



**Regierung
der
Oberpfalz**

Planfeststellungsbeschluss

für die

Staatsstraße St 2157

Pfreimd – B 22 (Tännesberg)

**Erneuerung der Pfreimdbrücke
Kaltenthal**

**von St_2157_180_3,644 \triangleq Bau-km 0±000
bis St_2157_200_0,217 \triangleq Bau-km 0+231**

Regensburg,
26. Oktober 2011
Regierung der Oberpfalz



32.2/31-4354.3.St2157-1

**Vollzug des BayStrWG;
Staatsstraße 2157, Pfreimd – B 22 (Tännesberg)
Erneuerung der Pfreimdbrücke bei Kaltenthal**

Planfeststellungsbeschluss

vom

26. Oktober 2011

Inhaltsverzeichnis

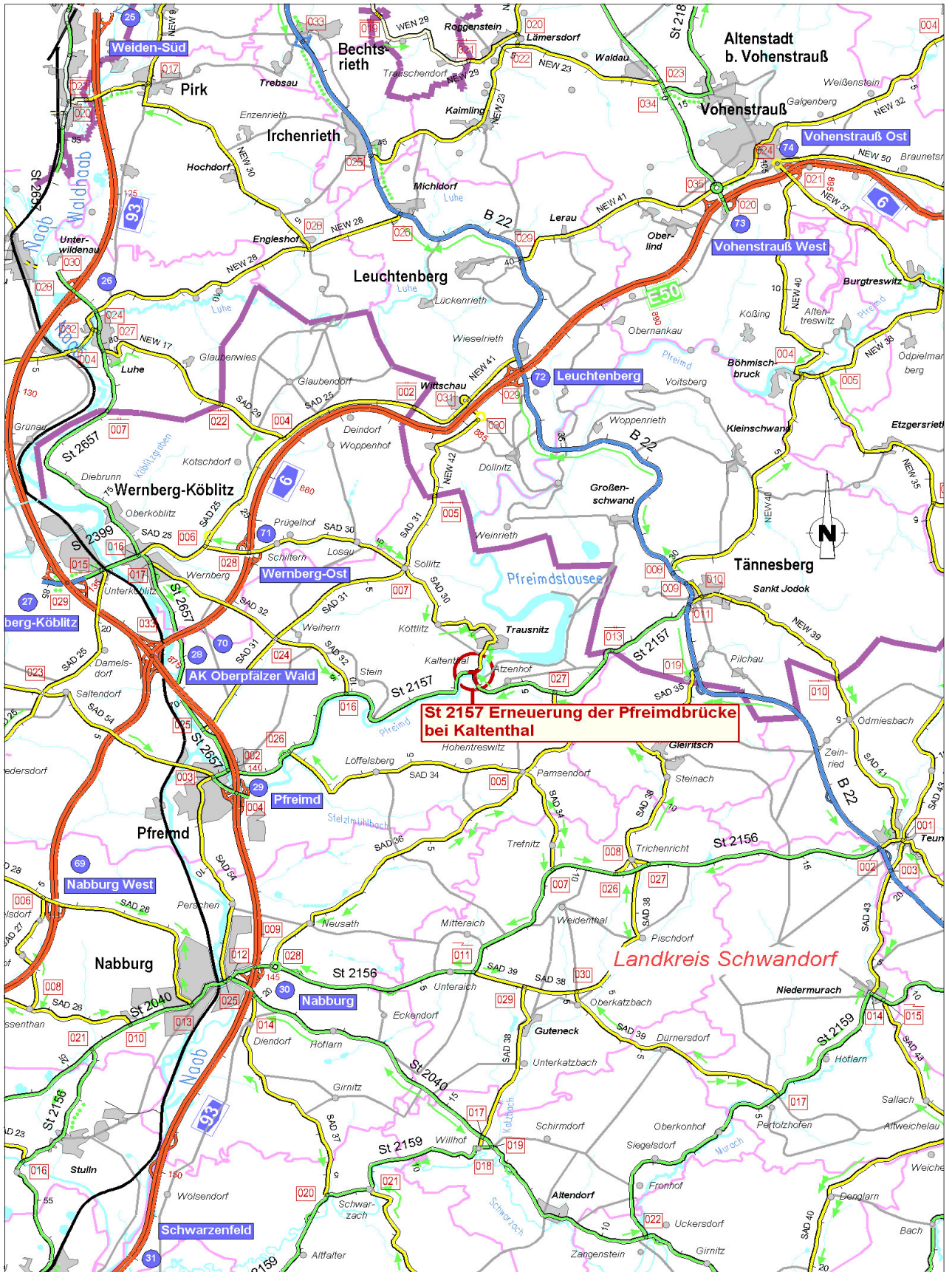
	Seite
A) Tenor	1
1. Feststellung des Plans	1
2. Festgestellte Planunterlagen	2
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	3
3.1 Unterrichtungspflichten	3
3.2 Bauablauf, Bauausführung	4
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	5
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	6
3.5 Verkehrslärmschutz	8
3.6 Landwirtschaft	8
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen	9
3.7.1 Verkehrssicherheit	9
3.7.2 Denkmalschutz	9
3.7.2.1 Baudenkmalpflege	9
3.7.2.2 Bodendenkmalpflege	9
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	10
4.1 Gegenstand / Zweck	10
4.2 Plan	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	11
4.3.1 Rechtsvorschriften	11
4.3.2 Betrieb und Unterhaltung	11
4.3.3 Anzeigepflichten	11
4.3.4 Bauwasserhaltung, Bauzustände	12
5. Straßenrechtliche Verfügungen	13
6. Entscheidungen über Einwendungen	13
7. Sofortvollzug	13
8. Kostenentscheidung	14

