Kfz/24h.

Variante „OD Kondrau“

(wurde in der TEKTUR B nicht mehr aktualisiert).

Für die Variante „OD-Kondrau“ werden auf dem südlichen Abschnitt zwischen Kondrau und dem innerstädtischen Ortsanschluss von Waldsassen etwa 7.200 Kfz/24h prognostiziert; der nördliche Abschnitt der Trasse ist wie bei der Regionaltrasse mit ca. 5.600 Kfz/24h belastet. Die Ortsdurchfahrt von Kondrau erfährt bei dieser Variante keine Verkehrsentslastung.

Ergebnis

Der Vergleich der Varianten zeigt, dass die plangegenständliche Variante „Regional-trasse“ die stärkste Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau bewirkt, da sie nicht nur den überörtlichen Durchgangsverkehr, sondern auch erhebliche Teile des Ziel- und Quellverkehrs von und nach Waldsassen aufnehmen kann. Die ortsferne Führung der sog. „Kappelwaldtrasse“ bündelt hingegen weniger Verkehre, so dass gegenüber der „Regionaltrasse“ zwischen ~~900~~ 1.000 Kfz/24h und ~~4.200~~ 3.700 Kfz/24h zusätzlich in den Ortsdurchfahrten verbleiben. Die Wirkung der Variante „OD-Kondrau“ ist in Waldsassen mit der Regionaltrasse vergleichbar, jedoch wird Kondrau nicht entlastet.

2.4.2 Unfallgeschehen

Hinsichtlich des Unfallgeschehens waren auf dem vorliegenden Streckenabschnitt von Abschnitt 130 Station 1,662 bis Abschnitt 200 Station 2,925 im Zeitraum vom 01.01.1998 bis ~~31.03.2013~~ **10.10.2019** insgesamt ~~342~~ **444** Verkehrsunfälle mit teils schwerwiegenden Folgen zu verzeichnen. Im Einzelnen ereigneten sich:

185 277	Unfälle mit	Sachschäden
88 167	Unfälle mit	Leichtverletzten
36 46	Unfälle mit	Schwerverletzten
3	Unfälle mit	Toten

Als Unfallfolgen waren hierbei insgesamt ~~440~~ **180**, Leichtverletzte, ~~40~~ **47** Schwerverletzte sowie insgesamt 4 Tote zu beklagen.

Es ist zu erwarten, dass sich durch die Verlegung der B 299 und die damit verbesserte Streckencharakteristik im Zuge der neuen Straße als auch durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau die Verkehrssicherheit nachhaltig und entscheidend verbessert wird. Durch die Verringerung der Zahl der Unfälle wird nach der Verlegung der Bundesstraße eine erhebliche Senkung der Unfallkosten und vor allem eine wesentlich geringere Anzahl von Verletzten und gegebenenfalls auch Toten zu verzeichnen sein.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Anwohner der bestehenden B 299 in Waldsassen und Kondrau sind derzeit in einem erheblichen Maße den Immissionsbeeinträchtigungen des Kraftfahrzeugverkehrs ausgesetzt. Das plangegenständliche Vorhaben wird zu einer wesentlichen verkehrlichen Entlastung des Altstadtbereiches von Waldsassen und des Ortes Kondrau beitragen und damit zu einer deutlichen Minderung der Immissionsbelastung sensibler innerstädtischer Bereiche, wie dem Krankenhausareal, und fremdenverkehrswirksamer Innenstadtbereiche etc. führen.

Dabei wird nicht verkannt, dass die am nordwestlichen Stadtkern liegenden Bauareale sowie die am südlichen Ortsrand von Kondrau vorhandene Wohnbebauung eine Mehrbelastung erfahren werden, welche jedoch durch geeignete bauliche und technische Maßnahmen (Lärmschutzmaßnahme, Tieflage etc.) bis **deutlich** unter die maßgebenden Grenzwerte reduziert werden kann.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

3.1 Varianten

Im vorangegangenen und mit der landesplanerischen Beurteilung vom 07.02.1996 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren sind neben der vorliegenden Planungstrasse auch weitere im Norden von Waldsassen verlaufende Trassen einer raumordnerischen Gesamtabwägung unterzogen worden, wobei insbesondere auch die Ergebnisse einer Umweltverträglichkeitsstudie und des Verkehrsgutachtens in das Verfahren mit einbezogen wurden. Gemäß dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung sind diese **weiträumig um Waldsassen verlaufenden Wahllinien** nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang zu bringen. Diese Trassen widersprechen insbesondere den Zielvorgaben der Raumordnung bezüglich der Land- und Forstwirtschaft, der Umweltgestaltung sowie der Erholung.

„Süd-Ost-Umgehungen“

Umgehungen von Waldsassen in Süd-Osten müssten die Talau der Wondreb zweifach queren und würden insoweit unmittelbar in das FFH-Gebiet 6039-371 „Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen“ eingreifen. Aufgrund dieser besonderen naturschutzfachlichen Wertigkeit des betroffenen Landschaftsraumes werden Süd-Ost-Umgehungen bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

„Nordvarianten“ (Wahllinien IXa und VI)

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Verlegung der B 299 bei Waldsassen / Hundsbach ist im Zusammenhang mit der Abtrennung des innerstädtischen Abschnittes und des Erlasses eines Teilplanfeststellungsbeschlusses für den zwischenzeitlich fertig gestellten Teilabschnitt „Verlegung bei Hundsbach“ die Diskussion um alternative, weiträumige Trassenführungen im Norden von Waldsassen erneut aufgeworfen worden.

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

Variante „Kappelwaldtrasse“ (modifizierte Wahllinie IX)

Im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren „Verlegung der B 299 bei Waldsassen – Hundsbach“ wurde belegt, dass mit dem lagemäßigen Beginn des o. g. planfestgestellten Teilabschnittes an der St 2178 kein Zwangspunkt in der Art geschaffen wird, dass eine Fortführung nur mehr auf dem ehemaligen Bahndamm durch die Stadt Waldsassen möglich sei. Der Straßenbaulastträger zeigte mit der technisch machbaren Trassenführung (modifizierte Wahllinie IX – sog. „Kappelwaldtrasse“) auf, dass ein Abzweigen am zunächst nur provisorisch errichteten Anschlussbereich der B 299 neu an die St 2178 im Grundsatz möglich sei. Die modifizierte Wahllinie IX - wegen ihres Verlaufes durch das im Nordwesten der Stadt Waldsassen angrenzende Waldgebiet auch „Kappelwaldtrasse“ genannt - stellt eine großräumige Umfahrung der Stadt Waldsassen sowie des Ortsteils Kondrau dar. Die „Kappelwaldtrasse“ führt u. a. auch über das Gebiet der Nachbargemeinde, der Stadt Mitterteich - Ortsteil Pleußén.

Variante „Heilquellenschutzgebiet“ (Untervariante der „Kappelwaldtrasse“)

Diese Verlegungsvariante quert das festgesetzte Heilquellenschutzgebiet der Kondrauer Mineral- und Heilbrunnen GmbH und ist im Übersichtslageplan (Unterlage Nr. 2) als „Variante Heilquellenschutzgebiet“ dargestellt. Der Trassenverlauf dieser Variante ist entlang der ersten rd. 1.000 m zunächst nahezu identisch mit der Kappelwaldtrasse, verlässt jedoch westlich von Kondrau deren Verlauf und schwenkt dort in nordöstliche Richtung ab, um an möglichst schmaler Stelle das Heilquellenschutzgebiet zu überqueren. Im Anschluss daran führt die Variante unter geringer Richtungsänderung nach Norden auf den Kappelwald zu, wo sie nördlich der Schützenstraßen-Siedlung wiederum auf die Kappelwaldtrasse trifft, deren weiteren Verlauf sie bis zum Bauende beibehält.

Diese Trasse durchfährt auf einer Länge von rd. 650 m ein amtlich festgesetztes, als weit überdurchschnittlich bedeutsam zu bewertendes, Heilquellenschutzgebiet der „Kondrauer Mineral- und Heilbrunnen“. Das - trotz eines erheblichen zusätzlichen bautechnischen Aufwandes (Ausbau nach RiStWag, dichte Rohrleitungen, Pumpwerke etc.) - nicht auszuschließende Risiko für den Heilquellenschutz (mögliche Verschmutzung und/oder Beeinträchtigung der Grundwasser-/Heilquellenvorkommen infolge Verkehrsunfälle etc. z.B. mit wassergefährdenden Stoffen) und die Bedeutung des überregional bedeutenden Getränkeherstellers („Kondrauer Mineral- und Heilbrunnen, Gertraud Seidl GmbH & Co.KG“) für die Region Waldsassen/Kondrau stellt einen Belang von hohem Gewicht dar (BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 - Az.: 9 A 14/07 -, NVwZ 2009, 302). Zudem führt die Variante „Heilquellenschutzgebiet“ wie die „Kappelwaldtrasse“ über das Gebiet der Nachbargemeinde,

der Stadt Mitterteich - Ortsteil Pleußen. Die „Variante Heilquellenschutzgebiet“ wird aufgrund dieser schwerwiegenden Nachteile im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

Variante „OD-Kondrau“

Hinsichtlich einer Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Ortsdurchfahrt Kondrau wurde neben der plangegenständlichen „Regionaltrasse“ und der weiträumigen nördlichen Umfahrung (Kappelwaldtrasse) auch eine Modifizierung der bestehenden Ortsdurchfahrt mit anschließender Verschwenkung der Trasse nach Osten hin in Richtung des alten Bahndammes planerisch untersucht. Hierbei handelt es sich um eine Untervariante zur Plantrasse, welche in Waldsassen deckungsgleich mit dieser verläuft.

In einer vergleichenden Übersicht werden die drei verbleibenden Varianten (plangegenständliche Variante „Regionaltrasse“, Variante „Kappelwaldtrasse“, Variante „OD-Kondrau“) in den maßgebenden Gesichtspunkten und Belangen einander gegenübergestellt und gewürdigt. (vgl. Abs. 3.4)

3.2 Trassenbeschreibung der Varianten

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Die Trasse der gewählten Linie schwenkt von Mitterteich kommend zwischen der Ortschaft Pleußen und Kondrau etwa auf Höhe der Mülldeponie „Steinmühle“ in Richtung Osten von der bestehenden B 299 ab und umfährt anschließend in einem nordwärts gerichteten Gegenbogen die Ortschaft Kondrau, wobei sie in Einschnittslage in einem Abstand von jeweils rund 100 m zwischen dem Ortsrand und einem Aussiedlerhof hindurchführt. Nach ca. 2 km trifft die Trasse auf die 1995 stillgelegte, erdbauseitig bestehende, Bahnlinie „Wiesau – Eger“, deren geradlinigem Verlauf sie bis zum Kreuzungspunkt mit der B 299alt im südlichen Stadtgebiet von Waldsassen folgt. In einem leicht ostwärts gerichteten Bogen umfährt sie - weiter auf der ehemaligen Bahntrasse bleibend - den Stadtkern von Waldsassen, kreuzt bei Bau-km 3+897 höhenfrei die Ortsstraße „Schützenstraße“ und erreicht in nordöstlicher Fortsetzung nach ca. 800 m auf Höhe der St 2178 das bereits fertig gestellte Teilstück der B 299neu. Die Verlegungsstrecke weist eine Gesamtlänge von 4,9 km auf.

Höhenmäßig fällt die Trasse kurz nach dem Verlassen der bestehenden B 299 bis etwa auf Höhe eines Aussiedlerhofes beim Ortsteil Kondrau zunächst mit einer Längsneigung von rd. 5,5 % und anschließend bis zum Einschleifen in die ehemalige Bahntrasse mit 0,5 % ab. Zum Schutz der vorhandenen Bebauung vor verkehrsbedingten Immissionsbeeinträchtigung wird die

Trasse im Abschnitt zwischen Bau-km 0+700 und Bau-km 1+900 in Einschnittslage geführt. Im weiteren Verlauf bis zum Bauende an der Schirndinger Straße (St 2178) folgt die Gradienten der nahezu ebenen Höhenlage der stillgelegten Bahntrasse, welche im Abschnitt zwischen Bau-km 2+100 und Bau-km 2+400 auf einem Damm verläuft. Im Bereich der Querung der bestehenden B 299 (Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße) bei Bau-km 3+300 sowie im Bereich der Schützenstraße bei Bau-km 3+900 wird die B 299neu zur höhenfreien Querung der genannten Straßen sowie aus Gründen des Immissionsschutzes jeweils in einer überdeckten Tieflage geführt.

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

Der kleinste Radius beträgt 600 m; die größte Längsneigung 5,5 %. Als Ausbauquerschnitt ist entsprechend den anschließenden Streckenabschnitten und in Übereinstimmung mit der prognostizierten Verkehrsbelastung der Regelquerschnitt (RQ) 10,5 vorgesehen.

Als Ersatz für die auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen der Liststraße und der Schützenstraße vorhandenen und von der B 299neu zu überbauenden Ortsstraße ist zwischen der Baumeister-Emil-Engel-Straße und der Schützenstraße eine neue Ortsstraße zu errichten. Diese ermöglicht zugleich die Aufrechterhaltung der verkehrlichen Erschließung der Siedlungsteile an der Münchenreuther Straße / Schützenstraße während der Bauphase und der damit einhergehenden bereichsweisen Sperrung der Schützenstraße.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die modifizierte Wahllinie IX - wegen ihres Verlaufes durch das im Nordwesten der Stadt Waldsassen angrenzende Waldgebiet auch „Kappelwaldtrasse“ genannt - stellt eine großräumige Verlegung dar. Sie wurde unter Berücksichtigung der allgemeinen und besonderen Schutzwürdigkeit des Kondrauer Heilquellenschutzgebietes nördlich von Kondrau sowie unter dem Gesichtspunkt einer weitgehenden Schonung des so genannten „Kappelwaldkomplexes“ nordwestlich von Waldsassen konzipiert.

Die Trasse der modifizierten Wahllinie IX („Kappelwaldtrasse“) schwenkt von Mitterteich kommend nordöstlich von Pleußen nach Norden hin ab, um zunächst Kondrau und im weiteren Verlauf das ausgedehnte Heilquellenschutzgebiet sowie die Siedlung Netzstahl im Westen zu umfahren. Ein Durchqueren des Heilquellenschutzgebietes ist aus Wirtschaftlichkeitsgründen und wegen einer nicht auszuschließenden Beeinträchtigung des Heil- und Mineralwasservorkommens nicht zu vertreten. Auf einer Länge von rd. 3,5 km verläuft sie dabei ausschließlich über landwirtschaftlich genutzte Flur. Im Anschluss an die Umfahrung des Ortes Netzstahl und des Heilquellenschutzgebietes „Kondrauer Mineral- und Heilquellen“ schwenkt die Trasse in östliche Richtung ab, kreuzt dabei zunächst die St 2175 „Waldsassen - Konnersreuth“ mit der sie teilhöhenfrei verknüpft wird, quert anschließend zwischen Glasmühle und einer Weiheranlage mittels einer Talbrücke das Glasmühlbachtal und greift etwa bei Bau-km 3+700 in das südliche Areal des Kappelwaldkomplexes ein. Zur Vermeidung unnötiger Einschnittstiefen und Steigungsstrecken umfährt die Trasse den ca. 630 m hohen „Glasberg“ im Süden und erreicht etwa bei Bau-km 5+400 den nördlichen Siedlungsausläufer der Stadt Waldsassen, den sie in einem ostwärts gerichteten Bogen in einem Abstand von ca. 100 m zur Wohnbebauung umfährt. Im Flächennutzungsplan als Baugebiete ausgewiesene Flächen, grenzen unmittelbar an die Kappelwaldtrasse an. Etwa bei Bau-km 5+800 verlässt die Trasse wieder das Waldgebiet, führt im weiteren Verlauf über meist landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen der Brauerei „Zieglerbräu“ und einem Naturdenkmal (Moorniederung) hindurch und schwenkt anschließend in östliche Richtung ab, um etwa im Kreuzungspunkt mit der St 2178 wieder auf die ehemalige Bahntrasse zu treffen und an das bereits fertig gestellte erste Teilstück der B 299neu (Verlegung Waldsassen-Hundsbach) anzuschließen. Die Trasse der modifizierten Wahllinie IX weist bis zum Anschlusspunkt an den I. Bauabschnitt nördlich Waldsassen eine Länge von rd. 7,0 km auf.

Höhenmäßig stellt sich im Verlauf der modifizierten Wahllinie IX ein sehr bewegtes Geländere relief dar. Ab dem Verlassen der bestehenden B 299 nordöstlich von Pleußen steigt die Gradienten bis zum ersten Geländehochpunkt bei etwa Bau-km 2+300 zunächst auf einer Länge von rd. 1,5 km mit einer Steigung von rd. 1% und im weiteren Verlauf mit 4,5% an. Im Anschluss daran fällt sie mit einer Längsneigung von 5,7 % in den Talraum des Glasmühlbaches. Zur Vermeidung von Einschnittslagen im Grundwassereinzugsbereich des Heilquellenschutzgebietes müssen die beiden ausgeprägten Talksenken bei Bau-km 3+000 und bei Bau-km 3+500 in hohen Dammbauwerken bzw. mit Talbrücken durchfahren werden.

Im weiteren Verlauf durch den Kappelwald werden zwei Höhenrücken mit Längsneigungen von bis zu 4,5 % überwunden. Ab etwa Bau-km 5+200 fällt schließlich die Trasse von rd. 550 m ü. NN bis auf ca. 485 m ü. NN bei Bau-km 7+000 mit einer Längsneigung von 6 % ab und kreuzt

dabei zwischen Bau-km 6+750 und Bau-km 6+950 zunächst die als Biotop kartierte Forellenbachniederung und anschließend die St 2178 „Waldsassen - Schirnding“, ehe sie in Lage und Höhe den Verlauf der bereits fertig gestellten B 299neu aufnimmt.

Neben der Anbindung der bestehenden B 299 am Beginn der Verlegungsstrecke ist ferner eine höhenfreie Verknüpfung mit der St 2175 „Waldsassen - Konnersreuth“ bei Bau-km 3+200; der St 2178 „Waldsassen - Schirnding“ bei Bau-km 6+850 sowie mit der Gemeindeverbindungsstraße zur „Kappl“ bei Bau-km 5+300 vorgesehen. Der kleinste Radius beträgt 400 m; die größte Längsneigung 6 %. Als Ausbauquerschnitt wird ebenfalls der Querschnitt RQ 10,5 zugrunde gelegt.

Variante „OD-Kondrau“

Die Variante „OD-Kondrau“ stellt eine Untervariante der „Regionaltrasse“ ohne Umfahrung des Ortsteiles Kondrau dar. Während die gewählte Linie (Regionaltrasse) eine südliche Umfahrung von Kondrau beinhaltet, wird bei dieser Variante die Trasse in Lage der bestehenden B 299 durch Kondrau weitgehend beibehalten. Erst nordöstlich von Kondrau schwenkt die Trasse nach Süden hin in Richtung des alten Bahndammes ab und ändert kurz darauf Ihren Verlauf in nördliche Richtung, um südlich von Waldsassen in die ehemalige Bahnlinie einzuschleifen. In der Fortführung bis zum Bauende nordöstlich von Waldsassen ist der Trassenverlauf identisch mit der gewählten Linie. Die Trasse der „OD-Kondrau“ ist 4,25 km lang.

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

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

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

Der kleinste Radius dieser Variante beträgt 175 m; die größte Längsneigung beträgt 6%. Als Ausbauquerschnitt wäre auch hier der Querschnitt RQ 10,5 zu verwenden.

3.3 Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum (Regionaltrasse)

3.3.1 Naturräumliche Gliederung und landschaftsökologische Einheiten

Das Plangebiet liegt gemäß der naturräumlichen Gliederung Deutschlands im Naturraum „Mitterteich-Waldsassener Randbecken und oberes Wondrebtal“. Der Naturraum ist der nördliche Ausläufer der naturräumlichen Haupteinheit „Naab-Wondrebsenke“ (396), die hier zwischen dem Hinteren Oberpfälzer Wald im Osten und dem Fichtelgebirge im Westen als deutlich erkennbare Senke abgegrenzt werden kann. Die Senke wird von der Wondreb durchflossen, die in Richtung Nordosten zur Eger hin entwässert.

3.3.2 Flächennutzungen und reale Vegetation

naturnahe Flächen

Die heutige, reale Vegetation wird durch die anthropogene Nutzung geprägt. d.h. einerseits durch die landwirtschaftliche Nutzung und andererseits durch die Siedlungsaktivitäten. Naturnahe Vegetationselemente finden sich daher vorwiegend entlang der gliedernden Gewässer (Bäche und Teiche) sowie entlang der ehemaligen Bahnlinie. Im Bereich der Gewässer in den Seitentälchen von Glasmühlbach und Forellenbach sind typische Vegetationsstrukturen feuchter Standorte wie Röhrichte, Seggenrieder und Reste von Feucht- und Nasswiesen anzutreffen. Entlang des Bahndammes und auf den aufgelassenen Bahnflächen in Waldsassen dominieren trockene Standorte mit mageren Altgrasfluren und initialen Gehölzbeständen. Diese Vegetation der offenen Standorte wird allmählich durch naturnahe Gehölzsukzession (mesophile Gebüsche bis zu Strauch-Baumhecken) überwachsen. Im Stadtbereich Waldsassen sind auf einzelnen Freiflächen als naturnah anzusprechende Gehölzbestände zu finden.

landwirtschaftlich genutzte Flächen

Auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen wird vorwiegend Ackerbau betrieben. Die Flächen werden größtenteils intensiv landwirtschaftlich genutzt und sind arm an Kleinstrukturen. Die feuchteren Standorte in den Bachtälern sowie einzelne Flächen im Siedlungsrandbereich werden als Grünland bewirtschaftet.

Waldflächen

Forstwirtschaftlich genutzte Flächen sind im Plangebiet mit Ausnahme eines kleinen

Restwaldbestandes im südlichen Bereich der Restmülldeponie nicht vorhanden.

Gewässer

Von Nordwesten her fließen der Glasmühlbach und der Forellenbach in Talsenken der Wondreb zu. Daneben liegen mehrere künstlich angelegte Teiche und Weiher im Plangebiet.

Wohnflächen und Gewerbeflächen

Ein großer Teil des Plangebietes wird durch das Stadtgebiet von Waldsassen eingenommen. Daneben ragen die Randbereiche von Kondrau in das Plangebiet.

Das Stadtgebiet von Waldsassen wird durch weitgehend geschlossene Bebauung in Form von Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten geprägt. Die Randbereiche von Kondrau werden durch Wohngebiete gebildet. Einige meist landwirtschaftlich genutzte Einzelgebäude liegen verstreut in der Feldflur.

Verkehrsflächen

Die Stadt Waldsassen ist über die B 299 nach Mitterteich an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Daher ist die B 299 die Hauptverkehrsachse im Plangebiet. Auch im Stadtgebiet von Waldsassen stellt sie die Hauptverkehrsachse dar.

Das regionale Straßennetz führt nach Westen über die St 2175 (sog. „Porzellanstraße“) nach Konnersreuth, im Norden des Plangebietes zweigt die St 2178 nach Nordosten in Richtung Schirnding ab. Im Norden führt die B 299 mit dem bereits fertig gestellten Neubauabschnitt der Verlegung bei Hundsbach weiter in Richtung Staatsgrenze Deutschland / Tschechien.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaften verlaufen zahlreiche kleinere teils asphaltierte, teils wassergebunden befestigte Straßen und öffentliche Feld- und Waldwege.

Die ehemalige Bahnlinie Wiesau-Eger verläuft durch den östlichen Teil des Plangebietes und durch den Stadtbereich von Waldsassen.

Flächen für Ver- und Entsorgung

Auf dem Gelände des ehemaligen Basaltabbaus bei Steinmühle - an der Gemeindegrenze von Waldsassen im Süden des Plangebietes - liegt die Restmülldeponie „Steinmühle“ des Landkreises Tirschenreuth.

3.3.3 Freizeit- und Erholungseinrichtungen

Der Münchenreuther Wald als wichtiges Erholungsgebiet für Einheimische und Touristen liegt nordwestlich außerhalb des Plangebietes (Bereich der „Kappelwaldtrasse“). In Richtung dieser Waldflächen führen zahlreiche Wanderwege aus Waldsassen heraus. Ansonsten eignen sich die landwirtschaftlich genutzten Wege und die ländliche Landschaft, besonders zwischen dem Bahndamm und der Wondreb-Aue im Umkreis der Siedlungsflächen zur Feierabend-Erholung. Im Norden von Waldsassen befinden sich mehrere Kleingartenanlagen.

3.3.4 Naturschutzrechtliche geschützte Arten, Gebiete und Bestandteile der Natur

Europäisch geschützte Arten:

Für das Vorhaben wurden die naturschutzfachlichen Angaben zum speziellen Artenschutz erarbeitet (Anlage 1d zum LBP). Dort sind alle im artengruppenspezifischen Untersuchungsraum nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden europäisch geschützten Arten aufgeführt.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach § 32 BNatSchG

Östlich des Untersuchungsraumes liegt in der Wondrebaue das von der bayerischen Staatsregierung gemeldete "Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung" (nach der Richtlinie 92/43/EWG - FFH-Richtlinie, "FFH-Gebiet") **DE 6039-371 "Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen"**. Der geringste Abstand zwischen der geplanten Straße und dem NATURA 2000-Gebiet beträgt ca. 700 m.

Geschützte Gebiete und Landschaftsbestandteile nach §§ 23 - 29 BNatSchG

Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG

Das Naturdenkmal "Moorniederung beim Zieglerbräu" liegt nordwestlich außerhalb des Plangebietes im Seitentälchen des Forellenbaches. Weitere Schutzgebiete nach §§ 23 – 29 BNatSchG sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG

Vielfältige Ausformungen von feuchtegeprägten Lebensräumen (Feuchtgebüsch, Feucht- und Nassgrünland, Großröhricht, Großseggenried der Verlandungszone, Hochstaudensäume an Fließgewässern, Hochstaudenflur feuchter-nasser Standorte, Landröhricht, Stillgewässer naturnah, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer) kommen vor allem im Tal des Forellenbaches,

aber auch am Glasmühlbach zwischen Kondrau und der ehemaligen Bahnlinie vor. Auf dem Damm der stillgelegten Bahnlinie findet sich Initialvegetation trockener Standorte.

Die betreffenden Lebensraumtypen sind in den Planunterlagen im M 1:1.000 dargestellt (Unterlagen 10.2d bis 10.3d).

3.3.5 Sonstige geschützte Flächen oder Bestandteile

Wald

Im Plangebiet sind keine Wälder i. S. d. Bayerischen Waldgesetz vorhanden.

Heilquellenschutzgebiet

Westlich des Plangebietes und oberhalb der geplanten Trasse liegen die „Kondrauer Quellen“.

Baudenkmäler

~~Im Bereich der Schützenstraße beinhaltet das Plangebiet eine denkmalgeschützte Ofenhalle mit hölzerner Fachwerkbinder-Konstruktion von 1906/07 (teils erneuert; Verwaltungsgebäude, mit straßenseitiger Putzgliederung, 1906/07, Umbau 1934 (D-3-77-158-97)). Ein Teil des Gebäudeensembles wird im Zuge der geplanten Maßnahmen abgebrochen.~~

~~Folgende weitere Baudenkmäler befinden sich ebenso im Planungsraum, sind jedoch durch den Straßenbau nicht betroffen:~~

Im Planungsraum befinden sich Baudenkmäler, die jedoch durch den Straßenbau nicht betroffen sind:

- evangelische Pfarrkirche Johannisplatz 5/Johannisplatz 7
- ehemalige Stiftsschule, Egerer Straße 4b/Johannisplatz 4
- Mietshaus von 1905, Pötzlstr. 2

Bodendenkmäler

Folgende bekannte Bodendenkmäler sind vom geplanten Vorhaben betroffen:

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

Folgendes weitere Bodendenkmal befindet sich ebenso im Planungsraum, ist jedoch durch den Straßenbau nicht betroffen:

- Siedlung der Vorgeschichte (V-3-6039-0001)

3.4 Beurteilung der einzelnen Varianten

Anhand der nachfolgend aufgelisteten Gesichtspunkte erfolgt eine umfassende Beurteilung der Varianten:

- Raumordnung
- Städtebau (städtebauliche Strukturverbesserungen etc.)
- ~~Verkehrliche Wirksamkeit~~ **Verkehrsverhältnisse** (Entlastungseffekte, **Verkehrssicherheit**, Fahrzeit, Kraftstoffverbrauch, Wegstrecke)
- Auswirkungen auf Umweltschutzgüter
 - Mensch - Verkehrslärm
 - Pflanzen und Tiere
 - Boden
 - Wasser
 - Luft/Klima
 - Landschaft / Landschaftsbild
 - Kulturgüter
 - Sachgüter
- Aussagen Dritter
- Wirtschaftlichkeit
- **Verkehrliche Wirksamkeit**
- Baulänge
- Heilquellenschutzgebiet
- Nutzung vorbelasteter Korridore
- Eingriffe in privates Grundeigentum
- trassierungstechnische Aspekte

3.4.1 Gesichtspunkt „Raumordnung“

Variante „Regionaltrasse“ (gewählte Linie)

Gemäß den Grundsätzen der Raumordnung soll in den Grenzlandregionen zur Tschechischen Republik zur Verbesserung der Gesamtstruktur des Grenzlandbereiches ein angemessener Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgen. Dabei ist in ausreichendem Maße auf landwirtschaftliche und ökologische Strukturen Rücksicht zu nehmen.