	Seite
B) Sachverhalt	14
1. Beschreibung des Vorhabens	14
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	16
C) Entscheidungsgründe	18
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	18
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	18
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	19
2. Materiell-rechtliche Würdigung	19
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	19
2.2 Abschnittsbildung	20
2.3 Planrechtfertigung / Planungsziel	20
2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	21
2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	21
2.4.1.1 Raumordnung und Landesplanung	21
2.4.1.2 Regionalplanung	22
2.4.2 Planungsvarianten	23
2.4.2.1 Beschreibung der Varianten	23
2.4.2.2 Vergleich der Varianten	25
2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	26
2.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz	27
2.4.4.1 Verkehrslärmschutz	28
2.4.4.2 Schadstoffbelastung	32
2.4.4.3 Bodenschutz	33
2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	34
2.4.5.1 Verbote	34
2.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange	45
2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	46
2.4.6 Gewässerschutz	53
2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	53
2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	54

	Seite	
2.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	55
2.4.8	Städtebauliche Belange	55
2.4.9	Denkmalschutz	56
2.4.10	Sonstige öffentliche Belange	59
2.4.10.1	Träger von Versorgungsleitungen	59
2.4.10.2	Fischereirechtliche Belange	60
2.4.10.3	Vermessung	60
2.5	Private Belange und Einwendungen	60
2.5.1	Situation zum Grunderwerb	60
2.5.2	Allgemeines zur Inanspruchnahme von Privatem Eigentum	60
2.5.2.1	Flächenverlust	60
2.6	Gesamtergebnis	62
2.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	63
3.	Sofortige Vollziehbarkeit	63
4.	Kostenentscheidung	66
 Rechtsbehelfsbelehrung		 66
Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung		66
Hinweis zur Auslegung des Plans		66

Skizze des Vorhabens

– nachrichtlich –



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung

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



32.2/31-4354.3.St2157-1

**Vollzug des BayStrWG;
Staatsstraße 2157, Pfreimd – B 22 (Tännesberg)
Erneuerung der Pfreimdbrücke bei Kaltenthal**

Die Regierung der Oberpfalz erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A) Tenor