Die Verlegung der B 299 stellt für den verkehrlich überlasteten Kernstadtbereich von Waldsassen im Zuge der B 299 eine wesentliche Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur im Grenzlandbereich zwischen dem gemeinsamen Mittelzentrum Waldsassen/Eger und darüber hinaus dar. Die Realisierung der Regionaltrasse bedeutet dabei die weitestgehend Berücksichtigung der wichtigen Belange von Naturhaushalt, Landwirtschaft, Sicherung von Landschaftsbild sowie Naherholungsraum.

Auch hinsichtlich der Verkehrsanbindung der Stadt Waldsassen an das übergeordnete Straßennetz und der verkehrlichen Entlastung des Kernstadtbereiches von Waldsassen sowie des Ortes Kondrau stellt die gewählte Linie aufgrund der vorgesehenen Verknüpfungen der B 299alt mit der Verlegungsstrecke eine vorzugswürdige Lösung dar.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die Kappelwaldtrasse erfüllt die Grundsätze und Ziele der Raumordnung nur teilweise.

Zwar erfüllt diese Variante die Funktion einer überregionalen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und verbessert die Anbindung der Grenzlandregion zur Tschechischen Republik, jedoch vermag diese Trasse aufgrund ihres weiträumigen Verlaufes und ihres un stetigen Gradientenverlaufes nur eine geringere Verkehrsmenge auf sich zu verlagern und somit den Stadtkern von Waldsassen und die Ortschaft Kondrau deutlich geringer zu entlasten als die gewählte Regionaltrasse.

Mit den Grundsätzen der Raumordnung nicht vereinbar sind bei der vorliegenden Linienführung vor allem auch der hohe Flächenbedarf, die weitgehenden Eingriffe in bisher unberührte Landschaftsteile sowie die umfangreiche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen. Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist gemäß dem Landesentwicklungsprogramm den ökologischen Belangen der Vorrang einzuräumen.

Variante „OD-Kondrau“

Die als Untervariante zur Regionaltrasse zu betrachtende alternative Linienführung ist aus Sicht der raumordnerischen Zielerfüllung in etwa gleichwertig zu beurteilen, wie die Regionaltrasse. Ähnlich wie die Regionaltrasse erfüllt die Variante „OD-Kondrau“ die verkehrlichen und infrastrukturellen Zielvorgaben der Raumordnung ohne übermäßige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie der ökologischen Belange, wenngleich hier die fehlende verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Kondrau als deutlich nachteilig gegenüber der Regionaltrasse zu bewerten ist.

Ergebnis

Unter dem Gesichtspunkt „Raumordnung“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

Variante „Regionaltrasse“
 etwa gleichwertig mit
 Variante „OD-Kondrau“
 günstiger als
 Variante „Kappelwaldtrasse“

3.4.2 Gesichtspunkt „Städtebau“

3.4.2.1 Entlastung der Ortsdurchfahrten

Variante „Regionaltrasse“ (gewählte Linie)

In städtebaulicher Hinsicht steht vor allen Dingen eine weitestgehende Entlastung der Ortsdurchfahrten sensibler innerstädtischer Bereiche vom Durchgangsverkehr im Vordergrund, um so die Möglichkeit zu schaffen, sie besser den Bedürfnissen der Bewohner und des Innerortsverkehrs anzupassen.

Bei einer Realisierung der B 299neu in Form der gewählten Linienführung beträgt das Verkehrsverlagerungspotential in Waldsassen je nach Streckenabschnitt zwischen ~~6-200~~ 6400 Kfz/24h bis zu ~~8-300~~ 8000 Kfz/24h (vgl. Verkehrsgutachten in der Anlage zum Erläuterungsbericht). Die Ortsdurchfahrt Kondrau wird durch die Regionaltrasse um ~~8-300~~ 8000 Kfz/24h (bzw. um ~~77~~ 79%) gegenüber dem Prognosebezugsfall entlastet. Mit ausschlaggebend für den hohen Entlastungsgrad infolge der vorliegenden Trassenführung ist neben der Verlagerung des reinen überörtlichen Durchgangsverkehrs insbesondere auch die

mit dieser Variante mögliche Aufnahme erheblicher Teile des Ziel- und Quellverkehrs von und nach Waldsassen.

Dadurch können die zurzeit bestehenden unzulänglichen Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau mit all ihren Konsequenzen wie Trennwirkung, eingeschränkte Lebensqualität der Anwohner, Umfeldbeeinträchtigungen und Nutzungsüberlagerungen, mangelnde Verkehrssicherheit etc. deutlich verbessert werden und zu einer städtebaulichen Strukturverbesserung führen.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die vorliegende Trassenvariante führt zu einer Verlegung, insbesondere der Fernverkehrsströme, nach außen. In Relation zur gewählten Linie weist sie jedoch mit Entlastungswerten zwischen ~~5.300~~ 4.800 Kfz/24h und max. ~~5.700~~ 5.400 Kfz/24h (~~48~~ 44% - ~~65~~ 54%) ein deutlich geringeres Entlastungspotential im innerstädtischen Straßennetz auf. Die Ortslage Kondrau erfährt infolge dieser Variante lediglich eine Entlastung um ~~36~~ 43%.

Wegen des nach wie vor hohen Ziel- und Quellverkehrsanteils von und nach Waldsassen, welcher bei der Regionaltrasse größtenteils mit auf diese verlagert werden kann, erfährt die Ortsdurchfahrt Kondrau und Stadtteile von Waldsassen mit der aufgezeigten weiträumigen Trassenvariante eine deutlich geringere Verkehrsentslastung als dies bei der gewählten Lösung der Fall ist.

Variante „OD-Kondrau“

Die Entlastungswirkung dieser Variante in Bezug auf die Ortsdurchfahrt Waldsassen entspricht in etwa der Größenordnung der „Regionaltrasse“. Hingegen bleibt die verkehrliche Situation in der Ortslage Kondrau aufgrund des lagemäßig gleichbleibenden Trassenverlaufes weitgehend unverändert.

Wegen der aus Verkehrssicherheitsgründen unabdingbaren Reduzierung direkter Ortsstraßenanschlüsse an die B 299neu und der damit verbundenen umwegigen Fahrbeziehungen zu den verbleibenden Ortsanschlüssen wird sich das Verkehrsaufkommen auf dem innerörtlichen Straßennetz spürbar erhöhen.

Die Variante „OD-Kondrau“ wird somit der Zielsetzung einer Entlastung der Ortsbewohner infolge des im Ort verbleibenden Durchgangsverkehrs nicht gerecht.

3.4.2.2 städtische Flächennutzungsplanung

Variante „Regionaltrasse“ (gewählte Linie)

Der Flächennutzungsplan der Stadt Waldsassen sieht Neuausweisungen von Wohngebieten schwerpunktmäßig an der Schützenstraßensiedlung durch Ausweitung des bestehenden Wohngebietes nach Nordosten und Südwesten vor. Des Weiteren sind am südlichen Stadtbereich von Waldsassen sowie am südlichen Ortsrand von Kondrau Teile derzeit noch landwirtschaftlich genutzter Flächen im Flächennutzungsplan als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen. Bezüglich gewerblicher Flächen ist vor allem die Schaffung eines Schwerpunktes im Westen der Stadt an der Konnersreuther Straße sowie die Abrundung des Gewerbegebietes „An der Kläranlage“ am östlichen Stadtrand zu nennen.

Die Regionaltrasse führt zwar am südlichen Stadtrand von Waldsassen sowie südlich von Kondrau an ausgewiesene Wohngebietsbedarfsflächen vorbei, eine Beeinträchtigung bzw. Einschränkung der geplanten siedlungs- und gewerbemäßigen Weiterentwicklung der Stadt Waldsassen ist jedoch infolge einer Realisierung der Regionaltrasse aufgrund der weitgehenden Nutzung der aufgelassenen Bahnlinie (ehemalige Infrastrukturachse) sowie genügend alternativer städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten nicht gegeben.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Bei einer Führung der Verlegung der B 299 in Form der modifizierten Wahllinie IX würde insbesondere die Ausweitung des Wohngebietes im Nordwesten der Schützenstraße beeinträchtigt werden. Die Kappelwaldtrasse tangiert hier den nördlichen Bereich der als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Bedarfsfläche. Die Trasse reicht bis auf ca. 100 m an die bestehende Bebauung heran. Im Flächennutzungsplan als Baugebiete ausgewiesene aber noch nicht bebaute Flächen grenzen jedoch unmittelbar an die Kappelwaldtrasse an.

Ansonsten hat der Trassenverlauf dieser Variante ebenfalls keine gravierenden negativen Auswirkungen auf die Flächennutzungsplanung der Stadt Waldsassen.

Variante „OD-Kondrau“

Die Variante „OD-Kondrau“ tangiert im Bereich des Übergangs in die ehemalige Bahnlinie in geringem Maße das am südlichen Stadtrand von Waldsassen ausgewiesene Wohngebiet. In Anbetracht des im Stadtgebiet von Waldsassen ausreichend vorhandenen alternativen Baugebietsangebotes wirkt sich jedoch die vorliegende Trassenvariante nicht nachteiliger auf die städtische Flächennutzungsplanung aus als dies bei den anderen Varianten der Fall ist.

Ergebnis

Unter dem Gesichtspunkt „Städtebau“ sind die untersuchten Varianten in etwa gleichwertig.

3.4.3 Verkehrsverhältnisse

Variante „Regionaltrasse“ (gewählte Linie)

Mit der Verlegung der B 299 in Form der gewählten Linienführung und der damit verbundenen wirkungsvollen Verkehrsentslastung der bestehenden Ortsdurchfahrt in den Ortslagen Kondrau und Waldsassen werden sich die derzeit unzulänglichen Verkehrsverhältnisse in den genannten Bereichen entscheidend verbessern. Hierdurch eröffnet sich vor allem die Möglichkeit, die Ortsdurchfahrten auf die örtlichen Maßstäbe und Bedürfnisse zurück zu beschränken.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die mit der Baumaßnahme angestrebte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau ließe sich bei einer Realisierung der Verlegung der B 299 in Form der modifizierten Wahllinie IX aufgrund der geringeren Entlastungswirkung nur bedingt erzielen. Insbesondere würden sich die Verkehrsverhältnisse in der Ortslage Kondrau wegen des nach wie vor hohen Durchgangsverkehrs von und nach Waldsassen kaum verbessern.

Variante „OD-Kondrau“

Aufgrund der identischen Linienführung dieser Variante im Stadtbereich von Waldsassen und der nahezu gleichwertigen Entlastungswirkung unterscheidet sich diese Variante hinsichtlich der künftigen Verkehrsverhältnisse im innerstädtischen Straßennetz nur unwesentlich von denen der gewählten Linie. Im Zuge der Ortsdurchfahrt Kondrau hingegen ändern sich die bestehenden Verkehrsverhältnisse insofern, als dass durch die teilweise in Troglage geführte Bundesstraße, die Reduzierung von Ortsstraßenanschlüssen in Verbindung mit einer Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h der Charakter der B 299 als überregionale Verkehrsverbindung deutlicher hervorgehoben wird.

3.4.3.1 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Die mit dem Bau der Umgehungsstraße in Form der gewählten Linie verbundene Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie zum Teil auch des Ziel- und Quellverkehrs und der daraus resultierenden Entlastung der Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau wird entsprechend zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und somit zu

einer rückläufigen Tendenz des Unfallgeschehens innerhalb der vorliegenden Ortslagen führen. Hinsichtlich des zu erwartenden Sicherheitsgewinns erweist sich somit in der Gesamtschau die Regionaltrasse als die günstigste Variante.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Der lagemäßige Verlauf der Verlegung der B 299 in Form der Kappelwaldtrasse ist hinsichtlich des damit zu erzielenden Sicherheitsgewinns nicht von ausschlaggebender Bedeutung, sondern vielmehr das hierdurch zu erwartende Verlagerungspotential und die damit verbundene Verkehrsentsflechtung und Verkehrsberuhigung im Zuge der zu entlastenden Ortsdurchfahrten. Aufgrund der mit der Kappelwaldtrasse verbundenen, spürbar geringeren, Verkehrsentslastung der vorliegenden Ortsdurchfahrten wird sich daher die Verkehrssicherheit im Zuge der B 299alt nicht in dem Maße vorteilhaft auswirken, wie dies bei Realisierung der Regionaltrasse der Fall sein wird.

Nachteilig für die Verkehrssicherheit wirken sich bei der vorliegenden Trassenvariante insbesondere die mehrfachen Steigungsstrecken von bis zu 6% Längsneigung aus. Die großen Längsneigungen lassen eine höhere Unfallrate und Schwierigkeiten im Verkehrsablauf, insbesondere bei winterlichen bzw. witterungsbedingt ungünstigen Straßenverhältnissen, erwarten.

Variante „OD-Kondrau“

Die mit der gewählten Linie der Verlegung der B 299 beabsichtigte Verbesserung der Verkehrssicherheit wird zumindest in der Ortslage von Waldsassen aufgrund der ähnlich gearteten Verkehrssituation wie bei der Regionaltrasse auch mit einer Linienführung in Form der Variante „OD-Kondrau“ in vergleichbar guter Weise erreicht. Auch innerhalb der Ortsdurchfahrt Kondrau wird die im Zuge dieser Variante geplante Modifizierung der jetzigen Ortsdurchfahrt, wie z.B. die Errichtung einer höhenfreien Querungsmöglichkeit zwischen den beiden durch die bestehende Bundesstraße getrennten Ortsteile oder die Reduzierung von höhengleichen Ortsstraßenanbindungen einen deutlichen Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmer zur Folge haben. Wegen des nach wie vor im Ort verbleibenden Durchgangsverkehrs wird sich der Sicherheitsgewinn infolge der vorliegenden Trassenführung jedoch weniger deutlich auswirken, als dies bei der Regionaltrasse, mit der ~~77~~ 79% des Gesamtverkehrs aus der Ortsdurchfahrt verlagert werden können, der Fall sein wird.

Ergebnis

Unter dem Gesichtspunkt „Verkehrssicherheit“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

<p><u>Variante „Regionaltrasse“</u> günstiger als <u>Variante „OD-Kondrau“</u> etwa gleichwertig mit <u>Variante „Kappelwaldtrasse“</u></p>

3.4.3.2 Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer

Die derzeitige Situation für die Benutzer der Ortsdurchfahrten Waldsassen und Kondrau ist durch die vorherrschenden Straßen- und Verkehrsverhältnisse mit zeitweise nur zähflüssigem bis stehendem Verkehr, insbesondere auch infolge des ampelgeregelten Knotenpunktes durch erhebliche Zeitverluste gekennzeichnet.

Variante „Regionaltrasse“ (gewählte Linie)

Durch eine Verlegung in Form der gewählten Linie werden aufgrund einer zügigen und hindernisfreien Fahrt sowie der insgesamt geringen Streckenlänge deutliche Zeitgewinne und Kosteneinsparungen für die Benutzer zu erwarten sein.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Aufgrund der gegenüber der Regionaltrasse um rd. 2 km größeren Streckenlänge der Kappelwaldtrasse ergeben sich deutliche Umwegigkeiten, die sich in Erreichbarkeitsdefiziten und Verlängerungen der Fahrzeit für den überörtlichen Verkehr im Zuge der B 299 niederschlagen. Die Mehrlänge der Kappelwaldtrasse, verbunden mit „verlorenen“ Steigungen aufgrund des un stetigen Gradientenverlaufes bedeuten gegenüber der Regionaltrasse deutliche Zeitverluste und auch wirtschaftliche Nachteile für den Straßenbenutzer. Infolge der Mehrlänge der Kappelwaldtrasse gegenüber der Regionaltrasse ist mit einem deutlichen Mehrverbrauch an Kraftstoff zu rechnen.

Variante „OD-Kondrau“

In Anbetracht der in etwa gleichen Streckenlänge und des ähnlichen Gradientenverlaufes wie bei der Regionaltrasse können mit einer Lösung in Form dieser Variante Zeitgewinne in vergleichbarem Umfang wie bei der gewählten Linie erzielt werden.

Ergebnis

Unter dem Gesichtspunkt „Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

<p style="text-align: center;"> <u>Variante „Regionaltrasse“</u> etwa gleichwertig mit <u>Variante „OD-Kondrau“</u> günstiger als <u>Variante „Kappelwaldtrasse“</u> </p>

3.4.4 Auswirkungen auf Umweltschutzgüter

3.4.4.1 Mensch (Verkehrslärm)

Die Bewohner von Waldsassen und Kondrau sind infolge der hohen Verkehrsbelastung im Zuge der bestehenden B 299 sowie aufgrund des übrigen stark frequentierten innerstädtischen Verkehrsnetzes derzeit hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt. Zur Beurteilung und Würdigung der von den einzelnen Varianten ausgehenden Schallimmissionen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete, sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete, wurde im Zuge der Entwurfsbearbeitung eine vergleichende schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die hinsichtlich ihrer vergleichenden Aussagen zu den untersuchten Trassen unverändert ihre Gültigkeit hat. Im Zuge dieser schalltechnischen Untersuchung wurden für die einzelnen Varianten die zu erwartenden Immissionsbe- und -entlastungen für die im Umfeld der jeweiligen Varianten vorhandene Wohnbebauung abgeleitet und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen bestimmt und dimensioniert. Im Hinblick einer objektiven Wertung der Varianten wurde zum Vergleich der Schallbelastung der verschiedenen Trassenvarianten zudem das Verfahren mit Hilfe von Lärm-Einwohner-Gleichwerten angewandt. Mit diesem Bewertungsverfahren können Aussagen bezüglich der zu erwartenden Schallbelastung sowohl für den gesamten Untersuchungsraum, als auch für einzelne Ortsteile getroffen werden.

Variante „Regionaltrasse“ (gewählte Linie)

Die gewählte Linie führt im Bereich der Ortschaft Kondrau auf einem kurzen Abschnitt in einem Abstand von rd. 100 m an vorhandener Wohnbebauung vorbei. Durch die Führung der Trasse in ca. 4 m tiefer Einschnittslage ~~sowie die zusätzliche Anlage eines rd. 2 m hohen Erdwalles aus Überschussmassen (Seitenablagung, vgl. BwVz lfd.Nr. 7.08)~~ wird sichergestellt, dass für die

Betroffenen keine unzumutbaren Belastungen entstehen.

Hinweis: Der Bau eines bis zu 2.0m hohen Erdwalls aus Überschussmassen erfolgt, sofern die dazu benötigte Grundstücksfläche erworben werden kann. Dies wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Nordwestlich von Kondrau stößt die Trasse auf die ehemalige Bahnlinie, die im weiteren Verlauf über eine längere Strecke durch die Stadt Waldsassen führt. Von Süden kommend grenzen an die ehemalige Bahnlinie zunächst überwiegend gewerblich, ~~altindustriell (Porzellanfabrik)~~ oder gemischt genutzte Flächen bzw. die aufgelassenen Anlagen des Bahnhofs Waldsassen an die Trasse an. Nördlich der Kreuzung mit der bestehenden B 299 grenzen auch Wohnflächen zunächst einseitig, im Bereich des Friedhofs auf einem kurzen Streckenabschnitt auch beidseitig der geplanten Trasse Wohnbebauung an. Durch entsprechende Schutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände und Führung der Trasse in teilweise überdeckten Tieflagen können Nachteile für die betroffene Wohnbevölkerung weitgehend vermieden werden.

Gemäß der **schalltechnischen Untersuchung zur UVS** liegt infolge der gewählten Linie im Beurteilungszeitraum Nacht im Gesamtraum eine mittlere Unterschreitung der Grenzwerte von 10 dB(A) vor. Hinsichtlich der Schallsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall tritt im Gesamtraum eine Verbesserung um 0,5 dB(A), in Kondrau im Mittel um 4,1 dB(A) und in Waldsassen um 0,2 dB(A) ein. Es ist festzustellen, dass sich infolge der gewählten Linie hinsichtlich der Lärmbelastung trotz des teilweise durch Waldsassen führenden Trassenverlaufes eine günstigere Gesamtsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall einstellen wird.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Infolge des weiträumigen Verlaufes dieser Trassenvariante und der dadurch bedingten Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den Ortslagen Waldsassen und Kondrau erfahren diese Siedlungsbereiche eine spürbare Verbesserung der Schallsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall. Ungeachtet dessen treten aber auch bei dieser Trassenführung Lärmbelastungen an bisher von Straßenverkehrslärm weitgehend unbelasteten Wohnsiedlungsgebieten auf. So reicht der Trassenverlauf im Bereich Netzstahl sowie am nördlichen Stadtrand von Waldsassen bis auf rd. 100 m an die Wohnbebauung heran. Infolgedessen müssen auch hier zum Schutz der betroffenen Bebauung Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Hinsichtlich der Gesamtschallbelastung anhand des Bewertungsverfahrens mit Lärm-Einwohner-Gleichwerten bringt die Kappelwaldtrasse gegenüber den beiden anderen

Trassenvarianten die höchste Entlastung im Vergleich zum Prognose-Nullfall. So wird hier eine mittlere Unterschreitung der Nachtgrenzwerte von 10,6 dB(A) ermittelt. Die Schallsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall verbessert sich infolge der Kappelwaldtrasse im Gesamttraum um 1,1 dB(A); in Kondrau wird eine Pegelabnahme im Mittel um 3,8 dB(A) und in Waldsassen um 1,0 dB(A) prognostiziert. Hingegen bringt die Kappelwaldtrasse für den Weiler Netzstahl mit einer gemittelten Pegelzunahme von 4,6 dB(A) eine deutliche Lärmneubelastung mit sich. Im Variantenvergleich bewirkt jedoch die Variante „Kappelwald“ für den Gesamttraum die höchste Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall.

Variante „OD-Kondrau“

Bei der vorliegenden Variante bleibt der lagemäßige Verlauf der Trasse im Bereich der Ortschaft Kondrau weitgehend unverändert. Gegenüber der bestehenden B 299 erfährt die künftige Trasse in Kondrau jedoch eine Gradientenabsenkung mit teilweiser Führung in Troglage. Infolge des damit verbundenen erheblichen baulichen Eingriffs resultiert auch bei dieser Variante für Teile der Bebauung von Kondrau Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen. Diese bestehen in der Errichtung von hochabsorbierenden Trogverkleidungen sowie Lärmschutzwänden auf den Trogwänden und entlang der übrigen zu schützenden Objekten.

Im Stadtbereich von Waldsassen ist der Verlauf der vorliegenden Variante in Lage und Höhe identisch mit der gewählten Linie. Auch die prognostizierten Verkehrsbelastungen beider Varianten weichen nur unwesentlich voneinander ab, so dass im Bereich von Waldsassen die gleichen Schallschutzmaßnahmen wie bei der Regionaltrasse erforderlich sind.

Hinsichtlich der Gesamtschallbelastung stellt sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall auch hier eine Verbesserung der Schallsituation ein. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen ergibt sich bei der vorliegenden Trassenführung eine mittlere Grenzwertunterschreitung von 9,9 dB(A) bei Nacht. Auch hinsichtlich der absoluten Pegeländerungen treten bei dieser Variante sowohl im Gesamttraum als auch in den Teilorten im Mittel Verbesserungen der Schallsituation gegenüber dem Prognose-Nullfall auf. Der Gesamttraum erfährt eine Pegelabnahme um 0,4 dB(A). In Kondrau wird dabei eine Pegelabnahme um 1,9 dB(A) prognostiziert, in Waldsassen verbessert sich die Schallsituation um 0,3 dB(A).

Ergebnis

Im schalltechnischen Vergleich der Varianten anhand der Einwohnergleichwerte ist festzustellen, dass die Variante „OD-Kondrau“ für den Gesamttraum die geringste Entlastung im Vergleich zum Prognose-Nullfall bewirkt. Für den Ortsbereich Kondrau schneidet diese Variante am schlechtesten ab.

Für Waldsassen bietet die Variante „Kappelwaldtrasse“ hinsichtlich der von Verkehrsimmissionen betroffenen Anwohner die meisten Vorteile; die gewählte Linie und die Variante „Ortsdurchfahrt Kondrau“ erweisen sich hier aufgrund der identischen Trassierung nahezu gleichwertig.

Variante „Kappelwaldtrasse“
 günstiger als
Variante „Regionaltrasse“
 günstiger als
Variante „OD-Kondrau“

3.4.4.2 Pflanzen und Tiere

Untersuchungsgegenstand: Lebensraumverluste durch Überbauung und randliche Beeinträchtigung von Lebensräumen

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Der Bahnkörper der stillgelegten Bahnstrecke Mitterteich - Eger stellt mit Rohbodenflächen, Initialvegetation trockener Standorte, trockenem Altgrasbestand, Initialgehölzen, mesophilem Gebüsch und naturnahen Hecken einen zwischenzeitlich wertvollen Trockenlebensraum dar. Es finden sich hier zahlreiche in der Bayerischen Biotopkartierung erfasste Flächen. Im nördlichen Bereich des Ortsteiles Kondrau bilden Gehölzstrukturen und ein Teich ebenfalls einen kleinen Lebensraumkomplex.

Bei der Belastung von Lebensräumen durch Überbauung und Versiegelung sind in der Bewertungskategorie „sehr hoch“ keine Lebensräume direkt betroffen. Eine randliche Beeinträchtigung erfolgt bei 0,37 ha^{*1}. In der Bewertungskategorie hoch sind direkt 3,77 ha, randlich 3,77 ha betroffen.

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

¹ alle Flächenangaben beziehen sich bei der UVS auf das Vorentwurfsstadium der Planung und können daher von den Werten im LBP zur Planfeststellung (Unterlage 10.1) abweichen.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind größtenteils aus Nadelhölzern (Fichte, Kiefer) aufgebaut. Laubholzinseln und eine Teichfläche mit flechtenreichem Kiefernwald am Südrand des Kappelwaldes werten den Wald als Lebensraum auf. Der Kappelwald ist überdies wertvoll als großer, weitgehend unzerschnittener Waldlebensraum.

Die Kappelwaldtrasse quert das Tal des Forellenbaches. Im Forellenbachtal liegen zahlreiche Biotopflächen der Bayerischen Biotopkartierung und Flächen, die nach § 30 BNatSchG geschützt sind. Auch das Tal des Glasmühlbaches mit seinen Ufergehölzen, mesophilen Gebüsch, naturnahen Gehölzstrukturen sowie Hochstaudenfluren feucht- / nasser Standorte und Großseggenrieden werden gequert. Auch hier sind Flächen der Bayerischen Biotopkartierung und nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen zu finden.

Bei der Belastung von Lebensräumen durch Überbauung und Versiegelung sind in der Bewertungskategorie „sehr hoch“ 0,42 ha direkt betroffen. Randliche Beeinträchtigung in dieser Kategorie beträgt 0,27 ha. In der Kategorie „hoch“ sind 0,45 ha direkt und 0,52 ha randlich betroffen. In der Summe aller Lebensraumkategorien beträgt die direkte Betroffenheit 18,97 ha, die randlich 13,90 ha. Kartierte Biotopflächen sind mit 0,94 ha betroffen. Flächen nach § 30 BNatSchG mit 0,27 ha sowie ein Naturdenkmal mit 0,17 ha.