1. Feststellung des Planes

Der Plan für Staatsstraße 2157, Pfreimd – B 22 (Tännesberg), Erneuerung der Pfreimdbrücke bei Kaltenthal, mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen, sofern sie nicht als nachrichtlich gekennzeichnet sind:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 28. Februar 2011	
2	Übersichtskarte – nachrichtlich – vom 28. Februar 2011	1:25000
3	Übersichtslageplan – nachrichtlich – vom 28. Februar 2011	1:5000
4.1	Brückenquerschnitt (St 2157) vom 28. Februar 2011	1 : 50
4.2	Regelquerschnitt St 2157, Blatt 1 und 2, vom 28. Februar 2011	1 : 50
4.3	Regelquerschnitt SAD 30 vom 28. Februar 2011	1 : 50
5	Ergebnisse schalltechnische Berechnungen vom 28. Februar 2011	
6	Bauwerksverzeichnis mit Tekturblätter (11a und 12a) vom 21. Juni 2011	
7a	Lageplan Tektur vom 21.06.2011	1:500
8	Höhenplan St 2157, Blatt 1 und 2, vom 28. Februar 2011	1:1000/100
9.1a	Grunderwerbsplan, Blatt 1, Tektur vom 21. Juni 2011	1:2500
9.1	Grunderwerbsplan vom 28. Februar 2011, Blatt 2	1:2500
9.2a	Grunderwerbverzeichnis Tektur vom 21. Juni 2011	
10.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Tektur vom 21. Juni 2011	
10.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1 Tektur vom 21. Juni 2011 und Blatt 2 vom 28. Februar 2011	1:1000
10.3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Blatt 1 Tektur vom 21. Juni 2011 und Blatt 2 vom 28. Februar 2011	1:1000
10.4	Lageplan straßenferner Kompensationsmaßnahmen, Blatt 1, vom 28. Februar 2011	1:1000
10.5	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	
10.6	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, Text- und Kartenteil Blatt 1	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
11	Unterlagen zur hydrotechnischen Berechnung Blatt 1, Lageplan HQ 20 Blatt 2, Lageplan HQ 100 Blatt 3, Lageplan HQ MQ Blatt 4, Erläuterungsbericht Ing.-Büro Seuss vom 7. Juni 2011 (Seite 1 bis 26) Blatt 5, Schnitte (Planfall 1) bestehende Pfreimdbrücke – geplante Pfreimdbrücke vom 7. Juni 2011 Blatt 6, Bestand Brücke Bauunternehmung Gebrüder Rank vom 20. Juli 1909	1:2000 1:2000 1:2000 1:1000 1:100
12.1	Leistungsplan – nachrichtlich –	1:500
12.2	Variantenplan – nachrichtlich –	1:1000
12.3	Beschilderungsplan – nachrichtlich –	
12.4	Vermerk zur alten denkmalgeschützten Pfreimdbrücke – nachrichtlich –	
12.5	Umstufungskonzept	1:5000

Die Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26. Juli 2011 ist den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt (Unterlage 12.6).

3. **Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, Produktion Technische Infrastruktur, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg, Tel. 0800330, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann(z. B. bei BwVzNr. 5.03) .

3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Netzcenter Weiden, Moosbürger Straße 15, 92637 Weiden, Tel. 0961/4720-440, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Bayern AG, Netzcenter Weiden, Moosbürger Straße 15, 92637 Weiden, Tel. 0961/4720-440, (z. B. bei BwVz-Nr. 5.04, 5.05, 5.06), zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten.

3.1.3 Der Gemeinde Trausnitz, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können(z. B. bei BwVz-Nr. 5.02).

3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B, Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte, Hofgraben 4, 80539 München, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf vermutete archäologische Bodenfunde beobachten kann. Auf die vom Landesamt mitgeteilten und dem Antragsteller bekannten Schutzobjekte und Vermutungsflächen wird ausdrücklich hingewiesen.

3.1.5 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Während der Bauzeit und für den Betrieb der Straße ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Veränderungen des Oberflächenwasserabflusses verursacht werden.

3.2.2 Sofern Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme berührt werden, sind sie im erforderlichen Umfang im Benehmen mit den Versorgungsunternehmen bzw. Eigentümern zu sichern und funktionsfähig anzupassen. Leitungsänderungen regeln sich nach privatem Recht.

Die mit der Bauausführung beauftragte Firma ist auf die Erkundungspflicht nach vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, sowie auf die einschlägigen Vorgaben gemäß Kabelschutzanweisung zur Vermeidung von Kabelschäden bei der Näherung zu Kabelanlagen hinzuweisen. Um Versorgungsstrassen vor Verwurzelungen durch geplante Bepflanzungen zu schützen, sind geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen.