Variante „OD-Kondrau“

Die Variante „Ortsdurchfahrt Kondrau“ unterscheidet sich nur in der südlichen Hälfte von der Variante „Regionaltrasse“. Nach der Querung des Glasmühlbaches schwenkt sie auf die ehemalige Bahntrasse ein. Während bei der Variante „Regionaltrasse“ vom Baubeginn bis zum Einschwenken auf die ehemalige Bahntrasse fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen sind, wird bei der Variante „Ortsdurchfahrt Kondrau“ durch die Querung des Glasmühlbaches auch in Hochstaudenflur, Feldgehölz und mesophiles Gebüsch eingegriffen.

Bei der Belastung von Lebensräumen durch Überbauung und Versiegelung sind in der Bewertungskategorie „sehr hoch“ 0,03 ha betroffen. Eine randliche Beeinträchtigung erfolgt bei 0,42 ha. In der Bewertungskategorie hoch sind direkt 3,25 ha, randlich 4,16 ha betroffen. In der Summe aller Lebensraumkategorien beträgt die direkte Betroffenheit 6,93 ha, die randliche 6,65 ha. Kartierte Biotopflächen sind mit 1,00 ha betroffen, Flächen nach § 30 BNatSchG mit 0,26 ha.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Lebensraumverluste von Tieren und Pflanzen“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

Variante „Ortsdurchfahrt Kondrau“
 günstiger als
Variante „Regionaltrasse“
 deutlich günstiger als
Variante „Kappelwald“

Untersuchungsgegenstand: Zerschneidung des biotischen Gefüges

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Bei der Verwirklichung der Variante „Regionaltrasse“ gehen zusammenhängende Lebensräume entlang der ehemaligen Bahntrasse verloren. Damit ist auch der Verlust einer Funktionsbeziehung mit „hoher“ Bedeutung auf ca. 1,4 km Länge bzw. mit „mittlerer“ Bedeutung auf ca. 1,25 km Länge verbunden.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Als gravierendste Auswirkung der Variante „Kappelwaldtrasse“ hinsichtlich des ökologischen Gefüges ist die Zerschneidung der geschlossenen, großflächigen und ungestörten Lebensräume des Kappelwaldes zu beurteilen. Es entstehen hier hohe Belastungen auf ca. 1,9 km. Punktuelle Beeinträchtigungen sind noch zu erwarten:

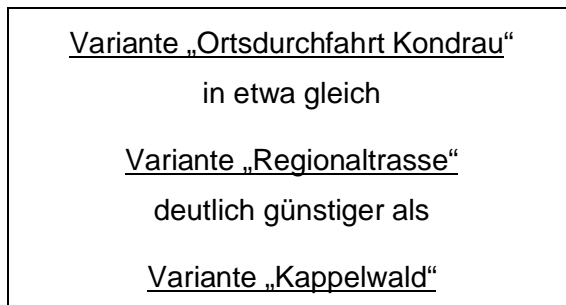
- westlich Kondrau und südlich Netzstahl
- am Tal des Glasmühlbaches
- im Bereich des Forellenbaches

Variante „OD-Kondrau“

Gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ reduziert sich der Verlust von Funktionsbeziehungen mit „hoher“ Bedeutung entlang der ehemaligen Bahnlinie auf 0,85 km. Hinzu kommen dafür Belastungen durch die Querung des Glasmühlbaches.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Zerschneidung des biotischen Gefüges“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

**3.4.4.3 Schutzgut Boden**

Untersuchungsgegenstand: Verlust der Bodenfunktion durch Versiegelung und Überbauung

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Durch die Variante „Regionaltrasse“ werden gewachsene Böden im Umfang von 2,18 ha versiegelt und 5,41 ha überbaut. Bereits veränderte Böden werden im Umfang von 4,13 ha versiegelt und 2,86 ha überbaut. Insgesamt ergibt sich damit für die Variante „Regionaltrasse“ ein Verlust der Bodenfunktion von 14,59 ha, davon 6,32 ha versiegelt und 8,27 ha überbaut.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Durch die Variante „Kappelwald“ werden gewachsene Böden im Umfang von 5,51 ha versiegelt und 14,11 ha überbaut. Bereits veränderte Böden werden im Umfang von 0,80 ha versiegelt und 0,97 ha überbaut. Insgesamt ergibt sich damit für die Variante „Kappelwald“ ein Verlust der Bodenfunktion von 21,39 ha, davon 6,31 ha versiegelt und 15,08 ha überbaut.

Variante „OD-Kondrau“

Gewachsene Böden werden mit 1,65 ha versiegelt und mit 2,95 ha überbaut. Bereits veränderte Böden sind mit 4,66 ha durch Versiegelung und mit 2,83 ha Überbauung betroffen. Insgesamt ergibt sich damit für die Variante „OD Kondrau“ ein Verlust der Bodenfunktion von 12,10 ha, davon 6,31 ha Versiegelung und 5,79 ha Überbauung.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Veränderung von Boden durch Überbauung und Versiegelung“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

<p><u>Variante „OD Kondrau“</u> günstiger als <u>Variante „Regionaltrasse“</u> deutlich günstiger als <u>Variante „Kappelwald“</u></p>
--

Untersuchungsgegenstand: Gefährdung der Regelungsfunktionen des Bodens durch verkehrsbedingte Schadstoffe

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Da diese Variante mit der ehemaligen Bahntrasse stark veränderten Boden nutzt, werden deutlich weniger Böden mit bewerteten Regelungsfunktionen neu belastet. Mit der Belastungsstufe sehr hoch sind dies 0,18 ha, mit hoch 2,55 ha, mit mittel 7,98 ha und mit gering 0,70 ha. Insgesamt sind bewertete Böden mit 11,41 ha betroffen.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Mit den Belastungsstufen sehr hoch auf 0,27 ha und hoch auf 14,93 ha unterscheidet sich diese Variante gravierend von den anderen. Eine mittlere Belastungsstufe ergibt sich auf 12,10 ha, eine geringe auf 1,00 ha. Insgesamt sind bewertete Böden im Umfang von 28,30 ha betroffen.

Variante „OD-Kondrau“

Für die Belastungsstufe sehr hoch liegt der variantenbezogene Wert bei 0,18 ha, für die Belastungsstufe hoch bei 2,07 ha. Mittlere Belastungen entstehen auf einer Fläche von 3,79 ha, geringe auf 2,49 ha. Insgesamt sind bewertete Böden mit 8,53 ha betroffen.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Gefährdung der Regelungsfunktionen des Bodens durch verkehrsbedingte Schadstoffe“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

<p><u>Variante „OD Kondrau“</u> günstiger als <u>Variante „Regionaltrasse“</u> <u>deutlich</u> günstiger als <u>Variante „Kappelwald“</u></p>

3.4.4.4 Schutzgut Wasser

Untersuchungsgegenstand: Gefährdung von Oberflächengewässern durch Eintrag von Schadstoffen.

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Die Variante "Regionaltrasse" quert den Glasmühlbach östlich Kondrau im Bereich der ehemaligen Bahnlinie. Der Forellenbach wird im Querungsbereich bereits über eine Verrohrung unter dem ehemaligen Bahndamm hindurchgeführt, so dass sich hier keine zusätzliche Betroffenheit ergibt.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die Variante "Kappelwald" quert mit dem Glasmühlbach und dem Forellenbach zwei Fließgewässer und zusätzlich zwei Stillgewässer, nämlich einen Teich nördlich Netzstahl und einen Weiher am Forellenbach. Besonders problematisch ist dabei die Querung des Glasmühlbaches oberhalb des Heilquellenschutzgebietes. Das in diesem Trassenabschnitt (einschließlich der nach Süden und Norden anschließenden Abschnitte in Einschnittlage) anfallende Fahrbahnoberflächenwasser wird - nach der Behandlung in Regenrückhaltebecken - in den Glasmühlbach als Vorfluter geleitet. Dieser wiederum durchquert das Heilquellenschutzgebiet der "Kondrauer Quelle". Bei Unfällen besteht daher ein Restrisiko nicht nur hinsichtlich der Verschmutzung des Oberflächengewässers sondern auch der Grundwasservorkommen, die hier wirtschaftlich als Heilquelle genutzt werden.

Variante „OD-Kondrau“

Die Variante "Ortsdurchfahrt Kondrau" quert zwei Arme des Glasmühlbaches östlich Kondrau. Auch hier wird der Forellenbach im Bereich der bestehenden Verrohrung ohne zusätzliche Beeinträchtigungen überwunden.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Gefährdung von Oberflächengewässern durch Eintrag von Schadstoffen“ ergibt sich folgende Reihung der Varianten:

<u>Variante „OD Kondrau“</u> gleich
<u>Variante „Regionaltrasse“</u> deutlich günstiger als
<u>Variante „Kappelwald“</u>

Untersuchungsgegenstand: Gefährdung von Grundwasservorkommen durch Eintrag von Schadstoffen

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Bei der Variante „Regionaltrasse“ ergibt sich eine mittlere Gefährdung in Teil- bzw. nicht vorbelasteten Bereichen auf 0,06 ha.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Bei der Variante „Kappelwald“ ergibt sich eine mittlere Gefährdung in Teil- bzw. nicht vorbelasteten Bereichen auf 2,19 ha. Als wesentliches Zusatzkriterium für die Belastungsprognose muss aufgrund der geplanten Trassierung auch die mittelbare Gefährdung von Grundwasservorkommen im Heilquellenschutzgebiet berücksichtigt werden.

Variante „OD-Kondrau“

Bei der Variante „OD Kondrau“ ergibt sich eine mittlere Gefährdung in Teil- bzw. nicht vorbelasteten Bereichen auf 0,11 ha.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Gefährdung von Grundwasservorkommen“ ergibt sich folgende Reihung:

<p><u>Variante „Regionaltrasse“</u> in etwa gleich <u>Variante „OD Kondrau“</u> deutlich günstiger als <u>Variante „Kappelwald“</u></p>

3.4.4.5 Schutzgebiet Klima / Luft

Untersuchungsgegenstand: Veränderung der lufthygienischen Situation für Siedlungen durch verkehrsbedingte Schadstoffe

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Diese Variante führt zu Entlastungen von Emissionen aus dem Straßenverkehr in Kondrau. In Waldsassen erfahren die Emissionen eine örtliche Verlagerung von der B 299 auf die ehemalige Bahntrasse. Es entsteht bei dieser Variante kein Waldverlust und damit kein Verlust von Reinluftentstehungsgebieten.

Variante „Kappelwaldtrasse“

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

Variante „OD-Kondrau“

Bei dieser Variante bleibt die verkehrsbedingte Luftbelastung in Kondrau erhalten. In Waldsassen werden diese Belastungen örtlich auf die Bahntrasse verlagert. Es entsteht bei dieser Variante kein Waldverlust und damit kein Verlust von Reinluftentstehungsgebieten.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Veränderung der lufthygienischen Situation für Siedlungen durch verkehrsbedingte Schadstoffe“ ergibt sich folgende Reihung:

<p><u>Variante „Kappelwald“</u> etwas günstiger als <u>Variante „Regionaltrasse“</u> etwas günstiger als <u>Variante „OD Kondrau“</u></p>

3.4.4.6 Schutzgut Landschaft

Untersuchungsgegenstand: Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Hohe Belastung des Landschaftsbildes durch Bauwerke erfolgen auf 100 m, mittlere Belastung auf 1.625 m. Die Gesamtlänge der Belastung des Landschaftsbildes durch Bauwerke beträgt ca. 5 km.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Hohe Belastung des Landschaftsbildes durch Bauwerke erfolgen auf 600 m, mittlere Belastung auf 2.090 m. Die Gesamtlänge der Belastung des Landschaftsbildes durch Bauwerke beträgt 7 km.

Variante „OD-Kondrau“

Hohe Belastungen des Landschaftsbildes durch Bauwerke erfolgen auf 100 m, mittlere Belastung auf 1.675 m. Die Gesamtlänge der Belastung des Landschaftsbildes durch Bauwerke beträgt 4,2 km.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke ergibt sich folgende Reihung:

<p><u>Variante „OD Kondrau“</u> gleich <u>Variante „Regionaltrasse“</u> deutlich günstiger als <u>Variante „Kappelwald“</u></p>

Untersuchungsgegenstand: Verlust landschaftsbildprägende Strukturen

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Die Gesamtlänge der „Regionaltrasse“ beträgt 4,9 km, davon bilden 1.650 m eine Belastung des Landschaftsbildes durch Verlust landschaftsbildprägender Strukturen.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die Gesamtlänge der Variante „Kappelwald“ beträgt 7 km, davon bilden 500 m eine Belastung des Landschaftsbildes durch Verlust landschaftsbildprägender Strukturen.

Variante „OD-Kondrau“

Die Gesamtlänge der Variante „OD Kondrau“ beträgt 4.25 km, davon bilden 1.650 m eine Belastung des Landschaftsbildes durch Verlust landschaftsbildprägender Strukturen.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Verlust landschaftsbildprägender Strukturen“ ergibt sich folgende Reihung:

<p><u>Variante „OD Kondrau“</u> gleich</p> <p><u>Variante „Regionaltrasse“</u> in etwa gleich</p> <p><u>Variante „Kappelwald“</u></p>

3.4.4.7 Schutzgut Kulturgüter

Untersuchungsgegenstand: Verlust von Denkmälern durch die geplante Baumaßnahme

Von den Varianten sind keine amtlich erfassten Denkmäler betroffen. Vom Basilikaplatz in Waldsassen führt ein Kreuzweg (Rosenkranzstationsweg) zur Dreifaltigkeitskirche Kappel. Dieser wird sowohl durch die Varianten „Kappelwald“ als auch von den Varianten „Regionaltrasse“ und „OD Kondrau“ betroffen. Durch die Variante „Kappelwald“ wird die Kreuzwegverbindung zerschnitten.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Verlust von Denkmälern durch die geplante Baumaßnahme“ ergibt

sich folgende Reihung:

<p><u>Variante „OD Kondrau“</u> gleich</p> <p><u>Variante „Regionaltrasse“</u> günstiger als</p> <p><u>Variante „Kappelwaldtrasse“</u></p>
--

3.4.4.8 Schutzgut Sachgüter

Untersuchungsgegenstand: Verlust der natürlichen Ertragsfähigkeit des Bodens durch Überbauung

Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie)

Bei dieser Variante kommt es zu einem Gesamtverlust landwirtschaftlich genutzter Böden im Umfang von 14,58 ha. 6,14 ha haben davon die Belastungsstufe hoch, 1,09 ha die Belastungsstufe mittel und 7,35 ha die Belastungsstufe gering und sehr gering.

Variante „Kappelwaldtrasse“

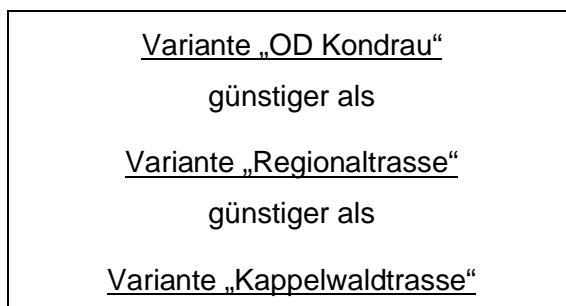
Bei dieser Variante kommt es zu einem Gesamtverlust landwirtschaftlich genutzter Böden im Umfang von 15,81 ha. 7,89 ha haben davon die Belastungsstufe hoch, 3,85 ha die Belastungsstufe mittel und 4,07 ha die Belastungsstufe gering und sehr gering.

Variante „OD-Kondrau“

Bei dieser Variante kommt es zu einem Gesamtverlust landwirtschaftlich genutzter Böden im Umfang von 12,08 ha. 2,44 ha haben davon die Belastungsstufe hoch, 1,67 ha die Belastungsstufe mittel und 7,97 ha die Belastungsstufe gering und sehr gering.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Verlust der natürlichen Ertragsfähigkeit des Bodens durch Überbauung“ ergibt sich folgende Reihung:



Untersuchungsgegenstand "Verlust und Beeinträchtigung von Wald durch Überbauung und durch Zerschneidung von großen Waldbereichen "

Variante „Kappelwaldtrasse“

Aufgrund der Tatsache, dass nur durch die Variante „Kappelwaldtrasse“ Wald verloren geht, scheidet diese Variante dem Gesichtspunkt „Verlust und Beeinträchtigung von Wald durch Überbauung und durch Zerschneidung von großen Waldbereichen“ aus.

3.4.4.9 Zusammenfassung der schutzgutbezogenen Prüfung

Das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach hat eine Umweltverträglichkeitsstudie für die 3 Trassenvarianten

- Variante „Kappelwaldtrasse“,
- Variante „Regionaltrasse“ und
- Variante „OD-Kondrau“

erstellen lassen (Büro für Landschaftsarchitektur Dr. H. M. Schober, Freising, Februar 2006, Unterlage 12.5). Im Folgenden sind schutzgutbezogen die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie zusammengefasst dargestellt wobei folgende Wertung gilt:

- 1 günstigste Variante,
- 2 mittlere Variante,
- 3 ungünstigste Variante,
- 3 deutlich ungünstigste Variante.

Zusammenfassung der Variantenreihungen

Schutz- gut	Schutz- ziel	Untersuchungs- gegenstand	Ergebnis der Variantenreihung		
			„OD Kondrau“	„Regional- trasse“	„Kappel- wald- trasse“
Mensch	Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse	Störung der Nachtruhe durch Verkehrslärm	3	2	1
		Störung von Gemein- bedarfseinrichtungen durch Verkehrslärm	2	2	1
	Erhaltung von Flächen für die Nah- erholung, Ferienerholung und sonstige Freizeitgestaltung	Beeinträchtigung von Erholungsflächen durch Verkehrslärm	2	1	3-
		Zerschneidung von Erholungsflächen und -wegen	1	2	3-
Tiere und Pflanzen	Schutz der Lebensgemeinschaft en und Lebensräume wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere	Lebensraumverluste durch Überbauung und randliche Beeinträchtigung von Lebensräumen	1	2	3-
		Zerschneidung des biotischen Gefüges	2	2	3
Boden	Abwehr schädlicher Bodenveränderunge n und Vermeidung nachteiliger Einwirkungen auf den Boden	Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung und Überbauung	1	2	3-
		Gefährdung der Rege- lungsfunktionen des Bodens durch verkehrsbedingte Schadstoffe	1	2	3-
Wasser	Reinhaltung und Erhalt der Eigenschaften der Gewässer	Gefährdung von Oberflächengewässern durch Eintrag von Schadstoffen	1	1	3

	(Oberflächengewässer und Grundwasser)	Gefährdung von Grundwasservorkommen durch Eintrag von Schadstoffen	1	1	3
Luft und Klima	Vermeidung von Luftverschmutzungen und Erhaltung von Reinluftgebieten	Veränderung der lufthygienischen Situation für Siedlungen durch verkehrsbedingte Schadstoffe	3	2	1
Landschaft	Erhalt der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft	Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke	1	1	3
		Verlust landschaftsbildprägender Strukturen	2	2	2
Kulturgüter	Erhaltung von Denkmälern	Verlust von Denkmälern durch die geplante Baumaßnahme	1	1	2
Sachgüter	Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion	Verlust der natürlichen Ertragsfähigkeit des Bodens durch Überbauung.	1	2	3
	Erhaltung des Waldes und Sicherung seiner Funktionen	Verlust und Beeinträchtigung von Wald durch Überbauung und durch Zerschneidung von großen Waldbereichen	1	1	3

Wie aus der zusammenfassenden Tabelle ersichtlich wird, kann bei alleiniger Sicht auf die Umweltschutzgüter keine Variante als eindeutig günstigste oder ungünstigste Lösung definiert werden.

Es zeigt sich aber, dass bei Schutzziele mit stärkerem Bezug auf Siedlungsflächen bzw. auf die Wohnfunktion (Schutzziel „Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse“ und Schutzziel „Vermeidung von Luftverschmutzungen und Erhaltung von Reinluftgebieten“) die durch die Siedlungsgebiete von Kondrau bzw. Waldsassen führenden **Variante „OD-Kondrau“** und **Variante „Regionaltrasse“** tendenziell ungünstigere Lösungen darstellen. Die siedlungsfern

trassierte „**Variante „Kappelwaldtrasse“**“ bietet bei der Betrachtung dieser Schutzziele gewisse Vorteile gegenüber den beiden anderen Varianten.

Bei den anderen Umweltschutzgütern bzw. Schutzziele weisen diejenigen Varianten, welche über größere Streckenabschnitte entlang bestehender Verkehrswege (bestehende B 299 und mit Einschränkungen auch die ehemalige Bahnlinie) verlaufen, Vorteile auf. Die **Variante „OD-Kondrau“** ist daher hinsichtlich der Schutzgüter „Tiere und Pflanzen“, „Boden“, „Wasser“ und „Sachgüter“ als günstigste Lösung zu beurteilen.

Die **Variante „Kappelwaldtrasse“** ist bei diesen Schutzgütern wegen der großen Trassenlänge und der damit verbundenen hohen Flächeninanspruchnahme sowie wegen des langen Streckenabschnittes im Wald eindeutig als ungünstigste Lösung auszumachen. Zudem sind Gefährdungen des Heilquellenschutzgebietes der „Kondrauer Quelle“ nicht auszuschließen. Auch bei den Untersuchungen zu den Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion zeigt sich, dass die in topographisch bewegtem Gelände bzw. im Wald verlaufende Variante „Kappelwald“ als weniger günstig zu beurteilen ist.

Beurteilung der Varianten bezogen auf die Umweltschutzgüter

Variante „Regionaltrasse“

Bei den Untersuchungen zu den einzelnen Schutzgütern erweist sich diese Variante meist als „mittlere Lösung“. Die vergleichsweise geringere Streckenlänge führt zu Vorteilen bei den Schutzgütern „Boden“ und „Wasser“ im Vergleich mit der Variante „Kappelwald“. Die geplante Trassierung, welche die Ortschaft Kondrau südlich umfährt, bedingt bei den siedlungsbezogenen Schutzziele Vorteile gegenüber der Variante „Ortsdurchfahrt Kondrau“.

Als vergleichsweise etwas ungünstigere Lösung ist die Variante bei den Untersuchungen zum Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ aufgrund des langen Streckenabschnittes auf der ehemaligen Bahnlinie einzustufen. Diese bahnparallele Trassierung führt hier zu vergleichsweise hohen Belastungen.

Die Streckenführung innerhalb der Stadt Waldsassen führt für die betroffenen Einwohner zu Nachteilen insbesondere hinsichtlich der Lärmauswirkungen und den lufthygienischen Auswirkungen. Hinzu kommt eine gewisse zerschneidende Wirkung der geplanten Straße. Unter der Voraussetzung, dass Maßnahmen zum Schutz der Anwohner zu Verbesserungen hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffauswirkungen führen, ist die Variante auch hinsichtlich der

Schutzgüter „Mensch-Wohnen“ und „Klima/Luft“ als günstige Lösung anzusehen.

Variante „Kappelwaldtrasse“

Die siedlungsferne Trassierung dieser Variante bietet Vorteile hinsichtlich der Schutzansprüche des Menschen, insbesondere bezogen auf die Wohnfunktion. Diesen Vorteilen stehen jedoch erhebliche Belastungen hinsichtlich der anderen Schutzgüter gegenüber. Die Ergebnisse zum Schutzziel „Erholung“, zu den abiotischen Umweltgütern Boden und Wasser sowie zur umweltgebundenen Flächennutzungen der Forstwirtschaft sprechen insbesondere gegen eine Trassierung im Waldbereich. Auch für das Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ ergeben sich im Vergleich mit den anderen Varianten Nachteile wegen der großen Streckenlänge und der Trassierung innerhalb der Waldbereiche sowie wegen der Beeinträchtigung des ökologischen Gefüges.

Als sehr kritisch stellt sich die nicht auszuschließende Beeinträchtigung des Heilquellenschutzgebietes der „Kondrauer Mineral- und Heilbrunnen“ dar.

Variante „OD-Kondrau“

Die Vorteile dieser Variante liegen - wegen der Trassierung zunächst entlang der bestehenden B 299 und anschließend entlang der ehemaligen Bahnlinie - in der geringen Streckenlänge und dem geringen Flächenverbrauch.

Die Variante bedingt wegen der Führung innerhalb der Siedlungsgebiete jedoch auch die stärksten Nachteile hinsichtlich der Schallauswirkungen und der Lufthygiene. Sie ist eher als Optimierung der Ortsdurchfahrten, denn als Ortsumgehung einzustufen. Dem Ziel einer Entlastung der Siedlungsgebiete wird diese Variante daher am wenigsten gerecht.

Ergebnis:

Insbesondere kann aufgrund der aus Sicht der Umweltschutzgüter divergierenden Ergebnisse und der Tatsache, dass jede der zu untersuchenden Varianten sowohl Vor- als auch Nachteile aufzuweisen hat, keine Variante als deutlich günstigste oder deutlich ungünstigste Lösung bezeichnet werden. Mit der Verwirklichung aller Varianten sind mit unterschiedlichen Schwerpunkten - erhebliche Umweltauswirkungen verbunden.

Bei einer Bewertung der Varianten über alle Schutzgüter hinweg zeigt sich jedoch, dass die **Variante „Kappelwaldtrasse“** als ungünstigere Lösung im Vergleich zu den beiden Varianten „Ortsdurchfahrt Kondrau“ und „Regionaltrasse“ einzustufen ist.

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

3.5 Aussagen Dritter

Bereits im Rahmen des 1995/96 durchgeführten Raumordnungsverfahrens, bei dem neben der vorliegenden zwischenzeitlich geringfügig modifizierten Wahllinie IX (Kappelwaldtrasse) noch zwei weitere siedlungsferne Varianten sowie die ortsnahe Variante II auf der ehemaligen Bahnlinie verlaufend mit Beginn auf Höhe des Kreuzungspunktes mit der Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße (B 299 alt) einer Abwägung unterzogen wurden, ist letztgenannte Trassenführung als einzige Variante landesplanerisch positiv beurteilt worden, verbunden mit der Forderung, diese sobald wie möglich in Richtung Süden fortzusetzen und als Umgehung von Kondrau zu realisieren.

Der Regionaltrasse wird insbesondere auch aus naturschutzfachlicher Sicht eindeutig der Vorzug gegenüber der modifizierten Wahllinie IX (Kappelwaldtrasse) eingeräumt. Zwar weist hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter bzw. Schutzziele jede der untersuchten Varianten sowohl Vor- als auch Nachteile auf. Bei einer Bewertung der Varianten über alle Schutzgüter hinweg zeigt sich jedoch, dass die Regionaltrasse als die günstigste zu bewerten ist.

Die Stadt Waldsassen hat mit Schreiben vom 08.06.2009 das Ergebnis des Bürgerentscheides vom 07.06.2009 zum Vorentwurf mitgeteilt. Hiernach sprach sich eine (knappe) Mehrheit gegen die vorliegende Planung zur Verlegung der B 299 (sog. Regionaltrasse) aus.

Die Stadt Mitterteich hat sich insbesondere im Ergebnis des Waldsassener Bürgerentscheides vom 07.06.2009 gegen eine Kappelwaldtrasse ausgesprochen, da hierdurch der Ortsteil Pleußen (Abstand ca. 300 m zur Kappelwaldtrasse) nachteilig betroffen wäre.

Das Wasserwirtschaftsamt Weiden hat im Rahmen von Abstimmungsgesprächen signalisiert, dass im Hinblick auf mögliche und nicht sicher auszuschließende Beeinträchtigungen des Heilquellenschutzgebietes der Kondrauer Mineral- und Heilbrunnen GmbH aus wasserwirtschaftlicher Sicht einer Kappelwaldtrasse voraussichtlich nicht zugestimmt werden könne.

3.6 Wirtschaftlichkeit

Die Variante „Kappelwaldtrasse“ weist gegenüber der Variante „Regionaltrasse“ bzw. der „Ortsdurchfahrt Kondrau“ keine **bzw. nur geringe** wirtschaftlichen Vorteile auf, da zum Schutz des bedeutenden Heilquellenschutzgebietes („Kondrauer Mineralquelle“) umfangreiche und kostenintensive bauliche Maßnahmen (dichte Rohrleitungen auf mehreren Kilometern Länge; aufwendiger Ausbau der B 299 nach den „Richtlinien für Straßen in Wassergewinnungsgebieten“; dichte Transportleitungen, Pumpstationen etc.) erforderlich werden.