Auf das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in dem Gestaltungsmöglichkeiten entlang von Leitungstrassen aufgezeigt sind, wird verwiesen. Ebenso wird auf die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen und Unfallverhütungsvorschriften insbesondere bei der Einrichtung und dem Betrieb von Baustellen in der Nähe von Telekommunikationsanlagen, elektrischen Leitungen und Kabeln sowie Gasleitungen hingewiesen.

3.2.3 Die bauausführenden Firmen sind ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass bei Erdarbeiten zu Tage kommende Keramik-, Metall- oder Knochenfunde umgehend der Unteren Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt Schwandorf oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege München (siehe Ziffer 3.1.4 und 3.7.2 des Beschlusses, Teil A) zu melden sind.

3.2.4 Der geplante ausgebaute öffentliche Feld- und Waldweg BwVz-Nr. 2.07aT ist der „Verordnung über die Merkmale für ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege“ vom 19.11.1968 (BayRS 91-1-3-I) entsprechend herzustellen. Im Übrigen siehe Unterlage 7 und 6, Einzelheiten sind einvernehmlich mit der Gemeinde Trausnitz abzustimmen. Das Ergebnis ist zu dokumentieren. Die Planfeststellungsbehörde ist schriftlich zu unterrichten. Kommt keine Einigung zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.2.5 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der Telekommunikationslinien vermeiden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich vor Baubeginn vom zuständigen Ressort der Telekom „Produktion Technische Infrastruktur“ Deggendorf, Friedrich-Gauß-Straße 1, 94469 Deggendorf, Fax 0391/580249877, mailto: Einweisung-PT/12.Regensburg@Telekom.de über die Lage der Leitungen informieren müssen.

Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG ist zu beachten.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.3.1 Bei der Vergabe der Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass während der Bauzeit die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes zum Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer eingehalten werden.

- Insbesondere sind Treibstofflager, Betankungseinrichtungen und Ähnliches innerhalb des Überschwemmungsgebietes nicht gestattet. Der Unternehmer ist zu verpflichten, die Maßnahmen plan-, bedingungs- und auflagengerecht nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik durchzuführen und dabei die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.
- 3.3.2 Die den Hochwasserschutz, den Gewässerschutz, die Gewässerökologie und die Stabilität des Gewässerbettes der Pfreimd und der Seitengewässer (Gleiritschbach) betreffenden Ausführungen in den Ausschreibungsunterlagen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden abzustimmen. Eine Beauftragung von Sondervorschlägen darf, sofern sich diese auf Belange der Wasserwirtschaft auswirken und im Planfeststellungsverfahren nicht beschrieben wurden, nur im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden erfolgen.
- 3.3.3 Bei anlaufendem Hochwasser ist die Baustelle im Überschwemmungsgebiet rechtzeitig zu räumen. Der Vorhabensträger hat sich stets eigenverantwortlich über die Hochwassersituation zu informieren. In den Ausschreibungsunterlagen ist vorzusehen, dass dieser sich ebenfalls stets eigenverantwortlich über die Hochwassersituation zu informieren und verantwortliche Personen zu benennen hat und diese jederzeit, auch nachts sowie an Sonn- und Feiertagen, erreichbar sind.
- 3.3.4 Nach Fertigstellung der Brücke sind dem Wasserwirtschaftsamt Weiden ein Abnahmeprotokoll und Bestandspläne der Brücke mit Angaben m ü. NN. zu übergeben.
- 3.3.5 Die vorübergehende Lagerung von Aushub, Materialien und Geräten ist im Überschwemmungsbereich nur im baubetrieblich unbedingt notwendigen Umfang kurzfristig zulässig und bei sich abzeichnendem oder sich ankündigendem Hochwasser umgehend zu entfernen.
- 3.3.6 Baugruben, Leitungsgräben u. ä. dürfen nur mit dem anstehenden oder ausgehobenen Material wieder verfüllt werden, so dass keine Schäden oder sonstige nachteilige Auswirkungen entstehen. Nichtbindiges Material (z. B. Sand, Kies usw.) darf im Bereich bindiger Schichten nicht eingebaut werden.
- 3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