Darüber hinaus weist sie gegenüber der „Regionaltrasse“ eine deutliche, kostenerhebliche Mehrlänge in Größe von ca. 2 km (entspricht ca. 41% der Länge der „Regionaltrasse“) und signifikant ungünstigere topographische Verhältnisse auf.

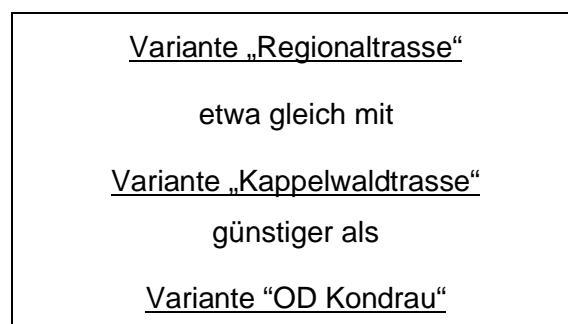
Die entstehenden Mehrkosten durch die Baulärm- und Erschütterungsproblematik bei der „Regionaltrasse“ gegenüber der „Kappelwaldtrasse“ spielen im Hinblick auf die Gesamtkosten eine untergeordnete Rolle.

Für die Variante „OD-Kondrau“ ist in Anbetracht der Gradientenabsenkung mit teilweiser Führung in Troglage im Bereich der Ortsdurchfahrt Kondrau mit höheren Kosten zu kalkulieren.

Ergebnis

Die Kosten der Variante „Kappelwaldtrasse“ liegen in etwa auf Höhe der Kosten der Variante „Regionaltrasse“. Weder bei der Variante „Kappelwaldtrasse“ noch bei der Variante „OD-Kondrau“ ergeben sich wirtschaftliche Vorteile gegenüber der Variante „Regionaltrasse“.

Unter dem Gesichtspunkt „Wirtschaftlichkeit der Varianten“ ergibt sich insgesamt folgende Reihung:



3.7 Sonstige Gesichtspunkte

3.7.1. Verkehrliche Wirksamkeit

Die Verkehrsverlagerungspotentiale belaufen sich auf max. ~~5.700~~ 5.400 Kfz/24h bei der Variante „Kappelwaldtrasse“ bzw. auf bis zu ~~8.300~~ 8.000 Kfz/24h bei der Variante „Regionaltrasse“ (vgl. Ziff. 2.4.1. „Verkehrsbelastung der Trassenvarianten“). Während die Entlastung der Ortsdurchfahrt Waldsassen bei der Variante „Regionaltrasse“ je nach Abschnitt zw. ~~58~~ 52% und ~~77~~ 73% erreicht, beträgt sie im Fall der Variante „Kappelwaldtrasse“ lediglich zw. ~~48~~ 44% und ~~65~~ 54%.

Für die Ortslage Kondrau sind durch die Variante „Regionaltrasse“ Verkehrsentlastungen in Höhe von ~~77~~ 79% zu erzielen. Im Vergleich hierzu vermag die Variante „Kappelwaldtrasse“ lediglich ~~36~~ 43% des Verkehrs aus der Ortslage Kondrau zu verlagern.

Im Vergleich zur Variante „Kappelwaldtrasse“ zeigt die Variante „Regionaltrasse“ damit eine deutlich höhere Verkehrsentlastung von Waldsassen und Kondrau.

Die Entlastungswirkung der Variante „OD-Kondrau“ entspricht in Waldsassen etwa der Regionaltrasse. Kondrau selbst erfährt dadurch keine Verbesserung der bestehenden verkehrlichen Situation.

Ergebnis:

Unter dem Gesichtspunkt „Verkehrliche Wirksamkeit“ ergibt sich folgende Reihung:

Variante „Regionaltrasse“
 etwa gleich mit
 Variante „OD-Kondrau“
 günstiger als
 Variante „Kappelwaldtrasse“

Verknüpfungen mit Ortsstraßennetz

Die verkehrliche Anbindung von Waldsassen ist bei der vorliegenden Entwurfslösung („Regionaltrasse“) über drei Knotenpunkte vorgesehen. Der südwestliche Anschluss liegt südlich Kondrau, der nordöstliche Anschluss besteht bereits an der Schirndinger Straße (St 2178). Der zentrale Anschluss von Waldsassen ist bei Bau-km 3+107 als Verbindungsspanne

zwischen der B 299neu und der bisherigen B 299 (Mitterteicher Straße) über das Gelände der ehemaligen Porzellanfabrik „Bareuther“ vorgesehen. Eine höhere Entlastung der Ortsdurchfahrt von Waldsassen ließe sich im Fall der Variante „Regionaltrasse“ durch weitere Verknüpfungen mit dem Ortsstraßennetz erzielen; hiervon wird jedoch im Hinblick auf die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im vorgängigen Gerichtsverfahren geäußerte Rechtsauffassung abgesehen.

3.7.2. Bau- und Streckenlänge

Die Streckenlänge der gewählten Linie ist ca. 2 km kürzer als die der Variante „Kappelwaldtrasse“ und nur etwas länger (ca. 0,64 km) als die der Variante „OD-Kondrau“. Insoweit ergeben sich hinsichtlich Flächenverbrauch und -versiegelung deutliche Vorteile für die Variante „Regionaltrasse“.

3.7.3. Eingriffe und Auswirkungen auf das Heilquellenschutzgebiet Kondrau

Die Variante „Kappelwaldtrasse“ würde unmittelbar bzw. mittelbar ein amtlich festgesetztes Heilquellenschutzgebiet beeinträchtigen. Auf die weit überdurchschnittliche Wertigkeit des Heilquellenschutzgebietes wird im Hinblick auf die damit unmittelbar im Zusammenhang stehende betriebliche Existenz eines Getränkeherstellers („Kondrauer Mineralquellen“) hingewiesen (siehe Ziff. 3.1). In bzw. durch dieses Schutzgebiet müsste die Entwässerung wesentlicher Teile der Kappelwaldtrasse mit entsprechend aufwendigen technischen Sicherungsmaßnahmen erfolgen, ohne jedoch ein erhebliches Restrisiko ausschließen zu können. In Kombination mit den vorgenannten Maßnahmen müsste das gefasste Oberflächenwasser über Pumpstationen um den Einzugsbereich des Heilquellenschutzgebietes herum gepumpt werden. (hohe Herstellungskosten, hohe Betriebs- und Unterhaltungskosten).

Die Variante „OD-Kondrau“ und die „Regionaltrasse“ beeinträchtigen das Heilquellenschutzgebiet aufgrund ihrer unterstromigen Lage hingegen nicht.

3.7.4. Nutzung eines vom Bahnbetrieb vorbelasteten Korridors

Die gewählte Linie beansprucht einen bestehenden und insoweit vorbelasteten Bahnkorridor, wengleich der Bahnbetrieb seit Jahren eingestellt ist. Die gewachsene Ortsstruktur - auch unter dem Gesichtspunkt benachbarter Bebauung - wird nicht neu von einer Verkehrsachse berührt. Dies gilt zum Teil auch für die Flur. Darüber hinaus handelt es sich bei den der Bahntrasse benachbarten Bereiche mehrheitlich um gewerblich und teils altindustriell genutzte und

brachliegende Flächen. Der Anteil der unmittelbar betroffenen Wohnbebauung ist verhältnismäßig gering.

3.7.5. Eingriffe in privates Grundeigentum

Aufgrund der größeren Streckenlänge und infolge der Nutzung bisher weitgehend unberührter Landschaftsteile werden durch die Variante „Kappelwaldtrasse“ umfangreichere Eingriffe in privates Grundeigentum verursacht. Hingegen stehen die für den Bau der Variante „Regionaltrasse“ erforderlichen Grundstücke der aufgelassenen Bahntrasse ~~überwiegend~~ im Eigentum der Stadt Waldsassen ~~oder der Deutschen Bahn AG~~ und der Bundesrepublik Deutschland. Des Weiteren ist durch den ehemaligen Verkehrsweg eine Flureinteilung vorgegeben, so dass die gewählte Linie nur in verhältnismäßig geringem Umfang zu Neudurchschneidungen von Grundstücken führt. Mit der überwiegenden Nutzung der ehemaligen Bahntrasse wird somit den verbindlichen Vorgaben aus dem Raumordnungsverfahren von 1996 nach einer flächensparenden Lösung entsprochen.

3.7.6. Direkte umwegfreie Verkehrsbeziehung

Aufgrund der um ca. 2 km größeren Streckenlänge der Variante „Kappelwaldtrasse“ ergeben sich gegenüber der gewählten Linie zusätzliche Fahrstrecken, die sich in Erreichbarkeitsdefiziten, Verlängerungen der Fahrzeit für den überörtlichen Verkehr im Zuge der B 299 sowie in einem enormen Mehrverbrauch an Kraftstoff niederschlagen.

3.7.7. Trassierung

Die Variante „Regionaltrasse“ kann aufgrund der günstigen topographischen Verhältnisse weitgehend dem Gelände angepasst geführt werden. Sie nutzt auf großer Länge die erdbauseitig bestehende Bahntrasse. Im Bereich von Kondrau ist aus Lärmschutzgründen eine Führung im Einschnitt durch die intensiv genutzte, strukturarme landwirtschaftliche Flur vorgesehen.

Die Variante „Kappelwaldtrasse“ erfordert aufgrund der ungünstigeren topographischen Verhältnisse trotz einer bewegten und teilweise grenzwertigen Linienführung im Aufriss sehr tiefe Einschnitte bzw. sehr hohe Talquerungen. Auch beträgt die verlorene Höhe ein Vielfaches der gewählten Linie.

3.7.8. Immissionsschutz

Aus Sicht des Immissionsschutzes ist die gewählte Linie gegenüber der Variante „Kappelwaldtrasse“ nachteiliger. Durch entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen lassen sich die schalltechnischen Auswirkungen jedoch so wirkungsvoll minimieren, dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV teils deutlich unterschritten werden. Gerade die zwei geplanten Tieflagen im Bereich der B 299alt und der Schützenstraße tragen maßgeblich zur Minderung der schalltechnischen Auswirkungen bei. I. Ü. nutzt die Variante „Regionaltrasse“ die ehemalige Bahntrasse und damit einen - früher - mit (Eisenbahn-) Lärm vorbelasteten Korridor. Die Bahntrasse führt vornehmlich durch gewerblich und altindustriell bzw. brachliegende Bereiche der Stadt Waldsassen.

Der Anteil der unmittelbar betroffenen schutzwürdigen Wohnbebauung ist verhältnismäßig gering.

Eine vollständige Einhausung der verlegten B 299 würde einen unvermeidbaren finanziellen Aufwand verursachen.

3.7.9. Erholungsnutzung

Die Variante „Regionaltrasse“ greift im Gegensatz zur Variante „Kappelwaldtrasse“ nicht in den aus Sicht der Erholungsnutzung besonders wichtigen Bereich des „Münchenreuther Waldes“ ein und führt auch zu keinem Verlust an touristischer Qualität des regional bzw. überregional bedeutsamen Naherholungsgebietes. Die Variante „Kappelwaldtrasse“ würde zudem mehrere Rundwanderwege um die Basilika Waldsassen, wie zur „Kappel“, einer überregional bedeutsamen Wallfahrtskirche, unterbrechen.

Gesamtergebnis

In Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechender Gesichtspunkte stellt sich die **Variante „Regionaltrasse“** als die gegenüber den beiden anderen untersuchten Varianten (Variante „Kappelwaldtrasse“ und Variante „OD-Kondrau“) als vorzugswürdig dar.

Die Verlegung der Bundesstraße 299 in Gestalt der Variante „Regionaltrasse“ ermöglicht - im Unterschied zu den anderen Varianten -

- die Verlagerung von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs und damit die wirkungsvollste Verkehrsentlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten,
- einen geringeren Flächenverbrauch und damit eine weitgehende Schonung von Wald-

und landwirtschaftlichen Flächen,

- eine geringere Bau- und Streckenlänge,
- geringere Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere durch Nutzung der ehemaligen Bahnlinie „Mitterteich – Eger“,
- die Schonung des Heilquellenschutzgebietes und
- die umfangreiche Nutzung von Grundstücken, welche sich im Eigentum der öffentlichen Hand bzw. der Deutschen Bahn AG befinden.

Insbesondere der Variante „Kappelwaldtrasse“ stehen erhebliche Belange des Naturschutzes, gewichtige fachliche Gesichtspunkte sowie die (hohen) Belange des Heilquellenschutzes entgegen, denen vorliegend gegenüber dem Schutzgut Mensch (Verkehrslärm) der Vorrang eingeräumt wird. Dies gilt umso mehr, da sich bei der Variante „Regionaltrasse“ (gewählten Linie) die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch aktive Schutzmaßnahmen (Lärmschutzeinrichtungen) wirkungsvoll und nachhaltig minimieren lassen.

Gegen die Variante „OD-Kondrau“ sprechen insbesondere die gegenüber den Variante „Kappelwaldtrasse“ und Variante „Regionaltrasse“ höchsten Kosten.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

4.1.1. Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Netzfunktion der B 299 sowie in Anlehnung an die anschließenden Streckenabschnitte basieren die für den vorliegenden Planungsabschnitt angewandten Trassierungselemente auf einer Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 80$ km/h. Für den Bereich zwischen Bau-km 3+000 und Bau-km 4+100 ist aufgrund der dort vorgesehenen Trogstrecken eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h vorgesehen.

Die Trassierungsgrenzwerte der RAS-L (1995) werden eingehalten. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass entlang der geplanten Verlegungsstrecke keine Unstetigkeiten auftreten und eine ausgewogene harmonische Streckenqualität erreicht wird.

4.1.2. Zwangspunkte

Zwangspunkte, welche die Linienführung im Grund- und Aufriss bestimmen, sind:

- der Anschluss an die bestehende B 299 am Bauanfang sowie am Bauende,

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

4.1.3. Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung

Der Verlauf der vorliegenden Trassenführung ist durch die topographischen Gegebenheiten sowie durch die oben genannten Zwangspunkte, insbesondere durch die lage- und höhenmäßige Aufnahme der ehemaligen Bahnlinie weitgehend festgelegt.

Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Umwelt infolge einer Straßenbaumaßnahme resultieren dabei insbesondere aus dauerhaft optischen Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige technische Bauwerke in optisch empfindlichen Bereichen sowie durch den Verlust landschaftsprägender Strukturen.

Mit Rücksicht auf die flachwellige, vorwiegend ackerbaulich genutzte und infolge kaum vorhandener Gehölzstrukturen gut einsehbare Feldflur im Bereich der Ortsumfahrung Kondrau wird hier die Trasse - auch im Hinblick eines effektiven Immissionsschutzes der benachbarten Wohnbebauung - in Einschnittslage geführt.

Insofern können auch die beiden südlich von Kondrau zu errichtenden Feldwegüberführungsbauwerke in einer das Landschaftsbild kaum beeinträchtigender Weise ausgeführt werden.

~~Auch der aus Gründen des Immissionsschutzes vorgesehene Erdwall entlang der bebauungsseitigen Einschnittsböschung wird mit maximal 2m Höhe über Gelände so niedrig gehalten, dass er vom Blickfeld des Ortsrandes Kondrau aus die Wahrnehmung der räumlichen Umwelt bzw. des Landschaftsbildes nicht beeinträchtigt.~~

Hinweis: Der Bau eines bis zu 2.0m hohen Erdwalls aus Überschussmassen erfolgt, sofern die dazu benötigte Grundstücksfläche erworben werden kann. Dies wird außerhalb des

Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Durch entsprechende Begrünung der vorhandenen Böschungflächen in einem Bereich ohnehin nur monostrukturierten Feldflur, wie sich der Landschaftsraum im Süden von Kondrau darstellt, erfolgt eine bestmögliche Einbindung der Straße in Natur und Landschaft verbunden mit einer ökologischen Aufwertung des vorhandenen Landschaftsausschnittes.

Die gewählte Trassenführung berücksichtigt - soweit wie möglich - die bestehenden Gewanneneinteilungen um unnötige und ungünstige Neudurchschneidungen soweit wie möglich zu vermeiden.

Im weiteren Verlauf ist infolge der Nutzung der bereits erdbauseitig vorhandenen, aufgelassenen Bahnlinie Wiesau - Eger ebenfalls eine günstige landschaftliche Integration der Verlegungsstrecke möglich.

Im Zuge der Feintrassierung wurde hier der Trassenverlauf derart konzipiert, dass südlich des ehemaligen Bahnhofes Waldsassen die vorhandene landschaftsbildprägende Gehölzkulisse des Bahndammes weitgehend erhalten bleibt. Somit entstehen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und die Funktionsbeziehungen entlang der Bahntrasse bleiben größtenteils erhalten.

Entlang des angebauten Abschnittes im Bereich Waldsassen ist es unter besonderer Würdigung des innerstädtischen Umfeldes Ziel der vorliegenden Planung, eine optimale umwelttechnische und städtebauliche verträgliche Integration der Trassenführung zu erzielen. Diesem Belang wird hier insbesondere durch die beiden im Bereich der Querung der bestehenden B 299 sowie im Bereich der Schützenstraße / Münchenreuther Straße vorgesehenen Tieflagen mit einer jeweils knapp 80 m langen Überdeckung Rechnung getragen. Aufgrund des städtebaulich sensiblen Umfeldes sind die beiden Troglagen mit Deckellösung zweckmäßig, da sie

- verkehrsbedingte Beeinträchtigungen des Stadtbildes wesentlich reduzieren,
- die Immissionsbeeinträchtigung betroffener Wohnbevölkerung deutlich mindern und
- Trennwirkungen sowie Zerschneidungen von Funktionsverflechtungen minimieren.

Auch wegen der stadtnahen, exponierten Lage zu städtebaulichen Ensembles und Baudenkmäler (die weltberühmte Stiftsbasilika Waldsassen befindet sich 450 m entfernt), wird einer optisch befriedigenden Einbindung der Troglage Rechnung getragen.

Die beiden vorgesehenen Troglagen werden auch durch die darauf liegenden Verkehrs- und

landschaftspflegerisch gestalteten Restflächen zu einem positiven Wohnumfeld der durch die Baumaßnahme neu betroffenen Stadtteile beitragen. Durch die Maßnahme ergeben sich insoweit keine neuen und zusätzlichen Trennwirkungen; hingegen wird die infolge der hohen Verkehrsbelastung im Zuge der B 299alt bisher bestehende innerstädtische Trennwirkung signifikant abgemildert bzw. teilweise aufgehoben.

In Waldsassen können die zum Schutz betroffener Wohnbebauung erforderlichen aktiven, teilweise mehrere Meter hohen Schallschutzmaßnahmen, zu örtlich begrenzten Beeinträchtigungen des Stadtbildes führen. Der Vorhabenträger wird jedoch im Rahmen der Ausführungsplanung diesbezüglich darauf achten, die Lärmschutzwände durch geeignete Materialwahl sowie durch ansprechende Oberflächengestaltung und Bepflanzung bestmöglich städtebaulich zu integrieren.

Südwestlich des Kreuzungspunktes mit der St 2178 „Waldsassen - Schirnding“ wurde die Trassenführung derart konzipiert, dass die bestehende ökologisch bedeutsame nordwestliche Böschungfläche infolge der durch das Überführungsbauwerk notwendigen Dammerhöhung nicht beeinträchtigt wird.

Überdies wird die Straße so in die Landschaft und in das Stadtgebiet eingegliedert, dass sie sich für den Naturhaushalt sowie das Landschafts- und Stadtbild nicht belastender und störender auswirkt, als dies in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

Einzelheiten hierzu siehe in Ziffer 5.3 sowie in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage Nr. 10).

4.2 Querschnitt

Der bestehende Straßenzug zwischen der Autobahnanschlussstelle BAB A 93 „Mitterteich-Süd“ im Zuge der B 299 weist durchgehend eine befestigte Fahrbahnbreite von 7,5 m auf. Auch der fertig gestellte Bauabschnitt I. des Gesamtprojektes „B 299, Verlegung bei Waldsassen / Hundsbach / Kondrau“ nordöstlich von Waldsassen bis zum Grenzübergang bei Hundsbach weist diese Fahrbahnbreite auf. Dementsprechend wird für den vorliegenden Entwurfsabschnitt im Hinblick einer einheitlichen Straßencharakteristik der Querschnitt RQ 10,5 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 7,5 m angewendet. ~~Die Anwendung dieses Querschnitts ergibt sich auch aus dem Gesichtspunkt des auf der Verlegungsstrecke zu erwartenden Schwerverkehrsanteils von ca. 6,0 % und 7,0% (ca. 400–500 Kfz/24h) aus dem für den Prognosehorizont 2025/2030 ermittelten Gesamtverkehrsaufkommen.~~

Die detaillierte Ausbildung der Bankette, Mulden und Böschungen ist dem Regelquerschnitt (vgl. Unterlage Nr. 6) zu entnehmen.

Die aktiven Lärmschutzanlagen werden unter Beachtung der Sicherheitsräume in den Straßenquerschnitt einbezogen. Weitere Einzelheiten zum Lärmschutz siehe Unterlage 8.1.

Der frostsichere Aufbau des Fahrbahnoberbaus wurde gemäß den einschlägigen technischen Richtlinien (RStO-12) ermittelt. Unter Zugrundelegung der für das Jahr ~~2025~~ 2030 prognostizierten Schwerverkehrsbelastung ergibt sich bei einem anzusetzenden Nutzungszeitraum von 30 Jahren für ~~die B299 die Belastungsklasse Bk 10~~ (vgl. Unterlage Nr. 6.1).

Analog ergibt sich für

~~südlicher, zentraler und östlicher Anschlussarm an die B 299neu:~~

~~Belastungsklasse 3,2~~

- die B299 neu (vgl. Unterlage Nr. 6.1)

DTV_{SV} = 650 Kfz/24h

Belastungsklasse: 10

- südlicher Anschlussarm an die B 299neu: Belastungsklasse: 1,8

- zentraler Anschlussarm an die B 299neu: Belastungsklasse: 3,2

- nördlicher Anschlussarm an die B 299neu: Belastungsklasse: 1,8

- die St 2175 (Kreisverkehr mit Anschlussarmen):

~~DTV₂₀₂₅ max. = 5.100 Kfz/24h~~

DTV_{SV} = ~~200~~ 300 Kfz/24h

Belastungsklasse: 3,2

- die Verbindungsspange zw. d. St 2175 (Konnersreuther Str.) u. d. Schützenstr.:

~~DTV₂₀₂₅ = 1.200 Kfz/24h~~

DTV_{SV} = ~~50~~ 150 Kfz/24h

Belastungsklasse: 1,0

- die St 2178:

~~DTV₂₀₂₅ = 800 Kfz/24h~~

$DTV_{sv} = 50-100$ Kfz/24h

Belastungsklasse: 1,0

Bestehende Wege und Zufahrten

Soweit bestehende Wege und Zufahrten verlegt oder geändert werden müssen, erfolgt deren Befestigung nach den einschlägigen technischen Vorschriften und Richtlinien im bestehenden Ausbaustandard.

4.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz

Bau-km 0+090

Bei Bau-km 0+090 hat der Landkreis Tirschenreuth eine neue Zufahrt zur Deponie Steinmühle errichtet. Diese muss den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes ist im Zuge der B 299neu eine Linksabbiegespur vorgesehen (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.34).

Bau-km 0+435

Südlich von Kondrau wird die bestehende B 299 abgekröpft und bei Bau-km 0+435 höhengleich gemäß Grundform I der RAS-K-1 an die Verlegungsstrecke angeschlossen. Somit werden das südliche Stadtgebiet von Waldsassen (Mitterteicher Straße) sowie die Ortschaft Kondrau verkehrsgünstig an die Verlegungstrasse angebunden.

Damit die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss auf der B 299neu durch abbiegende Fahrzeuge nicht beeinträchtigt wird, erhält diese im Einmündungsbereich einen Linksabbiegestreifen, so dass in Verbindung mit der nahegelegenen Zufahrt zur Deponie Steinmühle die Form eines Rechtsversatzes mit hintereinanderliegenden Linksabbiegestreifen entsteht (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.02).

Bau-km 0+490

Der bei Bau-km 0+490 unterbrochene öffentliche Feld- und Waldweg (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.13) wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr an die Umgehungsstraße angebunden. Als Ersatz dient der ca. 300 m weiter südlich parallel zur B 299neu verlaufende Weg in Verbindung mit den bei Bau-km 0+910 die Verlegungstrasse höhenfrei querenden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.15). Diese Fahrbeziehung erlaubt ohne nennenswerte Umwege eine gefahrlose Verbindung zwischen den landwirtschaftlichen Betriebsstätten in Kondrau und den südlich der Trasse gelegenen Fluren.

Bau-km 0+910

Die geplante Trasse kreuzt bei Bau-km 0+910 einen weiteren öffentlichen Feld- und Waldweg, der an bestehender Stelle überführt wird (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.15). Die höhenfreie Kreuzung (vgl. BWVZ lfd. Nr. 2.01) dieses Wirtschaftsweges mit der Verlegungstrasse ist insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr aber auch für Fußgänger und Erholungssuchende aus Sicherheitsgründen erforderlich. Wesentliche Teile der von Kondrauer Landwirten zu bewirtschaftenden und über diesen Weg zu erreichenden Flächen liegen südlich der Verlegungstrasse. Die Bedeutung dieser Überführung für die Landwirtschaft ist in mehreren Besprechungen und Versammlungen seitens der betroffenen Bürger sowie der Stadt Waldsassen nachhaltig untermauert worden.

Bau-km 1+220

Bei Bau-km 1+220 kreuzt die geplante Verlegungstrasse die Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.16). Diese erschließt neben umfangreichen landwirtschaftlich genutzten Flächen auch den ca. 100 m südlich der Trasse gelegenen Aussiedlerhof, was eine höhenfreie Querung (vgl. BWVZ lfd. Nr. 2.02) dieses Verkehrsweges mit der B 299neu notwendig macht. Wegen der kaum veränderbaren Höhenlage der GV-Straße aufgrund der nahen Bebauung war es erforderlich, die B 299neu hier entsprechend abzusenken, um die Gemeindeverbindungsstraße nahezu geländegleich überführen zu können.

Bau-km 1+390

Der bei Bau-km 1+390 unterbrochene öffentliche Feld- und Waldweg wird durch den Neubau eines geeigneten Ersatzwegenetzes (vgl. BWVZ lfd. Nrn. 1.17 und 1.18) wieder funktionsfähig hergestellt und somit die Erschließung der Fluren beiderseits der Trasse sichergestellt.

Bau-km 2+024

Bei Bau-km 2+024 wird ein in Ost-West-Richtung verlaufender, das Tal der Wondreb erschließender öffentlicher Feld- und Waldweg unterbrochen (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.20). Dieser wird aufgrund seiner sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Naherholung gegebenen Bedeutung an bestehender Stelle unterführt. Das benachbarte, im Zuge der aufgelassenen Bahntrasse bestehende Unterführungsbauwerk bleibt erhalten.

Bau-km 2+382

Bei Bau-km 2+382 unterführt eine Ortsstraße die ehemalige Bahntrasse und künftige B 299neu (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.21). Die Ortsstraße verbindet eine westlich der Verlegungstrasse gelegene Wohnsiedlung von Waldsassen mit den östlich der Trasse vorhandenen

Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Altenwohnheim etc. Der überwiegend von Schülern genutzte Verkehrsweg ist zur Vermeidung größerer Umwege zu den genannten Einrichtungen sowie aus Sicherheitsgründen aufrecht zu erhalten.

Bau-km 3+300

Im südlichen Stadtbereich von Waldsassen bei Bau-km 3+300 kreuzt die B 299neu die „Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße“ (B 299alt).

Die im Planfeststellungsverfahren des Jahres 2001 ursprünglich vorgesehene höhengleiche Verknüpfung aller hier zusammentreffender Verkehrswege (B 299neu, B 299alt, St 2175, Bahnhofstraße) mittels eines Kreisverkehrsplatzes wurde im Hinblick auf die Beurteilung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes, wonach eine Umgehung mit vielen Verknüpfungspunkten zum untergeordneten Straßennetz nicht dem Bedarfsplan entspricht, aufgegeben.