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

- 3.4.1 Für das Bauvorhaben ist eine Umweltbaubegleitung durchzuführen. Die Lagerung von Oberboden erfolgt sachgerecht in Mieten. Die Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen nach RAS LG – Landschaftsgestaltung, Abschnitt 3, Lebendverbau – sind zu beachten. Während der Bauarbeiten und nach Bauabschluss ist sicherzustellen, dass keine Feinteile in die Pfreimd und deren Unterlauf gelangen, die schädliche Auswirkungen auf Lebewesen (Arten) haben. Entsprechende Maßnahmen sind im Einvernehmen mit der Umweltbaubegleitung, dem Wasserwirtschaftsamt Weiden und der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt festzulegen. Während der Schüttphase der Vorschüttungen besteht Präsenzpflcht der Umweltbaubegleitung.
- 3.4.2 Die Rodung von Gehölzen und Waldbeständen darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.
- Außerhalb dieser Zeit dürfen solche Bäume nur entfernt werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung sichergestellt ist, dass keine brütenden Arten oder Fledermäuse dort vorhanden sind.
- In Bereichen von Acker- und Grünflächen, in denen mit dem Vorkommen von Bodenbrütern zu rechnen ist, müssen die notwendigen Maßnahmen in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar vorgenommen werden. Außerhalb dieser Zeit dürfen die Maßnahmen nur so durchgeführt werden, dass keine bodenbrütenden Arten gefährdet werden. Eventuelle unumgängliche Maßnahmen sind mit der Umweltbaubegleitung abzustimmen. Nachträgliche Entscheidungen im öffentlichen Interesse bleiben der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.
- 3.4.3 Die in der Planunterlage Unterlage 10.1, 10.3 und 10.4 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.
- 3.4.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

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

3.5 Verkehrslärmschutz

3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

3.5.2 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass mit der Verkehrsfreigabe oder mit der Inbetriebnahme eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h in den Bereichen von der Verkehrsbehörde angeordnet sind, wo nach der Lärmberechnung diese maximal zulässige Geschwindigkeit zugrunde gelegt wurde. Auf die nachrichtlich beigelegte Unterlage 12.3, in der der Umfang in Teilabschnitt II (St 2157 und SAD 30) dargestellt ist, wird hingewiesen.

3.6 Landwirtschaft

3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Verkehrssicherheit

Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass mit der Verkehrsfreigabe oder der Inbetriebnahme im Teilabschnitt I wegen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit von der künftigen Ortstafel bis mindestens Bau-km 0+164 in Richtung Tannesberg die zulässige Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt wird. Auf die nachrichtlich beigelegte Unterlage 12.3, in der der Umfang dargestellt ist, wird hingewiesen.

3.7.2 Denkmalschutz

3.7.2.1 Baudenkmalpflege

Die Planfeststellung umfasst gemäß Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG auch die denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 6 Abs.1 Nr. 1 des Denkmalschutzgesetzes – DSchG – zum Abbruch der bestehenden Brücke über die Pfreimd, die in der Denkmalschutzliste mit der Bezeichnung „Brücke der Staatsstraße Pfreimd – Tannesberg, 1910, Bayerns älteste Betonbogenbrücke mit unterliegender Fahrbahn mit 42 m Spannweite“, Nr. D-3-76-173-11, enthalten ist.

Um den von Seiten der Bauverwaltung und des Landesamtes für Denkmalpflege grundsätzlich gewünschten Erhalt von denkmalgeschützten Brücken dieser Art an anderen geeigneten Stellen zu ermöglichen, werden beide Seiten die denkmalgeschützte Kaltenthalbrücke für Dokumentationszwecke auswerten. Der Abbruch bzw. die Beseitigung ist dem Landesamt für Denkmalpflege mitzuteilen mit der Bitte, die Denkmalschutzliste zu bereinigen. Das Landratsamt Schwandorf ist durch Kopie zu verständigen.

3.7.2.2 Bodendenkmalpflege

Die denkmalrechtlich Erlaubnis des Landratsamtes Schwandorf vom 13. Juli 2011, Az. 00865/2011-ZA, bleibt unberührt. Im Übrigen gilt Folgendes:

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

Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung

einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

4. **Wasserrechtliche Erlaubnisse**

4.1 Gegenstand / Zweck

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Staatsstraße 2157, wie unter den BwVz-Nrn. 3.01, 3.02 und 3.04 beschrieben, in die Pfreimd, Gewässer II. Ordnung, erteilt.
- 4.1.2 Dem Landkreis Schwandorf wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Kreisstraße SAD 30 infolge des Umbaus der Staatsstraße 2157, wie unter BwVz-Nr. 3.03 beschrieben, in die Pfreimd, Gewässer II. Ordnung, erteilt.
- 4.1.3 Im Übrigen erfolgt die flächige Versickerung in Mulden oder über das Gelände.
- 4.1.4 Die Einleitung in die Kanalisation der Gemeinde Trausnitz oder den Triebwerkskanal sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vertraglich zu regeln.

4.1.5 Falls es erforderlich wird, für die Baumaßnahme und –arbeiten vorübergehend auf das Grundwasser einzuwirken (Benutzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 bzw. Abs. 2 Nr. 1 WHG), wird hierfür die beschränkte Erlaubnis nach § 10 WHG in Verbindung mit Art. 15 Abs. 2 BayWG für die Dauer der Baumaßnahme und –arbeiten erteilt. Das Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde liegt vor.

4.1.6 Dem Freistaat Bayern wird eine beschränkte Erlaubnis nach § 10 WHG i. V. m. Art. 15 BayWG für die zum Abbruch der bestehenden Brücke wie auch zur Errichtung der neuen Pfeimdbrücke erforderliche Einbringung von temporären, schrittweise einzubringenden Vorschüttungen, wie in der Unterlage 11, Blatt 4, beschrieben und mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt, erteilt. Einzelheiten sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Weiden einvernehmlich zu regeln. Auf Ziffer 4.3.4.6 Teil A) des Beschlusses wird verwiesen.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

4.3.3 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der

Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

4.3.4 Bauwasserhaltung, Bauzustände

4.3.4.1 Bauwasserhaltungen sind auf den notwendigen Umfang zu beschränken. Sie sind filterstabil gegen den anstehenden Boden auszuführen. Die Anlage sogenannter baubedingter Dauerdrainagen ist nicht zulässig.

4.3.4.2 Für das bei eventuellen Wasserhaltungsmaßnahmen anfallende Wasser muss im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt eventuell auch mit der Unteren Naturschutzbehörde eine schadlose Ableitung (qualitativ und quantitativ) sichergestellt sein. Schwebstoffe im geförderten Pumpwasser sind z.B. in entsprechenden Behältnissen auf ein für das Gewässer unschädliches Maß zu reduzieren, ab einem Pumpwasseranfall von ca. 40 l/s ist das Wasserwirtschaftsamt Weiden zu informieren. Kommt kein Einvernehmen zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

4.3.4.3 Die Bauzustände, die den hydrotechnischen Untersuchungen des Planfeststellungsbeschlusses zugrunde liegen und vom Wasserwirtschaftsamt begutachtet wurden, sind einzuhalten. Falls davon abgewichen werden soll, ist rechtzeitig im Vorfeld mit dem Wasserwirtschaftsamt Einvernehmen herzustellen. Wird kein Einvernehmen erzielt, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

4.3.4.4 Falls es erforderlich wird, für die Baumaßnahme und -arbeiten vorübergehend auf das Grundwasser einzuwirken, sind die erforderlichen Maßnahmen im Vorfeld rechtzeitig mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen und eventuelle Maßgaben des Wasserwirtschaftsamtes zu beachten. Wenn insoweit ein Einvernehmen nicht erzielt werden kann, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

4.3.4.5 Im Zuge des Baubetriebs wird in das Flussprofil der Pfreimd eingegriffen. Über eventuelle Veränderungen (vorher/nachher) ist ein Nachweis z. B. durch Sohlpeilungen zu führen. Eventuelle Ausspülungen, Anlandungen oder Kolke sind zeitnah wieder zu beseitigen und das ursprüngliche Niveau bzw. das planfestgestellte Niveau, das den hydrotechnischen Untersuchungen zugrunde gelegt wurde, ist wieder herzustellen.