Die verkehrsmäßige Anbindung des Stadtkerns an die B 299neu wurde auf eine - höhenfreie - innerstädtische Verknüpfung beschränkt. Die aktuelle Planung sieht nun im Kreuzungsbereich bei Bau-km 3+300 der B 299neu mit der „Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße“ (B 299alt) eine Tieflage der B 299neu mit einer knapp 80 m langen Deckelung vor, so dass hier keine Unterbrechung des durchgehenden Verkehrsstromes im Zuge der B 299neu mehr gegeben ist. Als zentraler Anschluss Waldsassens an die B 299neu ist südlich des Kreuzungspunktes, etwa auf Höhe des ehemaligen Waldsassener Bahnhofs, eine Verbindungsspanne über das Gelände der ehemaligen Porzellanfabrik Bareuther von der B299neu zur Mitterteicher Straße (B 299alt) vorgesehen (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.03).

Wegen der bis zum Frühjahr 2006 bestehenden Ungewissheit, wann der schon seit geraumer Zeit diskutierte, zur Realisierung der Verbindungsspanne unabdingbare Abriss der vorhandenen stillgelegten baulichen Anlagen erfolgen sollte, wurde etwa mittig zwischen der St2175 (Konnersreuther Straße) und der Münchenreuther Straße / Schützenstraße eine alternative Möglichkeit eines zentralen Ortsanschlusses planerisch und verkehrstechnisch untersucht. In Anbetracht des zwischenzeitlich erfolgten Abbruchs der Fabrikanlagen, der zweckmäßigeren Netzlage und der damit verbundenen günstigeren verkehrlichen Wirksamkeit sieht das Planungskonzept als zentralen Anschluss nunmehr die erstgenannte Lösung vor.

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

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie der künftigen verkehrlichen und städtebaulichen Situation bietet sich hier die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes als zweckmäßigste Knotenpunktform an. Die Zufahrten können dabei ohne weitreichende Veränderungen ihrer Lage im Verkehrsnetz angebunden werden. Höhenmäßig kommt der Kreisverkehrsplatz, bedingt durch die Höhenlage der Einhausung und unter Beachtung der örtlich vorliegenden Zwangspunkte (Bebauung) etwas über dem jetzigen Geländeniveau zu liegen, so dass auch die anzubindenden Straßenäste der Höhenlage des Kreisverkehrsplatzes anzupassen sind.

Aus Sicherheitsgründen ist im direkten Kreisverkehrsplatz eine räumliche Trennung der Verkehrsarten vorgesehen. Die Fußgänger und Radfahrer überqueren die Zu- und Ausfahrten des Kreises im Abstand einer Pkw-Länge vom Rand der Ringfahrbahn. Dieser Zwischenraum ermöglicht den einfahrenden Verkehrsteilnehmern eine getrennte Bewältigung der Konflikte mit den Fußgängern bzw. Radfahrern und den bevorrechtigten Fahrzeugen im Kreis und dient damit sowohl der Sicherheit als auch der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt. Der eigentliche Fußgängerüberweg ist in Verbindung mit Trenninseln zwischen den Zu- und Ausfahrten deutlich gekennzeichnet.

Ergänzungen in der TEKTUR B:

Kreisverkehr:

Die Fahrbahnteiler des Kreisverkehrs wurden sowohl zur Ablenkung gradeausfahrender Kraftfahrzeuge als auch zur besseren Quermöglichkeit für Radfahrer auf eine Mindestbreite von 2,50m aufgeweitet (barrierefrei). Weiterhin wurde zur Verbesserung der Befahrbarkeit die Breite der Fahrbahn neben dem Fahrbahnteiler vergrößert.

Anschlussast St 2175 (Konnersreuther Straße):

Sowohl die Ausbaulänge als auch die Fahrbahnbreite der Konnersreuther Straße wird zur Verbesserung des Begegnungsverkehrs erhöht.

Zufahrt zur Garage Bahnhofstraße 1:

Zur Verbesserung der Erschließung der Garage in der Bahnhofstraße 1 wird eine direkte Zufahrt zum Kreisverkehr gebaut.

Bau-km 3+528

Bei Bau-km 3+528 kreuzt die B 299neu die in Ost-West-Richtung verlaufende „Liststraße“. Die stadteinwärts verlaufende Liststraße weist ausschließlich den Charakter einer innerörtlichen Erschließungsstraße auf. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird diese nicht an die B 299neu angebunden.

Die „Baumeister-Emil-Engel-Straße“ verläuft westlich der künftigen B 299 in ein dort

ausgewiesenes Gewerbegebiet. Die „Baumeister-Emil-Engel-Straße“ wird aus Verkehrssicherheitsgründen ebenfalls nicht direkt an die B 299neu angebunden. Das Gewerbegebiet ist über die ca. 70 m westlich der B 299neu verlaufenden und an die St 2175 angebundene „Baumeister-Emil-Engel-Straße“ ausreichend erschlossen. Über die St 2175, den geplanten Kreisverkehrsplatz und die „Mitterteicher Straße“ ist auch eine verkehrsgünstige Anbindung an die Verlegungsstrecke gegeben.

Zur Aufrechterhaltung der bestehenden und intensiv genutzten fußläufigen innerörtlichen Beziehungen ist bei Bau-km 3+545 eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen (vgl. BWVZ lfd. Nrn. 1.32 und 2.07).

Bau-km 3+897

Die bei Bau-km 3+897 kreuzende Ortsstraße „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“ wird höhenfrei jedoch ohne verkehrliche Verknüpfung gequert. Aufgrund der kaum variierbaren Höhenlage der Ortsstraße durch die teilweise unmittelbar an die Fahrbahn angrenzende Bebauung erweist sich die Kreuzung der B 299neu mit der Ortsstraße als besonders problematisch.

Umfeldspezifische Bebauungszwänge im Kreuzungsbereich der beiden Straßen führten nach technischer Prüfung zu dem Ergebnis, dass nur eine Tieflage der B 299neu im Bereich „Schützenstraße/Münchenreuther Straße“ mit einem Trogbauwerk geringstmögliche Eingriffe in die angrenzende Bebauung erfordert. Das Trogbauwerk, in dem die B 299neu unter Geländenniveau geführt wird, erhält von Bau-km 3+843 bis Bau-km 3+923 eine Einhausung. Auf dieser überqueren die „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“ und eine weitere Ortsstraße die B 299neu.

Die beiden geplanten Tieflagen im Bereich der B 299alt und der „Schützenstraße“ tragen maßgeblich zur Minderung der schalltechnischen Auswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung bei, reduzieren die vorhabenbedingte Trennwirkung und begünstigen das städtebauliche Erscheinungsbild. Damit wird auch der Forderung der landesplanerischen Beurteilung im Raumordnungsverfahren nach einer „optimalen, umwelttechnischen und städtebaulichen Integration der Trassenführung im innerstädtischen Bereich“ Rechnung getragen.

Der Vorentwurf aus dem Jahre 1998 sowie das Planfeststellungsverfahren aus dem Jahre 2001 sahen aus Gründen einer bestmöglichen Verkehrsentslastung des Kernstadtbereiches einen direkten Anschluss der verkehrlich hoch belasteten „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“

an die Verlegungsstrecke vor. Wegen der sich zwischenzeitlich eröffneten Möglichkeit eines verkehrstechnisch günstigeren zentralen Ortsanschlusses südlich des Kreuzungspunktes mit der B 299alt im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Waldsassen sieht das neue Planungskonzept dort keine Anbindung mehr vor.

Bau-km 3+500 bis Bau-km 3+890

Als Ersatz für die zwischen der Liststraße und der Münchenreuther Straße auf der ehemaligen Bahnlinie verlaufenden Ortsstraße sowie im Hinblick einer möglichst effizienten, kostengünstigen und umwegfreien Verkehrsführung während der Bauausführung der beiden Trogbauwerke ist beabsichtigt, in Verlängerung der bestehenden „Baumeister-Emil-Engel-Straße“ in nordöstliche Richtung bis zur „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“ eine Querverbindung zu errichten. Eine bauzeitliche Vollsperrung der Schützenstraße / Münchenreuther Straße ist mangels zumutbarer verkehrlicher Alternativen nicht vertretbar.

Aufgrund der günstigen Netzlage trägt diese Querspange (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.08b) in Verbindung mit der St 2175, dem Kreisverkehrsplatz und die „Mitterteicher Straße“ mit Anbindung an die B 299neu zu einer zusätzlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 299alt von den auf der „Schützenstraße“ auftretenden örtlichen Verkehren (vornehmlich Ziel- und Quellverkehre aus den an der „Schützenstraße“ liegenden umfangreichen Baugebieten) bei. Die Verbindungsspanne wird dabei zunächst parallel zwischen der Troglage der B 299neu und einer alten Betriebshalle der angrenzenden Glasfabrik Lamberts und anschließend um eine auf dem Grundstück Fl. Nr. 719/2 befindliche Altlastenfläche (Das Landratsamt Tirschenreuth hat die Fläche mit Bescheid vom 24.06.2014 aus dem Altlastenverdacht im Sinne des § 9 Abs. 2 S. 1 BBodSchG entlassen und dieses Grundstück aus dem Altlastenkataster nach Art. 3 Abs. 1 BBodSchG unter dem Vermerk „Verdacht ausgeräumt“ gelöscht.) der Firma Lamberts (Rückstände aus einer ehemaligen Kohle-Gas-Gewinnung) geführt. Rund 200 m südwestlich davon bindet sie an die „Baumeister-Emil-Engel-Straße“ an. ~~Mit bereits erklärtem Einverständnis des Firmeninhabers muss dabei der ca. 24 m lange südwestliche Teil einer nicht mehr benötigten Unterstellhalle entfernt werden.~~

Dabei muss der ca. 24m lange südwestliche Teil der Unterstellhalle entfernt werden.

Die neu zu errichtende Ortsstraße wird um einen 2,30m breiten Gehweg ergänzt.

Die Altlastenfläche wird nach derzeitigem Kenntnisstand nicht berührt und verbleibt auch nach Fertigstellung der Verbindungsstraße im bisherigen Eigentum.

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

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

(Knotenpunkttyp IV) geplant, wobei die B 299neu aufgrund des bereits bestehenden Dammbauwerks der ehemaligen Bahnlinie über die St 2178 überführt wird. Hierdurch kann auch der Ziel- und Quellverkehr aus dem östlichen Stadtbereich auf die Verlegungstrasse gelangen und somit, unter der Voraussetzung begleitender baulicher und verkehrsrechtlicher Maßnahmen, sowohl den Stadtkern Waldsassens als auch den Ortsteil Hundsbach vom Verkehr entlasten.

Aufgrund der Netzfunktion der beiden Straßenzüge werden sich die dominierenden Eckströme in der Beziehung Waldsassens (B299neu) - Schirnding bzw. in der Übereckbeziehung Waldsassens (B 299alt) – St 2178 - Landesgrenze (B 299neu) einstellen, so dass die Verbindungsrampe aus verkehrstechnischen Gründen entweder im südlichen oder im nördlichen Quadranten anzuordnen ist. Da eine Platzierung im südlichen Quadranten wegen des ehemals dort vorhandenen Sportgeländes (jetzt Firma Kassecker) nicht möglich ist, erfolgt die Errichtung der Rampe im nördlichen Quadranten. Dort ist sie sowohl im Hinblick auf die Flächennutzung (landwirtschaftliche Flächen) als auch hinsichtlich der Geländeverhältnisse realisierbar. Die im Zuge des Bauabschnittes I. errichtete provisorische Anbindung der B 299neu an die St 2178 unmittelbar neben der ehemaligen Bahntrasse wird mit der Errichtung des neuen Knotenpunktes zurückgebaut.

Sowohl die St 2178 als auch die B 299neu erhalten jeweils an der Anschlussstelle der Verbindungsrampe eine Linksabbiegespur.

Um die erforderliche Durchfahrthöhe von 4,70 m im Zuge der St 2178 zu gewährleisten, wird zur Vermeidung einer unnötig hohen Dammlage der B 299neu die zu unterführende und ohnehin umzubauende St 2178 um ca. 0,8 m abgesenkt.

Mit der Errichtung der Verbindungsrampe zwischen der St 2178 und der B 299neu wird der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg Fl. Nr. 593/25 (vgl. BWVZ lfd. Nr. 1.27), über welchen auch das Anwesen auf Grundstück mit der Flurnummer 703/3 am Bauende (Bau-km 4+900 links) des Planungsabschnittes erschlossen ist, abgeschnitten. Der Weg wird an bestehender Stelle an die Verbindungsrampe angebunden.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Untergrundverhältnisse

Für das Gebiet um Waldsassens liegt keine großmaßstäbliche geologische Karte vor. Nach der geologischen Karte von Bayern stehen im Planungsgebiet in der Deckzone tertiäre

Ablagerungen (einer außeralpinen Entwicklung) des Miozäns an. Unter den tertiären Schichten folgen paläozoische Gesteine. Die Schichten des Ordoviziums sind teilweise zersetzt bzw. verwittert und umgelagert. Die Ausgangsgesteine sind Tonschiefer, Phyllite und Quarzite.

Zur Erkundung der Untergrundverhältnisse wurden entlang des Trassenbereiches insgesamt 18 Schürfungen niedergebracht:

Die Trasse verläuft entlang der ersten beiden Kilometer durch landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen. Demgemäß ist hier unter der Geländeoberkante Mutterboden in einer Schichtdicke zwischen 0,2 m und 0,4 m vorhanden. Darunter folgt entlang dieses Streckenabschnittes bis in eine Tiefe von ca. 2,5 m durchwegs stark bindiges, meist aus sandig-tonigem Schluff bestehendes Material. Der hier anstehende Boden ist somit in die Bodenklasse 3-5 und in die Frostempfindlichkeitsklasse F3 einzustufen.

Einige Schürfen wurden auf dem Bahnkörper der ehemaligen Bahntrasse niedergebracht. Während entlang des Streckenabschnittes bis zum Kreuzungspunkt mit der B 299alt noch der Bahnschotter in einer Stärke von ca. 0,3 m bis 0,5 m vorhanden ist, ist dieser im weiteren Verlauf der Bahntrasse bereits entfernt worden. Bei den Schürfen wurde bis etwa Bau-km 2+400 unter dem Gleisschotter eine weitgehend wasserdurchlässige, in ihrer Mächtigkeit zwischen 0,5 m und 1,5 m variierende Schicht aus schluffigem, kieselhaltigem Sand angetroffen. Darunter steht wiederum stark bindiges, aus sandig, tonigem Schluff bestehendes Material an. Im folgenden Streckenabschnitt bis zur „Mitterteicher Straße“ besteht der Untergrund bereits unmittelbar unter dem Gleisschotter aus stark bindigem Material. Ebenso wurden auch entlang des Trassenabschnittes zwischen der B 299alt und dem Bauende an der St 2178 überwiegend bindige Untergrundverhältnisse, bestehend aus feinsandigen bis kiesigen Schluffen angetroffen.

Im Bereich der Ingenieurbauwerke wurden, insbesondere entlang der beiden Trogbauwerke, zur genaueren Erkundung der geologischen und hydrologischen Untergrundverhältnisse eine Reihe von Aufschlussbohrungen niedergebracht sowie mehrere Grundwasserbeobachtungspegel gesetzt. Im Bereich des südwestlichen Trogbauwerks (B 299alt - Mitterteicher Str. / Prinz-Ludwig-Str.) wurden insgesamt 9 Aufschlussbohrungen ausgeführt. Die Bohrungen wurden dabei bis in unterschiedliche Tiefen entsprechend der Bauwerkseinbindung niedergebracht, wobei ein Teil zu Grundwassermesspegeln ausgebaut wurde. Mit den 9 Bohrungen, welche in einem Abstand von jeweils rd. 40 m im Bereich zwischen Bau-km 3+150 und Bau-km 3+470 bis in Tiefen von 8 m bis maximal 17 m abgeteuft wurden, sind vereinfacht dargestellt folgende Baugrundverhältnisse angetroffen worden: Unter einer Überdeckung aus Steinen, Kiesen oder humosen sandigen Schichten mit Dicken von 0,2 m bis 0,4 m und örtlichen Auffüllungen bis 2,4 m wurden tonige Schluffe bzw. schluffige Tone mit weicher bis steifer Konsistenz aufgeschlossen. Ab Tiefen von 1,2 m bis 5,4 m wurden sandige, schluffige Kiese erbohrt. In

diesen Kieszonen wurden eingelagerte Sand- und Tonschichten angetroffen. Ab Tiefenbereichen von 3,8 m bis 7,8 m wurden feinsandige schluffige Tone und mit der weiteren Bohrtiefe ein Tonstein bzw. verwitterter Tonschiefer mit quarzitischen Einlagerungen aufgeschlossen. Die Festigkeit des Tonsteins und Tonschiefers nahm mit der Bohrtiefe zu. Der Baugrund stellt sich somit in den Gründungsebenen ausreichend tragfähig dar.

Grundwasserspiegel

Bei allen Bohrungen wurde ein Grundwasserspiegel angetroffen, der sich nach Abschluss der Bohrarbeiten in einer Tiefe von 2,9 m und 4,7 m unter Geländeoberkante einstellte.

Trogbauwerke

Der Trogabschnitt bei Bau-km 3+300 (Kreuzung B 299neu / „Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße“ (B 299alt)) bindet somit in das obere Grundwasserstockwerk ein. Durch den relativ hohen Grundwasserspiegel werden weitgehend dichte Baugrubenwände ausgeführt.

Entlang des Trogbauwerks bei Bau-km 3+843 bis Bau-km 3+923 (Bereich der „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“) sind Aufschlussbohrungen durchgeführt worden, bei denen im Wesentlichen folgende Untergrundverhältnisse angetroffen wurden: Unter künstlichen Auffüllungen mit Dicken zwischen 0,4 m bis 1,9 m und unterschiedlichen Kornanteilen von kiesigen Sanden und Schluffen wurden sandige, kiesige Schluffe oder sandige, schluffige und teilweise kiesige Tone erbohrt. Diese bindigen Schichten aus umgelagertem Material weisen in weiteren Aufschlusstiefen stärkere kiesige und sandige Einlagerungen als wasserführend auf. Die aufgeschlossenen sandigen, teilweise kiesigen Tone bzw. Schluffe reichten bei allen Bohrungen bis zu den Endtiefen der Bohrungen von minimal 8 m und maximal 20 m. In allen Bohrungen stellte sich jeweils nach den Bohrarbeiten in einer Tiefe von 2,65 m bis 3,4 m unter Geländeoberkante der Grundwasserspiegel ein. Das vorgesehene Trogbauwerk befindet sich somit ebenfalls im Grundwasser und erfordert eine weitgehend wasserdichte Baugrubenumschließung. Die Strömungsrichtung des Grundwassers verläuft quer zur Trassenführung.

Diese Trogbauwerke sind in Ziffer 4.6 (Ingenieurbauwerke) näher beschrieben. Die Gründungssohle des Bauwerks befindet sich auf tragfähigem Material aus sandigen, kiesigen Tonen und Schluffen. Stark zusammendrückbare oder weiche Schichten wurden im Baugrund mit den Bohrungen nicht angetroffen.

Gleisschotteruntersuchung

Der Gleisschotter auf dem genannten Streckenabschnitt wurde nach den Vorgaben des Abfall-

Merkblattes Nr. 3.4/2 (Gleisschottermerkblatt) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt mit folgendem Ergebnis untersucht und bewertet. Vorrangig sollen entsprechend Abfall-Merkblatt Nr. 3.4/2 Altschotter oder dessen Fraktionen mit hoher Schadstoffbelastung ($\geq Z2$), soweit wirtschaftlich zumutbar, einer Behandlung zur Verminderung der Schadstoffbelastung zugeführt werden. Nach den vorliegenden Untersuchungen ist die Feinfraktion $<22,4\text{mm}$ der Gleisschotter über dem Zuordnungswert $Z2$ belastet. Die Grobfraktion $>22,4\text{mm}$ ist überwiegend gering belastet ($<$ Zuordnungswert $Z1.1$), kann aber auch in Bereichen von Belastungsschwerpunkten noch erheblich belastet sein ($>Z2$). Das Gros der Schadstoffe ist in der Feinfraktion gebunden. Der Gleisschotter ist durch maschinelles Absieben reinigungsfähig. Es bietet sich daher eine Behandlung durch Siebung vor Ort an. Die dann gewonnene Grobfraktion erfüllt auf der Grundlage der durchgeführten Laboranalytik zum überwiegenden Teil hinsichtlich des Belastungsgrades die Güteermale gemäß ZTV wwG-StB By05, kann also im Straßenbau verwertet werden.

Für Teilbereiche der Gleisschotter oder bei Belastungsschwerpunkten wurde mit dieser Untersuchung auch eine Überschreitung der Belastungsobergrenze für die Verwertung im Straßenbau für PAK in der Grobfraktion nachgewiesen. Die Einhaltung der Belastungsobergrenzen gemäß ZTV wwG-StB By05 für recyceltes Material ist daher durch entsprechende Analytik nachzuweisen.

Die Feinfraktion der Gleisschotterkörper überschreitet gemäß den vorliegenden Untersuchungen die Belastungsobergrenzen für eine Verwertung im Straßenbau. Dieses Material muss voraussichtlich einer Behandlung oder Verwertung im Deponiebereich zugeführt werden. Die Gleisschottermassen können auch durch einen zugelassenen, qualifizierten Entsorgungsbetrieb auf der Baustelle übernommen werden. Eine Verwertung in bodenähnlichen Anwendungen als Verfüllung in Gruben, Brüchen und Tagebauen ist gemäß Abfall-Merkblatt Nr. 3.4/2 auf Grund der Höhe der Belastungen nicht zulässig.

Der Gleisschotter kann auf der Grundlage der durchgeführten Analytik der AVV-Abfallschlüssel 170508 (Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 170507 fällt) zugeordnet werden. Der Gleisschotter ist damit im Sinne der Nachweisverordnung zum jetzigen Kenntnisstand nicht besonders überwachungsbedürftig.

Um eine ordnungsgemäße Entsorgung/Verwertung des belasteten Gleisschotters zu gewährleisten, sind Belastungsschwerpunkte zu separieren. Die Erstellung eines Verwertungs- bzw. Entsorgungskonzeptes im Rahmen der weiteren Planungen sowie eine fachtechnische Überwachung des Ausbaus der Gleisschotter wird empfohlen.

Sonstige Altlasten

Altlast bei Bau-km 2+330 rechts

1. Die Altablagerung (Kataster Nr. 37700572) auf den Flurnummern 207 und 208, Gemarkung Kondrau, Stadt Waldsassen, wird mit **Bescheid 178-23-Gö vom 29.10.19** aus dem Altlastenverdacht im Sinne des § 9 Abs. 2 Satz 1 BBodSchG entlassen.
2. Das in Ziffer 1. dieses Bescheides genannte Grundstück wird aus dem Altlastenkataster nach Art. 3 Abs. 1 BayBodSchG unter dem Vermerk „Verdacht ausgeräumt“ gelöscht.
3. Die Entlassung aus dem Altlastenverdacht ergeht unter folgenden Bedingungen und Auflagen:
 - Bei Erdarbeiten oder Nutzungsänderung ist das Landratsamt Tirschenreuth und das Wasserwirtschaftsamt Weiden zu benachrichtigen.
 - Die Bearbeitung der Bodentiefe ist auf 30 cm zu begrenzen

Altlasten im Bereich BW 3-1

Im Bereich des ehemaligen Betriebsgebäudes der Fa. Bareuther wurde eine nutzungsorientierte Bodensanierung durchgeführt. Das Gelände ist inzwischen bebaut. Grundwasseruntersuchungen belegen anthropogene Beeinträchtigungen durch AOX, Sulfat, DOC und Spuren von PAKs. Weiterhin wurde bei einem Pegel Arsen festgestellt, bei dem man jedoch davon ausgehen kann, dass sie geogen bedingt sind.

Die südlicher gelegene Altlastenfläche (**Altlast wurde saniert, Weiteres siehe Kat.Nr. 37700547**) der ehemaligen Glasfabrik Fa. Bloch hat keinen Einfluss auf die Baumaßnahme.

Altlasten zwischen BW 3-1 und BW 3-3

~~Hier liegt eine ehemalige Betriebsdeponie der Fa. Bareuther. Im Rahmen weiterer Erkundigungen wird überprüft, ob die Fläche von der Kanalführung angeschnitten wird und welche weiteren Maßnahmen daraus folgen.~~

Nach Aktenlage befindet sich auf der Fl.-Nr. 712/0 und ggf. 713/2 und 723, Gemarkung Waldsassen, eine Altablagerung (Kat.Nr. 37700034; Produktionsabfälle aus der Porzellanindustrie der ehem. Porzellanfabrik Bareuther), welche bis Ende der 70er Jahre aufgefüllt wurde. Im Rahmen einer Amtsermittlung durch das Wasserwirtschaftsamt (WWA) Weiden sollte auf der Verdachtsfläche eine orientierende Altlastenuntersuchung durchgeführt werden. Die Befunde sollten dabei auftragsgemäß hinsichtlich des Wirkungspfades Boden-Nutzpflanze, Boden-Mensch und Boden-Grundwasser in Form eines Kurzberichts bewertet werden.

Mit der Durchführung der Bodenuntersuchungen wurde das Sachverständigenbüro Dr. Eberlein & Eckstein umweltconsult GmbH (Sachverständige und Untersuchungsstelle nach § 18

BBodSchG) beauftragt.

Laut Gutachten ist für den Wirkungspfad Boden-Nutzpflanze keine Beeinträchtigung ableitbar. Die ermittelten Analyseergebnisse für die Bewertung des Wirkungspfades Boden-Mensch-Deponiegase ergaben für die meisten Parameter keine auffälligen Befunde mit Ausnahme von Arsen und Benzo(a)pyren. Die Prüfwerte für sensible Nutzung (Kinderspielplätze etc.) wurden vereinzelt überschritten, im jetzigen Zustand ist kein Gefährdungspotential ableitbar. Bei den orientierenden Bodenuntersuchungen des Wirkungspfades Boden-Grundwasser wurden im Feststoff für einige der untersuchten Schadstoffe auffällige Stoffgehalte festgestellt.

In allen Proben wurden geogenbedingt erhöhte Arsengehalte ermittelt. Weitere punktuelle und horizontalbezogenen Überschreitungen wurden für Barium, Blei, Cadmium, Kupfer, Vanadium, Mineralölkohlenwasserstoffe und PAK festgestellt. Die meisten Einzelstoffe wiesen im Eluat keine bzw. nur eine sehr geringe Mobilität auf. Für Vanadium, MKW und PAK wurden vereinzelt jedoch Gehalten über den Prüfwerten gemäß BBodschV ermittelt.

Insgesamt wurde festgestellt, dass die erhöhten Schadstoffgehalte (mit Ausnahme von Arsen) mit zunehmender Tiefe abnehmen und in Proben des natürlichen Untergrundes meist unauffällig waren. Die im April 2016 beprobten Grundwassermessstellen, GWM 301 und GWM 303, innerhalb der Altlastenverdachtsfläche wiesen keine Schadstoffe auf. Eine Grundwasserverunreinigung wurde nicht festgestellt. Die Ablagerungen werden von einem gering durchlässigen Schluff und Ton (GWM 302) unterlagert. Aufgrund der geringen Mobilität der im Feststoff erhöhten Schadstoffe und des geringen Schadstoffpotentials ist hinsichtlich der Bodenbefunde kein Gefährdungspotential.

Mit Bescheid vom 30.06.2020 wird die Altablagerung auf dem Grundstück mit den Fl.Nm. 712,713/2,723, Gemarkung Waldsassen, Stadt Waldsassen aus dem Altlastenverdacht im Sinne des §9 Abs.2 Satz 1 BBodSchG entlassen (Beachte Auflagen seitens des Bescheides).

Die Stadt beabsichtigt die Altablagerung zu sanieren.

In der Folge sind keine Maßnahmen beim Kanalbau, beim Bau der Ortsstraße und beim Bau der Radwegunterführung zu ergreifen.

Hinweis: Ohne Sanierung durch die Stadt Waldsassen würde etwaig anfallendes kontaminiertes Material beim Kanalbau, beim Bau der Ortsstraße und beim Bau der Radwegunterführung seitens des Vorhabenträgers nach aktueller Rechtslage entsorgt.

Altlasten im Bereich BW 3-3:

Nördlich des Troges befindet sich das Betriebsgelände der Fa. Lamberts. Westlich davon grenzt der Trog an ehemalige Teerteiche der Firma an. Auf diesen Flächen ist mit

produktionsspezifischen Bodenverunreinigungen zu rechnen, die auch den Trassenbereich erreichen können. Untersuchungen von Grundwasser aus den Pegeln im Trassenbereich stellten keinen erhöhten Schadstoffgehalt fest. Aus anderen Pegeluntersuchungen im Bereich des Betriebsgeländes ergaben sich jedoch GW-Verunreinigungen.

Hinweis zu den ehemaligen Teerteichen der Glasfabrik Lamberts:

Die ehemaligen Teerteiche sind nicht saniert. Auf diesen Flächen ist mit hohen glaswerksspezifischen Bodenverunreinigungen zu rechnen. Das Landratsamt Tirschenreuth hat die Fläche mit Bescheid vom 24.06.2014 aus dem Altlastenverdacht im Sinne des § 9 Abs. 2 S. 1 BBodSchG entlassen und dieses Grundstück aus dem Altlastenkataster nach Art. 3 Abs. 1 BBodSchG unter dem Vermerk „Verdacht ausgeräumt“ gelöscht.

Um mögliche Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Teerteiche zu prognostizieren, wurden Sondierungen durchgeführt und bestehende Bohrprofile ausgewertet. In zahlreichen Sondierungen wurde entweder kein Teer angetroffen oder es liegen nur Gemische aus Erdaushub, Bauschutt und Teer vor. Nach den Sondierungen des Ingenieurbüros Pedall aus dem Jahr 2015 ist die Ablagerung bis zu 3 m mächtig. Zähflüssiger Teer tritt nur bereichsweise auf (vgl. Unterlage 13.3c).

Massenbilanzierung

Die Massenbilanz weist aus, dass zur Herstellung des Straßenkörpers ca. 30.000 m³ Dammschüttmaterial benötigt werden, aus den Einschnittsbereichen sowie aus dem Baugrubenaushub für die beiden Trogbauwerke werden rd. 200.000 m³ Erdmaterial gewonnen, so dass ein Erdmassenüberschuss von rd. 170.000 m³ anfällt.

Diese Überschussmassen werden in - trassennahen - Seitenablagerungen bzw. Deponieflächen abgelagert. Vorgesehen sind hierfür:

- die Auffüllung der sich aus der bestehenden und neuen Bundesstraße sowie des Anschlussastes ergebenden Dreiecksfläche bei Bau-km 0+350 links (BwVz lfd.Nr. 7.04) mit einem Volumen von ca. 30.000 m³,
- ~~— die Schüttung eines Erdwalls aus Überschussmassen von Bau km 0+550 bis 1+220 links (BwVz lfd.Nr. 7.08b) mit einem Volumen von ca. 5.500 m³,~~
- ~~— die Auffüllung der sich aus der neuen Bundesstraße, der ehemaligen Bahntrasse und eines öffentlichen Feld- und Waldweges ergebenden Fläche bei Bau-km 1+800 rechts (BwVz lfd.Nr. 7.05) südlich der Trasse bis zu einer Höhe von rd. 2,50m über bestehendem Geländeniveau mit einem Volumen von ca. 70.000 m³, wobei diese Fläche nach erfolgter Auffüllung als naturschutzfachliche Kompensationsfläche vorgesehen ist,~~
- die Fläche im Anschlusskringel zwischen der B 299neu und der St 2178 bei Bau-km 4+800

links (BwVz lfd.Nr. 7.07) mit einem Volumen von ca. 30.000 m³ und
~~die ehemaligen Tongruben bei Bau-km 3+200 links (BwVz lfd.Nr. 7.06 und Unterlage 7.1 Blatt
 6) mit einem Volumen von ca. 95.000 m³.~~

4.5 Entwässerung

Das auf den Fahrbahnen, Banketten und Böschungen anfallende Oberflächenwasser wird, soweit es nicht breitflächig versickert, über Mulden und Rohrleitungen gesammelt und über vorgeschaltete Regenrückhaltebecken gedrosselt und vorgereinigt in den jeweiligen Vorfluter eingeleitet. Entlang der 4,9 km langen Verlegungsstrecke sind im Einzelnen folgende Entwässerungsmaßnahmen vorgesehen:

0. Das anfallende Oberflächenwasser auf der B 299neu von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+200 wird über Entwässerungsmulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen den bestehenden Entwässerungseinrichtungen der B299alt (Richtung Mitterteich) zugeführt. Diese leiten das Wasser der Lausnitz als Vorflut zu.

1. **Einleitungsstelle E1** (max. 42 l/s)

bei Bau-km 2+165 in den Glasmühlbach (Fl.Nr.166) (vgl. Berechnungen 9.3 1A-1F)

Das anfallende Oberflächenwasser (vgl. Unterlage 9.1 blaue Flächendarstellung)

- auf der B299 (Bau-km 0+200 bis Bau-km 2+130),
- auf öffentlichen Feld- und Waldwegen und
- dem Gelände (Flächen A1.1 - A1.5)

wird über Mulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen einem Regenrückhaltebecken (RRB 1) bei Bau-km 2+100 links zugeführt. Der gedrosselte Ablauf (42 l/s) aus dem geteilten Becken mit einem Gesamtvolumen von 600 m³ erfolgt in den Glasmühlbach. Das Becken wird naturnah gestaltet und sowohl mit einem Leichtstoffabscheider als auch mit einem Notüberlauf ausgestattet.

2. Das anfallende Oberflächenwasser auf der B 299 von Bau-km 2+130 bis Bau-km ~~2+240~~ **2+420** versickert im Wesentlichen über die Bankette und Böschungen. Etwaig anfallendes Wasser in der am Böschungsfuß angeordneten Mulde wird dem Glasmühlbach zugeführt.

3. **Einleitungsstelle E2** (max. ~~49~~ **11** l/s)

bei Bau-km 2+165 links in den Glasmühlbach (FI.Nr.166) (vgl. Berechnungen 9.3, **Blätter 9.3b 2A-2E**)

Das anfallende Oberflächenwasser (vgl. Unterlage **9.1 Blatt 1b** violette Flächendarstellung)

- auf der B299 (Bau-km 2+240 **2+420** bis Bau-km 3+000),
- auf öffentlichen Feld- und Waldwegen
- auf Ortsstraßen und
- dem Gelände (Flächen A2.1 – A2.2)

wird über Mulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen einem Regenrückhaltebecken (RRB 2) bei Bau-km 2+280 links zugeführt. Der gedrosselte Ablauf (19 **11** l/s) aus dem geteilten Becken mit einem Gesamtvolumen von ~~200~~ **110**m³ erfolgt in den Glasmühlbach. Das Becken wird naturnah gestaltet und sowohl mit einem Leichtstoffabscheider als auch mit einem Notüberlauf ausgestattet.

4. Einleitungsstelle E3 (max. 19 l/s)

bei Bau-km 4+663 links in den Forellenbach (FI.Nr.903,905) (vgl. Berechnungen 9.3 3A-3E)

Das anfallende Oberflächenwasser (vgl. Unterlage 9.1 braune Flächendarstellung)

- auf der B 299 (Bau-km 3+000 bis Bau-km 4+700) und
- dem Gelände (Fläche A3.1)

wird über Mulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen einem Regenrückhaltebecken (RRB 3) bei Bau-km 4+600 links zugeführt. Der gedrosselte Ablauf (19 l/s) aus dem geteilten Becken mit einem Gesamtvolumen von 450 m³ erfolgt in den Forellenbach. Das Becken wird naturnah gestaltet und sowohl mit einem Leichtstoffabscheider als auch mit einem Notüberlauf ausgestattet.

5. Einleitungsstelle E4 (max. 15 l/s)

bei Bau-km 4+650 rechts in den Forellenbach (FI.Nr.933) (vgl. Berechnungen 9.3 4A-4E)

Das anfallende Oberflächenwasser (vgl. Unterlage 9.1 grüne Flächendarstellung)

- auf der B 299 (Bau-km 4+700 bis Bau-km 4+900) einschl. Rampe der St 2178,
- auf öffentlichen Feld- und Waldwegen,
- auf der Egerer Str. und
- dem Gelände (Fläche A4.1-A4.4)

wird über Mulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen einem Regenrückhaltebecken (RRB 4) bei Bau-km 4+650 rechts zugeführt. Der gedrosselte Ablauf (15 l/s) aus dem geteilten Becken mit einem Gesamtvolumen von 250 m³ erfolgt in den Forellenbach. Das Becken wird naturnah gestaltet und sowohl mit einem Leichtstoffabscheider als auch mit einem Notüberlauf ausgestattet.

6. Das in den beiden anschließenden Trog- und Einhausungsbereichen sowie im dazwischenliegenden Trassenbereich anfallende Niederschlagswasser wird über Einzeleinläufe gesammelt und über Längsleitungen zum Tiefpunkt des jeweiligen Trogbauwerks geführt. Dort wird es über eine beide Trogbauwerke entwässernde, neu zu errichtende Freispiegelleitung DN 600 dem am nordöstlichen Stadtrand verlaufenden Forellenbach zugeführt.

Alternativ hierzu wurde auch die Möglichkeit einer Einleitung in das städtische Kanalnetz untersucht. Hierfür müsste jedoch die Sohlhöhe des neu zwischen der Mitterteicher Straße und der Schützenstraße zu errichtenden städtischen Abwasserkanals DN 1200 / DN 1400 deutlich tiefer bis unter die Sohle der beiden Troglagen geführt werden, um die Trogentwässerung im freien Gefälle an diesen Kanal anschließen zu können. Dies wurde insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen sowie zur Vermeidung der Vermischung der Zuständigkeiten verworfen. In Anbetracht des bereichsweise jetzt schon überschrittenen Abflussvermögens des städtischen Kanalnetzes wird es jedoch aus straßenbaulicher Sicht für notwendig erachtet, eine vom öffentlichen Kanalnetz unabhängige, wenngleich in der Herstellung etwas teurere, Oberflächenwasserableitung anzustreben.

Die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken erfolgte mit dem vom Bayerischen Landesamt für Wasserwirtschaft zur Verfügung gestellten DV-Programm (A117) zur Bemessung von Regenrückhalteräumen nach dem einfachen Verfahren des Arbeitsblattes ATV-DVWK-A117 (vgl. Entwurfsunterlage Nr. 9.3).

Die Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlungsanlage vor Einleitung von Straßenwasser in ein oberirdisches Gewässer wurde mit dem DV-Programm (M153) des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft ermittelt. Die Ergebnisse weisen aus, dass aufgrund des

vorliegenden Belastungsgrades des von den Straßenflächen zu erwartenden Regenabflusses sowie unter Berücksichtigung der Belastbarkeit des betroffenen Fließgewässers an allen Einleitungsstellen eine qualitative Regenwasserbehandlung vorzunehmen ist. In allen Fällen reicht jedoch das ohnehin vorgesehene Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken aus, das verunreinigtes Oberflächenwasser vor der Einleitung in den Vorfluter so weit zu reinigen, dass dem Schutzbedürfnis des Gewässers ausreichend Rechnung getragen wird.

Die Ausgangsdaten und die Ergebnisse der hydraulischen Berechnungen können der Entwurfsunterlage Nr. 9.3 entnommen werden. Im Einzelnen ergeben sich folgende Bemessungsdaten für die jeweiligen Regenrückhaltebecken:

- Regenrückhaltebecken RRB1 bei Bau-km 2+100 links:
erforderliches Speichervolumen: ca. 600 m³
Vorfluter: Glasmühlbach
gewählter durchschnittlicher Drosselabfluss: 42 l/s

- Regenrückhaltebecken RRB2 bei Bau-km 2+380 links:
erforderliches Speichervolumen: ca. ~~200~~ 110 m³
Vorfluter: Glasmühlbach
gewählter durchschnittlicher Drosselabfluss: ~~19~~ 11 l/s

- Regenrückhaltebecken RRB3 bei Bau-km 4+600 links:
erforderliches Speichervolumen: ca. 450 m³
Vorfluter: Forellenbach
gewählter durchschnittlicher Drosselabfluss: 19 l/s

- Regenrückhaltebecken RRB4 bei Bau-km 4+650 rechts:
erforderliches Speichervolumen: ca. 250 m³
Vorfluter: Forellenbach
gewählter durchschnittlicher Drosselabfluss: 15 l/s

Der für das Planfeststellungsverfahren notwendige wasserrechtliche Fachbeitrag in dem die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§27 und 47 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) geprüft wird, ist in der Unterlage 9.4d zu finden (siehe auch Punkt 5.5.4).

4.6 Ingenieurbauwerke

- Bauwerk 0-1 bei Bau-km 0+906 - Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges
Die Überführung ist notwendig, um das landwirtschaftliche Wegenetz beiderseits der Umgehungsstraße wieder funktionsfähig herzustellen und dem landwirtschaftlichen Verkehr ein gefahrloses Queren der B 299neu zu ermöglichen. Die Hauptabmessungen des Bauwerkes betragen:

Kreuzungswinkel:	100 ^{gon}
Lichte Weite:	≥ 20,00 m
Lichte Höhe:	≥ 4,70 m
Breite zwischen den Geländern:	6,00 m

Die häufige Benutzung durch überbreite landwirtschaftliche Maschinen des landwirtschaftlichen Verkehrs erfordert für das vorliegende Überführungsbauwerk eine Breite zwischen den Geländern von 6,0 m.

- Bauwerk 1-1 bei Bau-km 1+224 - Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte

Das Bauwerk dient neben der Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung nach Königshütte insbesondere auch der Erschließung des südlich der Umgehungsstraße gelegenen Aussiedlerhofes sowie der dort landwirtschaftlich genutzten Flur. Die Hauptabmessungen des Bauwerks betragen:

Kreuzungswinkel:	100 ^{gon}
Lichte Weite:	≥ 20,00 m
Lichte Höhe:	≥ 4,70 m
Breite zwischen den Geländern:	6,00 m

Nachrichtlich: Verkehrsrechtlich wird die Gemeindeverbindungsstraße in diesem Bereich auf 50 km/h begrenzt.

- Bauwerk 2-1 bei Bau-km ~~2+022~~ 2+024- Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges

Die Unterführung ist notwendig, um die überwiegend von Kondrauer Landwirten bewirtschafteten umfangreichen Flächen östlich der Umgehungsstraße gefahrlos erreichen zu können sowie eine viel benutzte Wanderwegbeziehung zum nahe gelegenen Wondrebtal aufrecht zu erhalten. Das Bauwerk erhält folgende

Abmessungen:

Kreuzungswinkel: 70,76^{gon}

Lichte Weite: $\geq 5,50$ m

Lichte Höhe: $\geq 4,50$ m

Breite zwischen den Geländern: 11,50 m

- Bauwerk 2-2 bei Bau-km 2+166 - Querung des Glasmühlbaches

Bei Bau-km 2+166 kreuzt der Glasmühlbach mittels eines rechteckigen Stahlbetonrahmendurchlasses den hier ca. 11 m hohen Bahnkörper. Die Trasse der B 299neu schleift in diesem Bereich in die Bahntrasse ein, was zur Folge hat, dass die bestehende Glasmühlbachbrücke in westliche Richtung verbreitert werden muss. Die Hauptabmessungen des Bauwerks betragen:

Kreuzungswinkel: 94,31^{gon}

Lichte Weite: ca. 2,80 m

Lichte Höhe: ca. 3,13 m

- Bauwerk 2-3 bei Bau-km 2+381 - Bestehende Unterführung einer Ortsstraße

Das bestehende Brückenbauwerk im Zuge der ehemaligen Bahntrasse befindet sich in einem desolaten Zustand; der aus Stahlträgern bestehende Überbau ist teilweise zurückgebaut. Insgesamt ist das Bauwerk nicht mehr sanierungswürdig und muss erneuert werden. Die Hauptabmessungen des neuen Bauwerks betragen:

Kreuzungswinkel: 100^{gon}

Lichte Weite: $\geq 8,00$ m

Lichte Höhe: $\geq 4,50$ m

Breite zwischen den Geländern: 11,50 m

- Bauwerk 3-1 von Bau-km 3+185 bis Bau-km 3+429 - Überdeckte Tieflage mit Trogbauwerk

Die vorliegende Planung sieht in diesem Kreuzungsbereich mit der B 299alt eine höhenfreie Querung der B 299neu mit dem vorhandenen Ortsstraßennetz in Form einer Tieflage der Verlegungsstrecke vor. Die neu geplante Trasse der B 299 quert im Bereich des ehemaligen Bahnhofgebäudes höhenfrei die bestehende B 299, den Straßenzug Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße. Für die verkehrliche Anbindung der Konnersreuther Straße und der Bahnhofstraße entsteht auf dem geplanten knapp 80 m langen überdeckten Bereich der Tieflage ein Kreisverkehrsplatz (vgl. Ziff. 4.3.).

Innerhalb des Bauwerks sind eine 7,5 m breite Fahrbahn und je 1,0 m breite Notgehwege vorgesehen. Die lichte Weite beträgt 9,5 m.

wasserdichte Wanne

Aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers wird eine wasserdichte Wanne ausgeführt, welche in den Bereichen der querenden Straßen auf eine Länge von knapp 80 m überdeckt wird. Die ~~anhand des~~ **in Abhängigkeit vom bisherigen** Bemessungswasserstand ~~vorgegebene~~ **sich ergebende** Länge der Wanne beträgt **ca.** 244 m. Außerhalb der Grundwasserwanne werden auf der Südseite in Verlängerung der Trogwände 25 m lange Winkelstützwände in Ortbetonbauweise erforderlich. Die Bauwerkssohle befindet sich mit Ausnahme eines kurzen Bereiches in Trogmitte, mit einer knappen Einbindung in den anstehenden Tonstein, stets über dem Felshorizont innerhalb der schluffigen Tone und tonigen Schluffe mit Einlagerungen von wasserführenden Sanden und Kiesen.

Das Grundwasser strömt die Wanne seitlich an. Der Bemessungswasserstand und Fließrichtung wurde von der LGA Bautechnik GmbH auf Grundlage längerer Messreihen an den für dieses Bauwerk 2005 eingerichteten Pegeln festgelegt. Der Bemessungswasserstand ist entsprechend des in den Pegeln festgestellten Grundwasserstandes variabel. Die abzuleitenden Wassermengen im Bau- und im Endzustand wurden vom Ingenieurbüro für Hydrologie und Umweltschutz Piewak und Partner ermittelt. Sie betragen im Bauzustand ca. 4 l/sec und im Endzustand ca. 23 l/sec. Die Wanne wird im Schutz einer wasserdichten Bohrpfahlwand errichtet, die den Grundwasserstrom unterbricht. Durch nachfolgende Maßnahmen wird gewährleistet, dass es infolge des Baus und des Betriebs des Trogbauwerks nicht zu einer Veränderung der bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse in Form von einer Über- bzw. Unterschreitung der natürlichen maximalen bzw. minimalen Grundwasserstandes im Bereich der benachbarten Grundstücke kommt, wodurch diese, insbesondere sich darauf befindliche Gebäude beeinträchtigt (Vernässungen, Setzungen) werden könnten:

Entlang der Bohrpfahlreihen werden Längsdrainagen eingebaut. Die Höhenlage ist so bemessen, dass sie dem Mittel aus gemessenen minimalen und maximalen Grundwasserständen entspricht. Damit kann ausgeschlossen werden, dass die gemessenen Grundwasserhöchststände durch die Baumaßnahme überschritten werden.

Unter dem Trog werden **mindestens bis zu** 4 Dükerleitungen eingebaut, die über Zulaufschächte das von der Längsleitung ankommende Grundwasser durchleiten und über

Verteilerschächte in die stromabwärtige Längsleitung einleiten und verteilen. ~~Die Düker werden so bemessen~~ Die Zu- und Ablaufeinrichtungen in den Dükerschächten werden so bemessen und eingestellt, dass die Durchflussmenge dem zu bemessenden durchzuleitenden Grundwasseranfall entspricht.

Die Bohrpfähle binden in den dichten Felshorizont ein. Die Konstruktion ergibt sich aus den grundbautechnischen Untersuchungen. Nach dem geotechnischen Entwurfsbericht ist diese Verbauvariante erforderlich.

Soweit Spundwände als Baubehelf notwendig sind, werden sie mit Rücksicht auf die nahe Bebauung erschütterungsarm eingebaut.

Vereinzelt kann durch Einlagerungen mit einem durchlässigen Bodenmaterial gestautes Grundwasser auftreten. Um Sohlaufbrüche in der Baugrube zu vermeiden, kann es innerhalb der Baugrube erforderlich werden Entspannungsbrunnen vorzusehen.

Das in der Wanne anfallende Wasser wird über Einläufe gesammelt und im Freispiegelgerinne in einer Längsleitung am Tiefpunkt der Wanne in einen neu zu erstellenden Straßenentwässerungskanal DN 600 eingeleitet, welcher entlang der neuen Trasse bis zur Wanne Schützenstraßen und von dort weiter bis zum Regenrückhaltebecken bei Bau-km 4+550 verläuft.

~~Die Wanne wird in zwei Abschnitten hergestellt, dabei ergeben sich folgende Bauphasen:~~

- ~~○ Verlegung der zahlreichen Sparten im Kreuzungsbereich,~~
- ~~○ Herstellung des neuen Mischwasser- und Straßenentwässerungskanals (DN 1200 neu und DN 600 neu mittels Vortrieb) entlang der geplanten Wanne bis zur Schützenstraße und weiter in der Münchenreuther Straße bis zum Anschluss an den bestehenden Mischwasserkanal in der B 299alt (Egerer Straße),~~
- ~~○ Verlegung der Bundesstraße im Kreuzungsbereich Richtung Norden,~~
- ~~○ Herstellung der Pfahlwände des südlichen Bauabschnittes mit Einbau der Dükerschächte, Überleitungen und der Drainagelängsleitung mit Hilfe eines Grabenverbaus,~~
- ~~○ Inbetriebnahme der Düker des südlichen Abschnittes,~~
- ~~○ Verlegung der bestehenden B 299 auf den ersten BA,~~
- ~~○ Herstellung der Pfahlwände des nördlichen Bauabschnittes mit Einbau der Dükerschächte, Überleitungen und der Drainagelängsleitung mit Hilfe eines~~

Grabenverbaus,

- ~~○ Inbetriebnahme der Düker des nördlichen Abschnittes,~~
- ~~○ Herstellung des nördlichen Wannenschnittes mit Deckel,~~
- ~~○ Kurze Sperre der B 299alt, Herstellung des Kreisverkehrs, Wiederinbetriebnahme der Stadtstraßen,~~
- ~~○ die Fußgänger werden bauzeitlich neben der B 299alt geführt.~~

Das Trogbauwerk 3-1 enthält folgende wesentliche Bauphasen:

- Verlegung der zahlreichen Sparten im Kreuzungsbereich,
 - Herstellung der neuen Mischwasser- und Straßenentwässerungskanäle (DN 1200 neu in offener Bauweise, DN 1400 in Vortriebsbauweise und DN 600 neu mittels Vortrieb) entlang der geplanten Wanne bis zur Schützenstraße und weiter in der Münchenreuther Straße (hier DN1600) bis zum Anschluss an den bestehenden Mischwasserkanal in der B 299alt (Egerer Straße),
 - Bau des künftigen Anschlussastes von der Mitterteicher Straße (B 299 alt) zur B 299 neu, bauzeitlich jedoch bis zur Bahnhofstraße, um über diese die Anbindung zur Prinz-Ludwig-Straße herzustellen.
 - Herstellung der Pfahlwände, Dükerschächte, Düker unter den Trogsohlen und der Drainagelängsleitungen.
 - Inbetriebnahme der Düker,
 - Herstellung des Trogdeckels und des darauf befindlichen Kreisverkehrs mit den Anbindungen.
 - Inbetriebnahme des Kreisverkehrs
 - die Fußgänger werden bauzeitlich neben dem Anschlussast B 299 alt - B 299 neu und über die Bahnhofstraße zur Prinz-Ludwig-Straße geführt.
- Bauwerk 3-2 bei Bau-km 3+552 - Unterführung eines Geh- und Radweges
Das geplante Unterführungsbauwerk ist notwendig, um die stark ausgeprägte, fußläufige Beziehung zwischen der „Schützenstraßensiedlung“ und dem Stadtkern aufrecht zu erhalten und dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr ein sicheres Überqueren der neuen Bundesstraße zu ermöglichen. Die Hauptabmessungen des Bauwerks betragen:

Kreuzungswinkel: 87,7^{gon}
Lichte Weite: ≥ 4,00 m

Lichte Höhe: $\geq 2,50$ m
 Breite zwischen den Geländern: 11,50 m

- Bauwerk 3-3 von Bau-km 3+682 bis Bau-km 4+052 - Überdeckte Tieflage mit Trogbauwerk
 Durch die höhenfreie Kreuzung bleibt die verkehrliche Anbindung der „Schützenstraßensiedlung“ an den Stadtkern erhalten. Gefahren durch kreuzenden Verkehr werden dadurch ausgeschlossen. Wie beschrieben, wird die B 299neu aufgrund der beengten örtlichen Gegebenheiten (Bebauung) in Tieflage mit einem Trogbauwerk und einem knapp 80 m langen Einhausung unter der „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“ hindurchgeführt. Die Bauweise und die lichten Abmessungen entsprechen im Wesentlichen denen der Wanne BW 3-1. Die Wände werden in der Geometrie der südwestlichen Wanne (BW 3-1) ausgeführt.

An beiden Enden der Grundwasserwanne ~~beginnen~~ **schließen ein- bzw. zweiseitige** niedrige Einschnittsböschungen **an**. Die Gesamtlänge beträgt in Abhängigkeit vom **derzeitigen** Bemessungswasserstand ca. 370 m.

Die hydrologischen und geologischen Verhältnisse unterscheiden sich nicht wesentlich vom Trog BW 3-1. Auch hier taucht die Wanne im mittleren Bereich nur geringfügig in den Felshorizont ein. Darüber stehen bindige Böden mit teilweise sandig-kiesigen Einlagerungen an.

wasserdichte Wanne

Das Grundwasser strömt seitlich an. Der **derzeitige** Bemessungswasserstand und die Fließrichtung wurden von der LGA Bautechnik GmbH auf Grundlage längerer Messreihen an den für dieses Bauwerk 1998 eingerichteten Pegeln festgelegt. Der Bemessungswasserstand ist entsprechend des in den Pegeln festgestellten Grundwasserstandes variabel. Die abzuleitenden Wassermengen im Bau- und im Endzustand wurden vom Ingenieurbüro für Hydrologie und Umweltschutz Piewak und Partner ermittelt. Sie betragen im Bauzustand ca. 1 l/sec und im Endzustand ca. 11 l/sec. Analog zum BW 3-1 wird das Bauwerk im Schutz einer wasserdichten Bohrpfehlwand errichtet, die den Grundwasserstrom unterbricht. Analog wird deshalb auch die Durchführung des Grundwasserstroms technisch gelöst.

Auch für diese Wanne sind entsprechend den grundbautechnischen Untersuchungen überschnittene Bohrpfähle notwendig. Der Bereich der Einhausung wird in sogenannter Deckelbauweise errichtet, was aus Gründen der eingeschränkten Platzverhältnisse notwendig ist und zu äußerst geringen Bodenverformungen im Bereich der Bebauung führt.

Bei den im Jahr 1997 durchgeführten Anschlussbohrungen B1 - B7 und Pegelbohrungen P1 - P4 wurden in unterschiedlichen Tiefen immer wieder verstärkt in sandigen-kiesigen Zwischenlagen Wassereintritte und Anstiege im Bohrloch festgestellt. (Gutachten LGA GI 9711946 vom 17.02.1998). Die beobachteten Anstiege deuten darauf hin, dass die wasserführenden Schichten, Klüfte und die kiesigen, sandigen Linsen teilweise untereinander verbunden sind.

Bei den im Jahr 2013 neu errichteten Grundwassermessstellen GWM 101 - GWM 104, GWM 201 - 204, GWM 301 - 303 wurde bei GWM 104 B kein Grundwasser angetroffen, bei allen anderen in jeweils nur einer Tiefenlage bei unterschiedlichen Tiefen von ca. 6,92 - 13,52 m bei der 100-Reihe (BW 3-1) in 2,07 - 6,84 m bei der 200-Reihe (BW 3-3) und in 6,25 - 7,83 m bei der 300-Reihe (zwischen BW 3-1 und 3-3).

~~Die Gefahr von Sohlaufbrüchen können Entspannungsbrunnen erfordern. Bei der Durchführung der Aufschlussbohrungen wurden bis zu drei Grundwasserhorizonte angebohrt, wobei das Grundwasser in dem untersten Horizont stark gespannt war. Es wurde ein Anstieg des Wassers um mehr als 5 m innerhalb des Bohrrohres beobachtet. Eine dichte Baugrubenumschließung ist bei diesen Böschungen für die Herstellung der Wanne unumgänglich.~~

Eine weitgehend dichte Baugrubenumschließung mit Einbindung der Bohrpfähle in den dichten Felshorizont ist auch für die Herstellung dieser Wanne unumgänglich. Gespanntes Grundwasser in der Baugrube und damit verbundene Gefahr von Sohlaufbrüchen erfordert gegebenenfalls Entspannungsbrunnen.

~~Durch nachfolgende Maßnahmen wird~~ Analog zum BW 3-1 wird auch bei diesem Trog durch entsprechend dimensionierte Einrichtungen gewährleistet, dass es infolge des Baus und des Betriebs des Trogbauwerks nicht zu einer Veränderung der bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse in Form von einer Über- bzw. Unterschreitung der natürlichen maximalen bzw. minimalen Grundwasserstandes im Bereich der benachbarten Grundstücke kommt, wodurch diese, insbesondere sich darauf befindliche Gebäude beeinträchtigt (Vernässungen, Setzungen) werden könnten:

Auch für diese Wanne sind bis zu vier insgesamt mindestens vier Grundwasserdüker geplant, an die wie bei BW 3-1 die längs verlaufenden Drainageleitungen, die mit Regulierungseinrichtungen ausgestattet sind, angeschlossen werden. Die Zu- und Ablaufleitungen in den Dükerschächten werden so bemessen und eingerichtet, dass die

Durchflussmenge dem durchzuleitenden Grundwasseranfall entspricht. Das anfallende Wasser wird auch hier im Freispiegelgerinne am Tiefpunkt der Wanne in den bereits erwähnten neu zu erstellenden Abwasserkanal DN 600 eingeleitet. Die Herstellung eines Betriebsgebäudes mit Pumpstation erübrigt sich auch hier.

Die Wanne wird in zwei Abschnitten hergestellt. Dabei ergeben sich folgende Bauphasen:

- ~~○ Verlegung der zahlreichen Sparten im Kreuzungsbereich (Kanäle DN 1400 neu, DN 1600 neu und DN 600 neu bereits im Vorgriff mit Wanne Kreisverkehr [BW 3-1] ausgeführt).~~
- ~~○ Umlegung des Verkehrs der Schützen- Münchenreuther Straße auf die vorab errichtete neue Ortsstraße (Baubehelf) zwischen der Baumeister-Emil-Engel-Straße und der Schützenstraße mit Einbau der Dükerschächte, Überleitungen und der Drainagelängsleitung mit Hilfe eines Grabenverbaus,~~
- ~~○ Inbetriebnahme der Grundwasserdüker dieses Abschnittes~~
- ~~○ Herstellung des Deckels, Straßenbauarbeiten auf dem Deckel~~
- ~~○ Rückverlegung des Verkehrs~~
- ~~○ Herstellung des Troges (auch unter dem Deckel)~~
- ~~○ Die Fußgänger benutzen bauzeitlich die Verlängerung des Stationsweges entlang des Friedhofes zur Münchenreuther Straße.~~

Das Trogbauwerk 3-3 enthält folgende wesentliche Bauphasen:

- Verlegung der zahlreichen Sparten im Kreuzungsbereich (Kanäle DN 1400 neu, DN 1600 neu und DN 600 neu bereits im Vorgriff mit Wanne Kreisverkehr [BW 3-1] ausgeführt).
- Umlegung des Verkehrs der Schützen- Münchenreuther Straße auf die vorab errichtete neue Ortsstraße (Baubehelf) zwischen der Baumeister-Emil-Engel-Straße und der Schützenstraße.
- Am neuen Knoten von Schützenstraße / Münchenreuther Straße mit Chodauer Straße und vor beschriebener Ortsstraße ist vor den Bauarbeiten am Trog das Absturzbauwerk für den neuen Abwasserkanal DN 1400 und dem aus der Schützenstraße ankommenden Kanal zu errichten. Die umschlossene Baugrube dieses Schachtbauwerkes ist zugleich Startgrube für den Vortrieb des unter der Trogsohle verlaufenden Kanals DN 1600 in Richtung Münchenreuther Straße und dem Straßenentwässerungskanal DN 600 in Richtung Bauende sowie Zielgrube für die

ankommenden Kanäle DN 1400 und DN 600. Bis zur Fertigstellung des vorbeschriebenen Knoten über dem Schachtbauwerk werden Chodauer Straße und neue Ortsstraße behelfsmäßig auf das künftige Baugrundstück der B 299 neu verlegt. Die Schützenstraße ist über die Binhackstraße und dem Stationsweg bzw. Gerwigstraße an die Chodauer Straße angeschlossen.

- Die Trogherstellung des überdeckten Abschnittes erfolgt in Deckelbauweise. Zunächst wird mit dem Herstellen der beiden Grundwasserdüker vor und nach dem Deckelbereich mit den Drainagelängsleitungen begonnen, anschließend mit dem Einbringen der überschnittenen Bohrpfähle und dem darüber liegenden Deckel mit dem Straßenaufbau. Bis zur Fertigstellung der Straßenbauarbeiten auf dem Deckel kann die Münchenreuther Straße temporär mit einer Einbahnregelung an die Ortsstraße bei ca. Bau-km 3+825 angeschlossen werden. Ebenso kann eine Verkehrsführung temporär über den verlängerten Stationsweg zur Gerwigstraße erfolgen
- Herstellen und Inbetriebnahme der restlichen Grundwasserdüker und Herstellen der Trogabschnitte vor und nach dem Deckelbereich sowie unter dem Deckel.
- Die Fußgänger benutzen bauzeitlich die Verlängerung des Stationsweges entlang des Friedhofes zur Münchenreuther Straße.

- Bauwerk 4-1 bei Bau-km 4+705 - Unterführung der Staatsstraße 2178

Das Bauwerk ist aus Gründen eines sicheren und reibungslosen Verkehrsablaufes auf beiden Straßenzügen notwendig. Die Hauptabmessungen des Bauwerks betragen:

Kreuzungswinkel:	82,46 ^{gon}
Lichte Weite:	≥ 18,50 m
Lichte Höhe:	≥ 4,70 m
Breite zwischen den Geländern:	11,50 m

4.7 Straßenausstattung

Die B 299neu erhält die Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

4.8 Leitungen

Entlang der Neubaustrecke, insbesondere im innerstädtischen Bereich sind Umlegungen und Anpassungen von Ver- und Entsorgungsleitungen in größerem Umfang erforderlich. In der

Planfeststellung wird darüber entschieden, ob und wie Leitungen geändert (z.B. verlegt, gesichert) oder beseitigt werden, vgl. Nr. ~~32~~ 33 Abs. 1 Planfeststellungsrichtlinien – PlafeR15 (ARS ~~14/2007~~ 10/2015, VkB1 2015, H.13, Sonderheft B5001); über die Kosten der Änderung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Bau-km 0+045

Hier kreuzt eine 20-kV-Freileitung (Mülldeponie Steinmühle) der E.ON die B 299. Es wird eine Sicherung der Freileitung erforderlich (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.03).

Bau-km 0+111

Hier kreuzt eine Wasserleitung DN 63 und eine Abwasserdruckleitung DN 75 der Mülldeponie Steinmühle die B 299. Die Anlage wird, soweit erforderlich, gesichert und den neuen Verhältnissen angepasst (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.10).

Gemeindeverbindungsstraße nach Königshütte

Hier befindet sich eine Wasserleitung zur Wasserversorgung des südlich der Trasse gelegenen Aussiedlerhofes. Diese muss aufgrund der Einschnittslage der Neubaustrecke den neuen Verhältnissen angepasst werden (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.11.d).

Bau-km 1+300

Hier kreuzt ein Regenwasserkanal DN 400 die B 299. Dieser muss aufgrund der Einschnittslage der Neubaustrecke den neuen Verhältnissen angepasst werden (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.12).

Bau-km 3+020

Hier kreuzt eine Gasleitung der EON Bayern AG die B 299neu, welche den neuen Verhältnissen angepasst werden muss (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.04).

Bau-km 3+114

Hier kreuzt ein städtischer Abwasserkanal DN 600 die Umgehungsstraße. Aufgrund der hier beginnenden Gradientenabsenkung können Sicherungsmaßnahmen am bestehenden Kanal erforderlich werden (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.07).

Kreuzungsbereich mit der B 299alt

Hier befinden sich eine Reihe von Ver- und Entsorgungsleitungen, so z.B. Abwasserkanäle, Wasserleitungen, Gasleitungen verschiedener Gesellschaften sowie Strom- und Fernmeldeleitungen, welche aufgrund der hier geplanten Tieflage der B 299neu den neuen Gegebenheiten angepasst werden müssen.

Vorhandene städtische Abwasserkanäle DN 800 bzw. DN 1200 in B 299alt sowie in der „Schützenstraße“

Zur Festlegung technisch machbarer und wirtschaftlicher Lösungen wurden umfangreiche Berechnungen und Untersuchungen durchgeführt. Die Untersuchung umfasste sowohl die hydrodynamische Überrechnung großer Teile des bestehenden Kanalnetzes als auch das Aufzeigen verschiedener Lösungsvarianten bezüglich der kreuzenden Mischwasserkanäle mit den Trogbauwerken sowie Möglichkeiten einer funktionellen und wirtschaftlichen Straßenwasserableitung der B 299neu. Das Untersuchungsergebnis beinhaltet sowohl verschiedene Düker- und Freispiegelleitungsvarianten als auch Kombinationen beider Möglichkeiten, welche in nachfolgender Tabelle kurz aufgezeigt sind:

Variante	Mitterteicher Str./ Prinz-Ludwig-Str.	Schützenstraße / Münchenreuther Str.	Sonstige Bereiche
1	Gepanter Kanal mit Tiefenlage DN 1200 in Prinz-Ludwig- Straße	Dükerlösung mit Bypass DN 300	Dimensionsvergrößerung von DN 1600 auf DN 2000 im Bereich Schwanenwiese (3 Haltungen)
2	Dükerlösung mit Bypass DN 300	Dükerlösung mit Bypass DN 300	Dimensionsvergrößerung von DN 1600 auf DN 2000 im Bereich Schwanenwiese (3 Haltungen)
3	Dükerlösung	Tiefenlage DN 1600 in Münchenreuther Straße	DN 400 in geplanter Trasse der B 299
4	Ableitung über Kanal DN 1200/1400 zur Münchenreuther Straße längs der Trasse der B 299neu	Tiefenlage DN 1600 in Münchenreuther Straße	DN 1200 in geplanter Trasse der B 299
5	Ableitung über Kanal DN 1200/1400 zur Münchenreuther Straße längs der	Tiefenlage DN 1600 in Münchenreuther Straße	DN 1200 in geplanter Trasse der B 299 bis Zulauf Jakob-Steinfels- Straße, danach

	Trasse der B 299neu		DN 1400; Entwässerung B 299 über DN 600 in Regenrückhalteteich
6	Dükerlösung ohne Bypass	Dükerlösung ohne Bypass	Entwässerung B 299 über Regenrückhalteteich

In Anbetracht der komplexen und siedlungswassertechnisch problematischen Gesamtsituation (bereichsweise ist das Abflussvermögen des städtischen Kanalnetzes bereits jetzt schon überschritten) wurde diesbezüglich auch die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Weiden eingeholt. Sowohl aus wasserwirtschaftlichen als auch aus betrieblichen Gründen wird einer Freispiegelleitung gegenüber Dükerlösungen wegen des damit verbundenen Wartungsaufwandes (turnusmäßige Spülungen des Dükers; Wartung, Pflege und Ersatz der Betriebs- und Steuerungstechnik; Stromkosten etc.) eindeutig der Vorzug eingeräumt.

Als zweckmäßigste Lösung wird die Neuverlegung der in der Mitterteicher Straße durch die Troglage unterbrochene städtische Kanalleitung als Freispiegelleitung (DN 1200/1400) in Richtung der „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“ längs der Trasse der B 299neu mit Anbindung an den in der „Schützenstraße“ verlaufenden und anzupassenden Kanal erachtet (Variante 5). Der bestehende städtische Abwasserkanal DN 1200 in der „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“ wird nach einem Absturzbauwerk unter hydraulisch bedingter Vergrößerung des Rohrdurchmessers auf DN 1600 als Freispiegelleitung unter dem Trogbauwerk hindurchgeführt. Der neue Kanal bindet auf Höhe der Einmündung der „Münchenreuther Straße“ in die B 299alt an das vorhandene Kanalnetz an. Auf unterhaltungsaufwändige und sowohl in der Herstellung als auch insbesondere im Betrieb teure Dükerlösungen oder Pumpwerke im Zuge der städtischen Kanäle kann somit verzichtet werden.

Gegen die Variante 1 sprechen u.a. die Notwendigkeit der Aufgrabung der Prinz-Ludwig-Straße, die insoweit massiven bauzeitlichen Behinderungen im Zuge dieser Geschäftsstraße, aufwendige Behelfsverkehrsführungen, die Einleitung von Straßenabwasser in den städtischen Kanal und nicht zuletzt die hohen Kosten.

Gegen die Variante 2 und 6 sprechend u.a. die sehr unterhaltungsaufwendigen Düker im Zuge der städtischen Kanäle sowie die hohen Kosten. Bei der Variante 2 würde zudem Straßenabwasser in den städtischen Kanal eingeleitet.

Die Variante 3 weist einen sehr unterhaltungsaufwendigen Düker im Zuge der städtischen

Kanäle auf und wird daher als nicht vorzugswürdig erachtet.

Gegen die Variante 4 spricht, dass das Straßenabwasser in den städtischen Kanal abgeschlagen wird. In Anbetracht des bereichsweise jetzt schon überschrittenen Abflussvermögens des städtischen Kanalnetzes wird im Hinblick auf Folgekosten sowie hinsichtlich möglicher Haftungsfragen diese Variante für nachteilig erachtet. Unabhängig von dieser, hinsichtlich der Herstellungskosten, etwas wirtschaftlicheren Variante gestaltet sich der Umstand, dass hierbei mehrere Kanaldeckel in der B 299neu zu liegen kämen, nachteilig. Neben sicherheitsrelevanten Einbauten in der Fahrbahn könnte eine Überstauung des städtischen Kanals zum Einstau der B 299 im Bereich der beiden Tieflagen führen. Dieses vermeidbare Risiko ist aus Sicht des Baulastträgers der B 299 zwingend auszuschließen.

Insoweit ist der Variante 5 vor den übrigen Entwässerungsvarianten der Vorzug zu geben.

Von ca. Bau-km 3+135 bis ca. Bau-km 3+528 wird der o. g. neue städtische Kanal in offener Bauweise mit Durchmesser DN 1200 links der Trasse, ab ca. Bau-km 3+528 bis zur Schützenstraße im Microtunnelingverfahren mit Durchmesser 1200 [mm] und 1400 links der Trasse hergestellt. Die Unterkreuzung der B 299 bei BW 3-3 und Weiterführung in der Münchenreuther Straße bis zum Anschlusschacht Eimündung in die Egerer Straße erfolgt im Microtunnelingverfahren mit Durchmesser 1600.

Bei Bau-km 3+530 kreuzt ein in der „List-/Gewerbestraße“ verlaufender städtischer Abwasserkanal DN 400 die B 299neu. Aufgrund der ausreichenden Kanaltiefe sind hier keine Sicherungsvorkehrungen zu treffen (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.07).

Zwischen der „Mitterteicher Straße“ und der Firma Lamberts bei Bau-km 3+800 links verläuft parallel zur geplanten Trasse eine Ferngashochdruckleitung DN 100, welche aufgrund der teilweisen Überbauung in Teilbereichen verlegt bzw. den neuen Gegebenheiten angepasst werden muss (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.17b).

Von etwa Bau-km 3+670 bis zur „Schützenstraße“ verläuft von der „Jakob-Steinfels-Straße“ kommend in der neuen Straßentrasse ein städtischer Abwasserkanal DN 700/800 (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.2) sowie eine Wasserleitung DN 200 (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.05). Während der Abwasserkanal an den zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der „Schützenstraße“ neu zu errichtenden Kanalstrang angebunden wird, muss die Wasserleitung aufgrund der dort geplanten Troglage aus dem Trassenbereich der B 299neu verlegt werden.

Eine in der „Schützenstraße / Münchenreuther Straße“ vorhandene Wasserleitung DN 200 muss

durch die Tieflage der B 299neu ebenfalls verlegt werden (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.05).

Im Weiteren kreuzt bei Bau-km 3+970 eine Wasserleitung DN 200 die B 299neu, welche den neuen Gegebenheiten angepasst werden muss (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.05).

Zwischen der „Chodauer Straße“ (Bau-km 4+000) und dem Reitgelände bei Bau-km 4+350 links der Neubautrasse verläuft in der Zuwegung parallel zur B 299neu eine Wasserleitung DN 100, welche aufgrund der nordseitigen Einschnittsverbreiterung den neuen Verhältnissen anzupassen ist. (vgl. BWVZ lfd.Nr.4.05)

Ferner sind entlang der Neubautrasse verlaufende bzw. die Trasse kreuzende diverse Fernmeldeleitungen der Deutschen Telekom, Stromversorgungskabel der E.ON und Wasserleitungen der Stadt Waldsassen den neuen Gegebenheiten anzupassen bzw. zu sichern.

4.9 Auswirkungen auf das Grundwasser

Für das in den Trögen und auf der Fahrbahn anfallende Wasser wird ab dem Trogtiefpunkt BW 3-1 eine Entwässerungsleitung links der Trasse (Ziffer 4.5, Nr. 3 4) parallel zum städtischen Kanal ebenfalls im Microtunnelingverfahren errichtet. Der Durchmesser beträgt DN 600.

Beim Bauverfahren Microtunneling sind Start- und Zielgruben erforderlich, die mit Wasserhaltung betrieben werden müssen. Der Abstand der Gruben beträgt je nach bau- und unterhaltungstechnischen Erfordernissen 100 bis 300 m. In der Münchenreuther Straße sind außerdem die Hausanschlüsse anzupassen. Eventuell müssen weitere Leitungen umgelegt und angepasst werden.

Im Bereich der offenen Baugrube wird das Grundwasser temporär abgesenkt. Das Ingenieurbüro Piewak und Partner leitet daraus rechnerisch eine maximale Reichweite der Grundwasserabsenkung von 107 m ab. Im Bereich des Bauwerks BW 3-3 wird von einer Reichweite von 33 m ausgegangen.

Da Kanäle aufgrund der Sand- und Kieshinterfüllung ggf. als linienförmige Drainagen auftreten können, werden bei Erfordernis Grundwassersperrern (Querriegel) eingebaut.

Beim Microtunneling tritt durch Abdichtungseffekte zwischen Rohr und Boden keine

Drainagewirkung auf. Aufgrund der Dichtigkeit wird mit diesem Verfahren aber eine Barriere zum quer zufließenden Grundwasserstrom erzeugt, was im ungünstigen Fall zu einer Absperrung der grundwasserführenden Schicht führen kann. Da dies örtlich begrenzt auftreten kann, werden zwischen den Trögen zusätzliche Beobachtungspegel errichtet. Ergeben diese Grundwasserbeobachtungen einen Handlungsbedarf, werden Grundwasserregulierungsmaßnahmen entsprechend den hydrogeologischen Standortbedingungen notwendig.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den ins Grundwasser eingreifenden Trogbauwerken (BW 3-1 und BW 3-3) unter Kap. 4.6 **und auf Unterlage 13.1c** verwiesen.

Entlang der Bautrasse sind wegen der bautechnisch veranlassten Eingriffe in den Untergrund und das Grundwasser Beweissicherungen an benachbarten baulichen Anlagen vorgesehen. Der räumliche Umfang der beweiszusichernden Anlagen kann der Unterlage 4.1d und 4.2. (Bauwerksverzeichnis und Bauwerksplan) entnommen werden.

5. Schutz-, Ausgleichsmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

5.1.1. Lärmtechnische Untersuchung

Insoweit wird auf die Unterlage Nr. 8.1d. verwiesen

5.1.2. Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb

Insoweit wird auf die Unterlage Nr. 8.3d. verwiesen

5.2 Luftschadstoffuntersuchungen

Zur Abschätzung und Beurteilung der künftigen Schadstoffbelastung durch den Kfz-Verkehr hat das Ingenieurbüro „um/welt“ im November 2012 im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Amberg-Sulzbach eine Luftschadstoffuntersuchung gemäß dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS 02, Fassung 2005“ für das geplante Straßenbauvorhaben unter Zugrundelegung der für den Prognosehorizont 2025/2030 prognostizierten Verkehrsbelastung vorgenommen (~~vgl. Unterlage Nr. 8.2~~).

Im Mai 2017 wurde als Folge der geänderten verkehrlichen Entwicklung auf Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2030, durchgeführt von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (24.01.2017), die Luftschadstoffuntersuchung aktualisiert.

Dabei wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen durch den Verkehr der B 299neu im Bereich der Ortslage von Waldsassen in repräsentativen Beurteilungsabschnitten mit unterschiedlichen Modellansätzen und Kombinationen (Normalfall, Abschirmung, Kreuzung/Einmündung sowie Tunnel) berechnet. Die Berechnungsergebnisse können den Berechnungsprotokollen, den Ergebnistabellen sowie den Diagrammen des anliegenden Gutachtens (vgl. Unterlage Nr. 8.2b) entnommen werden. Ebenso liegen dem Gutachten Berechnungsprotokolle bezüglich einzelner Immissionsorte innerhalb der untersuchten Abschnitte bei.

Grundlage der Luftschadstoffuntersuchung bilden die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung RLuS 2012“.

Diese wurden mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht und zur Anwendung für Bundesfernstraßen eingeführt.

Das dem zur Abschätzung der Luftschadstoffkonzentration zugrundeliegende Emissionsmodell basiert auf dem „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA), Version 3.1.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass für alle untersuchten Abschnitte eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte (~~ca. 30%~~) errechnet wurde. Der Anteil der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Zusatzbelastung an der Gesamtbelastung ist dabei nur unwesentlich. Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen sind deshalb nicht erforderlich.

~~Mit dem allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 wurden die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht und zur Anwendung für Bundesfernstraßen eingeführt. Die bisherige MLuS 02, geänderte Fassung 2005 wird damit ersetzt. Nach einer Abschätzung durch das Ingenieurbüro „um/welt“ ist zu erwarten, dass die Änderungen im Berechnungsmodell der neuen Software nach RLuS 2012 keine wesentlichen Änderungen ergeben und die Grenzwerte weiterhin deutlich unterschritten sein werden.~~

5.3 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Wasserschutzgebiete werden durch die Baumaßnahme nicht berührt.

5.4 Schutz von Natur und Landschaft

5.4.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Die geplante Baumaßnahme verursacht durch Bau und Betrieb erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und der Erholungseignung der Landschaft. Sie stellt somit trotz Berücksichtigung der in Kap. 5.4.2 genannten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Zur Kompensation dieses Eingriffs in Natur und Landschaft sind nach § 15 BNatSchG Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen erforderlich (vgl. Kap. 5.4.2).

Nachfolgend sind die unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges und der Naturgüter Boden, Wasser, Klima/Luft aufgeführt.

Beeinträchtigte Lebensräume mit hoher Bedeutung

Beeinträchtigungen im Bereich der ehemaligen Bahnlinie:

Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung des linearen Lebensraumkomplexes auf dem ehemaligen Bahngelände: naturnahe Hecken (WH), mesophile Gebüsche (WX), Initialgehölze (WI), magerer Altgrasbestand (GB), Initialvegetation trockener Standorte (ST), teilweise geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG sowie Lebensraum für hecken *Waldeidechse (Lacerta vivipara)*, in Gehölzen brütende Vogelarten, u. a. ~~Brutvorkommen des Neuntöters (Lanius collurio)~~ *Gartenrotschwanz (Phoenicurus phoenicurus)*, *Klappergrasmücke (Sylvia curruca)*, ~~potenzielles Vorkommen des Bluthänflings (Carduelis cannabina, RLB-3)~~, und Heuschrecken- und Tagfalterarten der Roten Listen wie *Kurzflügelige Beißschrecke (Metrioptera brachyptera)* und *Rotbraunes Wiesenvögelchen (Coenonympha glycerion)*;

Beeinträchtigungen im Feuchtgebiet am Glasmühlbach:

Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung im Lebensraumkomplex am Glasmühlbach westlich der Bahnlinie: Ufergehölze naturnaher Fließgewässer (VW), Hochstaudenfluren feuchter/nasser Standorte (GH), Landröhrich (GR), alle geschützt nach § 30 BNatSchG, außerdem Feuchtwald (WC);

Beeinträchtigungen im Talraum des Forellenbaches:

Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung im Lebensraumkomplex Forellenbachtal: Feucht- und Nassgrünland (GN), Feuchtgebüsche (WG), Großröhricht (VH), Großseggenrieder der Verlandungszone (VC); Hochstaudenfluren feuchter/nasser Standorte (GH), Hochstaudensaum am Fließgewässer (GH), Landröhricht (GR), alle geschützt nach § 30 BNatSchG, außerdem magerer Altgrasbestand/Grünlandbrache; Lebensraum feuchteliebender Heuschreckenarten (Sumpfschrecke – *Stethophyma grossum*, Sumpfgrashüpfer – *Chorthippus montanus*, Kurzflügelige Schwertschrecke – *Conocephalus dorsalis*)

Beeinträchtigte Lebensräume mit mittlerer Bedeutung

Beeinträchtigungen im Bereich südlich von Kondrau:

Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von straßenbegleitenden Gehölzbeständen an der B 299alt sowie entlang der übrigen Straßen und Wege;

kleinflächige Überbauung von Hochstaudenfluren feuchter/nasser Standorte (GH, geschützt nach § 30 BNatSchG) am - vorbelasteten - Graben südlich von Kondrau;

Beeinträchtigung der Lebensräume von Vogelarten des Offenlandes, u. a. ~~des Rebhuhns~~ (*Perdix perdix*, RLB-3, regionalisierter Gefährdungsstatus: 2), der Feldlerche (*Alauda arvensis*, RLB-3) und der Wiesenschafstelze (*Motacilla flava*, RLB-3);

Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges

Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen entlang von Linearstrukturen mit regionaler bzw. lokaler Bedeutung:

Verlust von Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie (Vernetzungsstruktur für trockenheitsliebende und gehölzgebundene Arten) mit naturnahen Hecken, mesophilen Gebüschen, Initialgehölzen, magerem Altgrasbestand und Initialvegetation trockener Standorte, Leitlinie insbesondere für Fledermäuse (z. B. Kleine Bartfledermaus - *Myotis mystacinus*; Mopsfledermaus – *Barbastella barbastellus*, Zwergfledermaus – *Pipistrellus pipistrellus*);

geringe zusätzliche Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang des Glasmühlbaches (hygrophile Tierarten, Fischotter)

Beeinträchtigungen von Flächen mit Bedeutung für abiotische Schutzgüter

Schutzgut Boden:

geringe Zunahme der Gefährdung von Auenböden in den Tälern von Glasmühlbach und Forellenbach mit erhöhter Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen);

Versiegelung und Überbauung von veränderten Böden im Bereich der ehemaligen Bahnlinie;

Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Böden;

Schutzgut Wasser:

geringe Zunahme der Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser in den Talbereichen von Glasmühlbach und Forellenbach mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag durch bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Eintrag von Schwemm- und Feinmaterial, Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen);

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie von Erholung und Naturgenuss

Beeinträchtigungen des Landschafts- und Stadtbildes:

Beeinträchtigungen (optische Zerschneidungswirkung, technische Überprägung) des Landschaftsbildes durch ~~den Bau eines Erdwalles südlich von Kondrau~~ sowie durch den Neubau der Überführungen der GVS nach Königshütte und eines öffentlichen Feld- und Waldweges;

Beeinträchtigung (technische Überprägung) des Landschaftsbildes und des Stadtbildes von Waldsassen durch den Verlust der prägenden Gehölzstrukturen entlang der ehemaligen Bahnlinie und durch die bis zu 7,5 m hohen Lärmschutzanlagen;

Beeinträchtigung des naturnahen Landschaftsbildes durch technische Überprägung in der Talaue des Forellenbaches durch die verlegte Staatsstraße mit Anschluss an die St 2178;

Beeinträchtigungen der natürlichen Erholungseignung:

Beeinträchtigungen der Feierabenderholungsräume südlich von Kondrau und in Waldsassen sowie des Sportgeländes Waldsassen-Nord, der Kleingartenanlagen nördlich der Liststraße und des Friedhofsgeländes nordöstlich der Münchenreuther Straße durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm, Abgase, optische Unruhe);

Beeinträchtigungen von geschützten Arten

Auswirkungen auf europäisch geschützte Arten:

Für die geschützten Tier- und Pflanzenarten sind in § 44 Abs. 1 BNatSchG für das vorliegende

Bauvorhaben relevante Verbote genannt. Die aktuelle Rechtslage wird in der Anlage 1d zum LBP (Unterlage 10.1d) "Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" für die folgenden Arten 2 behandelt:

- Arten, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind.
- europäische Vogelarten i. S. des Art. 1 der EU-Vogelschutz-Richtlinie.

Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten in Bayern wurden in den Gruppen Säugetiere und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zum Vorhaben "B 299, Verlegung bei Waldsassen / Kondrau" vorkommen oder zu erwarten sind. Die Prüfung ergab, dass bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden können.

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

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung (insbesondere Einschränkung der Rodungszeiten) und die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 21 / CEF und A7 / CEF, vgl. Kap. 5.4) wird auch bei den weiteren stärker betroffenen Arten (Feldlerche, Wiesenschafstelze) die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden.

Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten

Das Vorhaben betrifft kein FFH-Gebiet. Östlich des Plangebietes liegt jedoch das FFH-Gebiet DE 6039-371 "Wondreb zwischen Leonberg und Waldsassen". Der geringste Abstand der geplanten Straße zum FFH-Gebiet beträgt ca. 700 m. Aufgrund dieses ausreichenden Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet sind unmittelbare oder mittelbare Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Mit der Ausgleichsmaßnahme A 2 / CEF ~~in~~ am Rand (außerhalb) von diesem Natura 2000 Gebiet, erfolgt zu dem eine deutliche Aufwertung des FFH-Gebiets.

5.4.2. Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichsmaßnahmen

Schutzmaßnahmen

² Artenlisten nach Rechtsverordnungen nach § 54 (2) BNatSchG liegen derzeit nicht vor

Zur Minimierung der durch den Bau und Betrieb bedingten Beeinträchtigungen und der Auswirkungen auf streng geschützte Arten werden folgende Maßnahmen (S 1 bis S 4) durchgeführt. Die aufgeführten Maßnahmen werden in **Unterlage 10.1d** (LBP) näher erläutert und sind in der **Unterlage 10.3** (Maßnahmenpläne zum LBP) dargestellt.

- allgemeine Schutzmaßnahmen (sachgerechte Lagerung von Oberboden, Vermeidung von Bodenverdichtungen und Gewässerbelastungen, ökologische Baubegleitung)
- Schutz von Lebensstätten (S 1)
- Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Biotopflächen (S 2)
- Schutz der Fließgewässer (S 3)
- Tierökologische Gestaltung der Durchlassbauwerke (S 4)

Gestaltungsmaßnahmen

Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und von Sichtbeziehungen, zur Berücksichtigung von pflanzen- und tierökologischen Kriterien sowie der Belange des speziellen Artenschutzes werden die Maßnahmen G 1 bis G 4 durchgeführt. Die aufgeführten Maßnahmen werden in **Unterlage 10.1d** (LBP) näher erläutert und sind in der **Unterlage 10.3** (Maßnahmenpläne zum LBP) dargestellt.

- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Straßenkörpers (G 1)
- Landschaftsgerechte Einbindung der Auffüllungsflächen (G 2)
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Lärmschutzanlagen (G 3)
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Regenrückhalteanlagen (G 4)

Für Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes sind Flächen im Umfang von 14,30 ha geplant.

5.4.3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes

Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs ergab, dass für die Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung, für die Auswirkungen auf das landschaftliche Gefüge, für die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und für die Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Boden, Wasser, Klima) insgesamt 6,90 ha bereit zu stellen sind.

Diese Fläche wird auf Einzelmaßnahmen aufgeteilt:

Ausgleichsfläche A 1 / CEF

~~Anlage eines Lebensraumkomplexes aus Gehölzen, Saumstrukturen und Magerrasenflächen auf der geplanten Erddeponie zwischen B 299 neu und ehemaliger Bahnlinie östlich von~~

Kondrau.

Damit wird ein Ausgleich geschaffen für:

- ~~— Verlust von straßen- und wegebegleitenden Gehölzen im Süden des Plangebiets,~~
- ~~— kleinflächige Überbauung von grabenbegleitenden Hochstaudenfluren südlich von Kondrau~~
- ~~— Beeinträchtigungen von trockenen Lebensräumen mit Gehölzen sowie von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie~~
- ~~— Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) sowie des Landschafts- und Stadtbildes~~

~~— Fläche: 3,09 ha (anrechenbar 2,82 ha)~~

Anlage von Ackerbrache und Extensivgrünland zwischen Waldsassen und den östlich angrenzenden Waldgebieten.

Damit wird ein Ausgleich geschaffen für

- Ausgleich für Beeinträchtigungen von Offenlandlebensräumen im gesamten Plangebiet;
- Ausgleich für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden);
- vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der Habitatfunktionen für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze;

Fläche: 0,77 ha (anrechenbar 0,77 ha)

Ausgleichsfläche A 2 / CEF

Anlage von Trittstein-Lebensräumen in der intensiv landwirtschaftlich genutzten Flur am Rand des Wondrebtals und in der Wondrebaue.

Die ~~vorgezogene~~ Maßnahme dient im Sinne einer **CEF-Maßnahme** (*continuous ecological functionality*) der Sicherung des Lebensraumangebotes für das Rebhuhn. Darüber **hinaus** **Durch die Maßnahme** wird ein Ausgleich geschaffen für:

- ~~— Beeinträchtigungen von trockenen Lebensräumen mit Gehölzen sowie von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie~~
- Beeinträchtigungen von Auen-Lebensräumen am Glasmühlbach und am Forellenbach
- Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) und des Landschafts-/Stadtbildes

Fläche: ~~3,06 ha~~ **1,54 ha** (anrechenbar ~~3,06 ha~~ **1,54 ha**)

Ausgleichsfläche A 3

~~Anlage von Trittstein-Lebensräumen am Glasmühlbach in der Wondrebaue. Damit wird ein Ausgleich geschaffen für:~~

- ~~— Beeinträchtigungen von Auen-Lebensräumen am Glasmühlbach und am Forellenbach~~
- ~~— Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) und des Landschafts-/Stadtbildes~~
- ~~— Fläche: 0,44 ha (anrechenbar 0,44 ha)~~

Ausgleichsfläche A 4

Anlage von Trittstein-Lebensräumen nordwestlich der B 299 am Bauende. Damit wird ein Ausgleich geschaffen für:

- Beeinträchtigungen von trockenen Lebensräumen mit Gehölzen sowie von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie
 - Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden) und des Landschafts-/Stadtbildes
- Fläche: 1,01 ha (anrechenbar 0,78 ha)

Ausgleichsfläche A 7 / CEF

Vorgezogene Anlage von Ackerbrache südöstlich der B 299 am Baubeginn. Damit wird ein Ausgleich geschaffen für:

- Ausgleich für Beeinträchtigungen von Offenlandlebensräumen im gesamten Plagebiet;
- Ausgleich für Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter (insbesondere Neuversiegelung von Böden);
- vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der Habitatfunktionen für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze;

Fläche: 1,00 ha (anrechenbar 1,00 ha)

Ersatzfläche E 3

Anlage extensiv genutzter Offenlandlebensräume und gliedernder Gehölzstrukturen südlich von Kemnath/Schönreuth. Damit wird ein Ersatz geschaffen für:

- Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung von naturnahen Hecken und Feldgehölzen, mesophilen Gebüsch, Initialgehölzen, mageren Altgrasbeständen sowie von Initialvegetation trockener Standorte im Bereich der ehemaligen Bahnlinie
- Beeinträchtigungen von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie

- Überbauung und Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Böden
- Beeinträchtigungen des Landschafts- und Stadtbildes durch technische Überprägung insbesondere mit Lärmschutzanlagen

Fläche: 2,02 ha (anrechenbar 2,02 ha)

Ersatzfläche E 5

~~Anlage extensiv genutzter Offenlebensräume und gliedernder Gehölzstrukturen östlich von Kemnath/Schönreuth. Damit wird ein Ersatz geschaffen für:~~

- ~~— Versiegelung, Überbauung und randliche Beeinträchtigung von Feucht- und Nassgrünland, Feuchtgebüschchen, Großröhricht, Großseggenriedern, Hochstaudenfluren feuchter/nasser Standorte bzw. entlang der Gewässer, Landröhricht, mageren Altgrasbeständen/Grünlandbrachen im Lebensraumkomplex Forellenbachtal~~
- ~~— Beeinträchtigungen von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie~~
- ~~— Überbauung und Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Böden~~
- ~~— Beeintr. des Landschafts- und Stadtbildes durch techn. Überprägung insbesondere mit Lärmschutzanlagen~~

~~— **Fläche:** 1,32 ha (anrechenbar 1,28 ha)~~

Ersatzfläche E 6

Anlage einer Extensivwiese mit Streuobstbestand westlich von Waldeck. Damit wird ein Ersatz geschaffen für:

- Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und randliche Beeinträchtigung von naturnahen Hecken und Feldgehölzen, mesophilen Gebüschchen, Initialgehölzen, mageren Altgrasbeständen sowie von Initialvegetation trockener Standorte im Bereich der ehemaligen Bahnlinie
- Beeinträchtigungen von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie
- Überbauung und Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Böden
- Beeinträchtigungen des Landschafts- und Stadtbildes durch technische Überprägung insbesondere mit Lärmschutzanlagen

Fläche: 0,95 ha (anrechenbar 0,83 ha)

Eine detaillierte Beschreibung der genannten Maßnahmen ist dem landschaftspflegerischen

Textteil (Unterlage 10.1d) zu entnehmen. Die Maßnahmen sind in den Planunterlagen zum LBP (Unterlage 10.3) dargestellt.

5.5 Erforderliche umweltrechtliche Prüfungen

5.5.1 Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das planfestzustellende Vorhaben "Bundesstraße 299, Mitterteich - Waldsassen - Bundesgrenze, Verlegung bei Waldsassen / Kondrau von Abschnitt 200; Station 2,925 bis Abschnitt 130; Station 1,662" = Str.km 137,965 bis Str.km 142,919". Die bestehende - zweistreifige - Bundesstraße 299 wird von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+900 auf einer Länge von 4,9 km verlegt.

5.5.1.1 Verkehrsvorhaben

UVP-Pflicht

Das planfestzustellende Vorhaben fällt nicht unter die nach § 3b Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung i.d.F.d. Bek. v. 24.02.2010 (BGBl I S. 94), letztmals geändert durch Gesetz vom 21.01.2013 (BGBl I S. 95) - UVPG -, UVP-pflichtigen Vorhaben.

a) Bei dem planfestzustellenden Vorhaben diesem handelt es sich

- nicht um den (Neu-) Bau einer Bundesautobahn oder einer Bundesstraße als „Schnellstraße" (vgl. Anlage 1 Nr. 14.3),
- nicht um den (Neu-) Bau einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße (vgl. Anlage 1 Nr. 14.4)
- nicht um den Ausbau oder die Verlegung einer bestehenden Bundesstraße zu einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße (vgl. Anlage 1 Nr. 14.5).

b) Das planfestzustellende Vorhaben fällt nicht unter die nach § 3b Abs. 3 UVPG UVP-pflichtigen Vorhaben:

- Bei dem planfestzustellenden Vorhaben handelt es sich nicht um den (Neu-) Bau eines weiteren Abschnitts einer neuen vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße [vgl. Nr. 11 Abs. 3 lit. d) 1. Alt. PlafR].

- Das planfestzustellende Vorhaben stellt nicht den Ausbau, ggfls. samt Verlegung, eines weiteren Abschnitts einer bestehenden, höchstens dreistreifigen Straße zu einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße dar [vgl. Nr. 11 Abs. 3 lit. d) 2. Alt. Plafer]. Der gesamte Streckenzug der Bundesstraße 299 zwischen der Bundesgrenze und der BAB A 93 weist keine vier- oder mehrstreifigen Streckenabschnitte auf.
- c) Das planfestzustellende Vorhaben fällt nicht unter die nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG_UVP-pflichtigen Vorhaben:

Das planfestzustellende Vorhaben stellt keine Verlängerung einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße durch Neubau oder weiteren Ausbau, ggfls. samt Verlegung, einer bestehenden Straße dar [vgl. Nr. 11 Abs. 3 lit. e) Plafer]. Der gesamte Streckenzug der Bundesstraße 299 zwischen der Bundesgrenze und der BAB A 93 weist keine vier- oder mehrstreifigen Streckenabschnitte auf.

- d) Das planfestzustellende Vorhaben betrifft die Bundesstraße 299, so dass eine UVP-Pflicht nach Art. 37 BayStrWG i.d.F.d. Bek. v. 05.10.1981 (BayRS 91-1-I), letztmals geändert durch Gesetz vom 20.12.2007 (GVBl S. 958), nicht in Betracht kommt.

„Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“

- a) Bei dem planfestzustellenden Vorhaben handelt es sich um den (Neu-) Bau einer sonstigen Bundesstraße (Ortsumgehung) i. S. v. § 3c Abs. 1 UVPG i. V. m. Anlage 1 Nr. 14.6. Insofern ist eine „**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls**“ durchzuführen.
- b) Das planfestzustellende Vorhaben stellt keine Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens dar [vgl. § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG, Nr. 11 Abs. 5 der Plafer]. Die Änderung betrifft die - schon lange vor dem 01.08.1990 bestehende - zweistreifige - Bundesstraße 299 im Streckenabschnitt zwischen der Bundesgrenze und der BAB A 93. Selbst der (Neu-) Bau einer zweistreifigen Bundesstraße unterliefe auch nach dem aktuellen UVPG nur einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (vgl. Anlage 1 Nr. 14.6), nicht aber der UVP-Pflicht (s. o.).

Ergänzend wird auf Nr. 11 Abs. 3 a) - c) der Planfeststellungsrichtlinien 2007 (Plafer) vom 04.01.2008, ARS 14/2007, VklBl. S. 30, verwiesen.

5.5.1.2 forstliche und landwirtschaftliche Vorhaben

- a) Vorliegend handelt es nicht um ein „forstliches und landwirtschaftliches Vorhaben“ i. S. v. Nr. 17.2 der Anlage 1 zum UVPG. I. Ü. ist für das planfestzustellende Vorhaben eine Rodung von Wald i.S. d. Bundeswaldgesetzes nicht erforderlich.
- b) Bei dem planfestzustellenden Vorhaben handelt es sich nicht um ein UVP-pflichtiges Vorhaben nach Art. 39a BayWaldG; eine Rodung von Wald ist vorhabensbedingt nicht erforderlich.

5.5.1.3 Wasserwirtschaftliche Vorhaben

Vorliegend handelt es nicht um ein „wasserwirtschaftliches Vorhaben“ i. S. v. Nr. 13. der Anlage 1 zum UVPG. Ergänzend gilt Folgendes:

- a) Ein Damm, der den Hochwasserabfluss beeinflusst wird nicht gebaut (Nr. 13.13 der Anlage 1 zum UVPG).
- b) Nr. 13.18.2 der Anlage 1 zum UVPG

Ein naturnaher Ausbau von Bächen, Gräben, Rückhaltebecken und Teichen, kleinräumige naturnahe Umgestaltungen, wie die Beseitigung von Bach- und Grabenverrohrungen, Verlegung von Straßenseitengräben in der bebauten Ortslage und ihre kleinräumige Verrohrung, Umsetzung von Kiesbänken in Gewässern sind vorhabenbedingt nicht vorgesehen.

- c) Nr. 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG: „sonstige Ausbaumaßnahmen i. S. d. Wasserhaushaltsgesetzes, die nicht von Nummer 13.18.2 erfasst sind“

Gewässerausbau, d. h. die Herstellung, die Beseitigung oder die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (§ 67 Abs. 2 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.01.2013 (BGBl I S. 95), ist mit dem planfest-zustellenden Vorhaben nicht verbunden. Das auf den Fahrbahnen, Banketten und Böschungen anfallende Oberflächenwasser wird, soweit es nicht breitflächig versickert, über Mulden und Rohrleitungen gesammelt und über 4 neu anzulegenden Regenrückhaltebecken gedrosselt und vorgereinigt in den jeweiligen Vorfluter eingeleitet (vgl. Ziff. 4.5). Eine Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung der Vorfluter (Gewässer) oder deren Ufer findet - abgesehen von den Einleitungsbauwerken - nicht statt. Straßengräben (Mulden, Rohrleitungen, Regenrückhaltebecken) sind Bestand-

teile der jeweiligen Straße. Bei Straßengräben, insbesondere wenn diese (wie hier) in Regenrückhaltebecken entwässern, handelt es sich um Be- und Entwässerungsgräben von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung, auf die das WHG und das BayWG nicht anzuwenden sind (§ 2 Abs. 2 Satz 1 WHG i. V. m. Art 1 Abs. 2 Nr. 1 BayWG).

5.5.1.4 Sonstige Vorhaben

Eine UVP-Pflicht nach sonstigen Vorschriften ist nicht gegeben. Insbesondere handelt es sich vorliegend nicht um ein Vorhaben i. S. v. Art 35 BayWG („Beschneigungs-anlage“) oder um ein Vorhaben i. S. v. Art 10 Abs. 2 und Art 23 Abs. 6 BayNatSchG („Pisten“, „intensive landwirtschaftliche Nutzung“). Ebenso ist eine UVP-Pflicht nach Art. 8 BayAbgrG nicht gegeben, da das Bayer. Abgrabungsgesetz auf Abgrabungen, die - wie hier - ein unselbstständiger Bestandteil eines Straßenbauvorhabens sind, nicht anwendbar ist.

5.5.1.5 Ergebnis

Für das planfestzustellende Vorhaben ist eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ nach § 3b Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG durchzuführen.

- a) Das Büro für Landschaftsarchitektur Dr. H. M. Schober, Freising, hatte im Februar 2006 die erforderlichen Unterlagen zusammengestellt und eine Umweltverträglichkeitsstudie - UVS - (Unterlage 12.5) vorgelegt. Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt nach objektiver Bewertung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kultur- und Sachgüter zu dem Ergebnis, dass die Variante „Regionaltrasse“ zwar für das Schutzgut Mensch - Lärm die etwas ungünstigere Trasse darstellt, in der Zusammenschau aller Schutzgüter jedoch der Regionaltrasse der Vorrang zu geben ist.

Allgemeine Hinweise zum Ablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ermittelt, beschreibt und bewertet die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Schutzgüter

- "Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit", "Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt", "Boden", "Wasser", "Luft", "Klima" und "Landschaft"
- auf "Kulturgüter" und "sonstige Sachgüter" sowie die
- "Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern".

Die in der UVS angewandte Verfahrensweise prüft über eine repräsentativ - indikatorische Methode jene Schutzerfordernisse bzw. Schutzaspekte, die sowohl die Schutzgutbelange

aus dem UVPG repräsentieren als auch die vorhandenen Empfindlichkeiten der Bestandssituation des Untersuchungsgebietes herausgreifen. Insofern wird bei der Auswahl der Schutzziele und der zugeordneten Untersuchungsgegenstände darauf geachtet, dass sie

- alle wesentlichen Schutzerfordernisse des Schutzgutes weitgehend integrieren
- die zu erwartenden Beeinträchtigungen an der empfindlichsten Stelle ermitteln und damit qualifizierbar bzw. quantifizierbar machen.

Dieser indikatorische Ansatz soll sicherstellen, dass alle entscheidungserheblichen Konfliktsituationen oder Entlastungseffekte auch dann hinreichend genau dargestellt sind, wenn nicht alle denkbaren Schutzgutparameter einzeln untersucht wurden.

Folgende Vorgehensweise wird innerhalb der UVS angewandt:

- Formulierung von relevanten Schutzzielen für die jeweiligen Schutzgutbelange aus dem UVPG unter Heranziehung von bestehenden Umweltqualitätszielen aus der Umweltgesetzgebung, aus Verordnungen und gutachterlichen Festlegungen;
- Formulierung von Untersuchungsgegenständen als konkrete Bearbeitungsinhalte innerhalb der Schutzziele mit günstiger Recherchier- und Bewertbarkeit für die Darstellung von Bestand und den zu erwartenden Auswirkungen; für ein Schutzgut bzw. Schutzziel können ein oder mehrere Untersuchungsgegenstände erforderlich sein.

b) Zusätzlich zu dieser Umweltverträglichkeitsstudie wurden durch das Landschaftsarchitekturbüro Dr. H. M. Schober, Freising, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsstudie nach § 6 UVPG erstellt (vgl. Anhang 3 dieser Unterlage).

5.5.2 FFH-Verträglichkeitsprüfung

Nicht erforderlich, da das Vorhaben kein FFH-Gebiet betrifft (vgl. Ziff. 5.4.1).

5.5.3 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 1 d Unterlage 10.1 d)

Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten in Bayern wurden in den Gruppen Säugetiere, Reptilien und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zum Vorhaben "B 299, Verlegung bei Waldsassen / Kondrau" vorkommen oder zu erwarten sind. Die Prüfung ergab, dass bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen

Vogelart gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden können.

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

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung (insbesondere Einschränkungen der Rodungszeiten) und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A 21 /CEF und A 7 / CEF) wird auch bei den weiteren stärker betroffenen Arten (Feldlerche, Wiesenschafstelze) die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG vermieden.

5.5.4 Prüfung der Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG

Im Rahmen eines wasserrechtlichen Fachbeitrags (Schober GmbH) wurde die Vereinbarung des geplanten Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG für die betroffenen Flusswasserkörper FWK 5_F013 Wondreb von Einmündung Seibertsbach bis Staatsgrenze und FWK 5_F014 Linksseitige Nebengewässer der Wondreb: Seibertsbach, Lausnitz, Glasmühlbach sowie für den betroffenen Grundwasserkörper GWK 5_G001 Kristallin – Marktredwitz beurteilt (vgl. Unterlage 9.4d). Die Unterlage kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung aller geplanter technischer Maßnahmen eine Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des betroffenen Grundwasserkörpers bzw. eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustandes der betroffenen Flusswasserkörper mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auszuschließen ist. Das Verschlechterungsverbot gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG wird eingehalten. Das Vorhaben steht der Zielerreichung des guten ökologischen/mengenmäßigen und chemischen Zustands nicht entgegen (Verbesserungsgebot gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Des Weiteren wird durch das geplante Vorhaben dem Gebot der Trendumkehr gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG entsprochen.

6. Durchführung der Baumaßnahme

6.4 Ausbaustufen

Es ist beabsichtigt, die Baumaßnahme in einem Bauabschnitt auszuführen.

Das geplante Straßenbauvorhaben tangiert bzw. durchschneidet in mehreren Bereichen Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen. Teilweise liegen bereits konkrete Hinweise auf Bodenbelastungen vor. In den meisten Fällen handelt es sich hierbei um betriebsspezifische

Altlasten aus der Glas- und Porzellanindustrie. Die geplante Neubautrasse grenzt teilweise auch an eine ehemalige Bauschutt- und Hausmülldeponie der Stadt Waldsassen an, wobei nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, ob die Müllablagerungen über die im Kataster erfassten Grundstücke hinausreichen und somit ggf. die Plantrasse tangieren. Ferner verläuft ein erheblicher Teil der geplanten Straßentrasse auf der ehemaligen, stillgelegten Bahnlinie, auf welcher der Gleisschotter noch nicht vollständig rückgebaut wurde und welcher bahnspezifische Schadstoffbelastungen aufweisen kann.

6.5 Grunderwerb

Zum vorgesehenen Straßenausbau wird privates und öffentliches Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen (Unterlage Nr. 7) 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, für das der festgestellte Plan Voraussetzung ist, 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.

Die Grundstücke der landschaftspflegerischen Ausgleichsfläche stehen - teilweise - bereits im Eigentum des Vorhabenträgers.

Gleiches gilt für die vom Straßenbau benötigten Flächen.

Hier stehen bereits insbesondere die ehemaligen Bahngrundstücke bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

6.6 Bauzeit

Die Gesamtbauzeit wird auf etwa 3 6 Jahre geschätzt.

6.7 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die Bauabwicklung der vorliegenden Planungsmaßnahme muss unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen.

Während der Bau der Ortsumgehung Kondrau den Verkehrsablauf auf dem bestehenden

Straßennetz kaum beeinträchtigt, bedarf es bei der Bauabwicklung des innerstädtischen Streckenabschnittes in Waldsassen mit den beiden Troglagen sowie der notwendigen Spartenverlegungen einer sorgfältigen Koordination in der Reihenfolge und Ausführung der einzelnen Bauabschnitte, um den Verkehrsablauf mit möglichst geringer Beeinträchtigung aufrecht erhalten zu können.

Zur Bewältigung der Verkehrssituation im Bereich der beiden Trogbauwerke 3-1 u 3-3 sind vorab Maßnahmen, wie z.B. der Bau der Verbindungsspanne zwischen Mitterteicher Straße (B 299alt) und der B 299neu mit anschließender Überleitung zur Bahnhofstraße und weiter zur Prinz-Ludwig-Straße erforderlich, wodurch sich der Verkehr auf der bestehenden Bundesstraße kleinräumig um das Baufeld des Trogbauwerks 3-1 bei Bau-km 3+300 ~~kreuzt die B 299neu die~~ (Kreuzung B 299 neu/„Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße“ (B 299alt)) herumführen lässt. **Beachte Ausführungen Ziffer 4.6 zu Trogbauwerk 3-1.**

Über die St 2175, welche in ausreichendem Abstand zum Baufeld des Trogbauwerks bei Bau-km 3+300 (Kreuzung B 299neu / „Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße“ (B 299alt)) in provisorischer Verkehrsführung an die Mitterteicher Straße angebunden werden muss, besteht Anbindung an das bestehende Straßennetz.

Um die infolge der Bauausführung des Trogbauwerks 3-3 bei Bau-km ~~3+300~~ 3+900 (Kreuzung ~~B 299neu / „Mitterteicher Straße / Prinz-Ludwig-Straße“ (B 299alt))~~ (Kreuzung B299 neu / Münchenreuther Straße / Schützenstraße) unterbrochene Verkehrsbeziehung auf der Schützenstraße/Münchenreuther Straße aufrecht zu erhalten, ist vorab die geplante, nördlich der B 299neu verlaufende Ortsstraße zwischen der Baumeister-Emil-Engel-Straße und der Schützenstraße als Ersatz für die auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen der Liststraße und der Schützenstraße vorhandenen und von der B 299neu zu überbauenden Ortsstraße zu errichten.

Beachte Ausführungen Ziffer 4.6 zu Trogbauwerk 3-3.

Die St 2178 dient am Bauende als Versatz zwischen der B 299alt und dem bereits fertig gestellten I. Bauabschnitt der B 299neu. Dementsprechend ist sie auf der Versatzstrecke neben dem eigentlichen Verkehrsaufkommen auf diesem Straßenzug zusätzlich mit dem grenzüberschreitenden Verkehr auf der B 299neu belastet. Mangels geeigneter Umfahrungsmöglichkeiten muss der Umbau der Staatsstraße überwiegend unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Kurzzeitige Ausweichmöglichkeiten bestehen über die Kreisstraße TIR 20 und die B 299alt über Hundsbach.