- 4.3.4.6 Zur Vorschüttung eines Arbeitsplanums während der Bauzeit darf nur Schüttmaterial verwendet werden, das keine nachteiligen Auswirkungen auf die Lebewesen im Unterlauf der Pfreimd hat. Insbesondere muss das Schüttmaterial frei von gewässertrübenden, ausspülbaren humosen oder tonigen oder ähnlicher Feinteilen sein. Bei längeren Arbeitsunterbrechungen (insbesondere bei Erstrecken der Maßnahme über den Winter) sind Vorschüttungen zurückzubauen. Im Übrigen wird auf das Maßnahmenblatt „Allgemeine Schutzmaßnahmen“, Unterlage 10.1, verwiesen.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. **Entscheidungen über Einwendungen**

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

7. **Sofortvollzug**

Der Planfeststellungsbeschluss wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO für sofort vollziehbar erklärt.

8. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B) Sachverhalt

1. **Beschreibung des Vorhabens**

Die St 2157 beginnt in Pfreimd an der Anschlussstelle (AS) Pfreimd der Bundesautobahn A 93 und endet mit der Einmündung in die Bundesstraße 22 bei Tännesberg. In ihrem Verlauf von Westen nach Osten werden mehrere Ortschaften direkt bzw. über das untergeordnete Straßennetz (Kreis- und Gemeindestraßen) an die St 2157 und damit an das überregionale Straßennetz angebunden. Die St 2157 stellt somit eine wichtige Verbindung zwischen der Bundesstraße 22 und der Bundesautobahn A 93 dar. Der Standort der Pfreimdbrücke bei Kaltenthal befindet sich im Zuge der St 2157 zwischen Pfreimd und Tännesberg im Vorfeld bebauter Gebiete. Neben dem regionalen Verkehr aus dem südöstlichen Teil des Landkreises Neustadt a.d. Waldnaab und dem nordöstlichen Teil des Landkreises Schwandorf dient die St 2157 auch als Verbindung zwischen der Anschlussstelle Pfreimd im Zuge der BAB A 93 „Regensburg – Hof“ und der Bundesstraße 22 „Weiden – Cham“. An dieser Anschlussstelle ist „Tännesberg“ als weiteres Ausfahrtsziel genannt. Außerdem bindet die St 2157 im vorliegenden Bereich die südlich der Pfreimd gelegenen Gemeindebereiche an den Hauptort Trausnitz an. Hierzu gehört auch die am südlichen Pfreimdufer unmittelbar an die Baumaßnahme angrenzende Sportanlage (Fußballplatz).

Der Antragsteller beabsichtigt, die bestehende, aus dem Jahre 1910 stammende, denkmalgeschützte, „Eisenbeton-Bogenbrücke“ bei Kaltenthal, Gemeinde Trausnitz, durch einen Ersatzneubau zu ersetzen. Die bestehende Brücke ist derzeit aus Sicherheitsgründen für jeglichen Verkehr gesperrt.

Durch den Ersatzneubau der Pfreimdbrücke werden eine Engstelle sowie ein mindertragfähiger Abschnitt (bestehende Pfreimdbrücke mit Straßenrampen) beseitigt und die Staatsstraße 2157 an die verkehrlichen Erfordernisse einer Staatsstraße mit auch regionaler Verkehrsbedeutung angepasst. Die Gesamtbreite der geplanten Brücke beträgt zwischen den Geländern 11,0 m, die Breite zwischen den Bordsteinen 7,0 m.

Die lichte Weite zwischen den Widerlagern beträgt mindestens 43,55 m und die lichte Höhe über dem Mittelwasserspiegel der Pfreimd ca. 3,7 m. Der Freibord nach DIN 19661 von 0,5 m ist überall eingehalten. Die Konstruktionsunterkante der neuen Brücke liegt immer oberhalb der alten Brücke. Der hydrotechnische Abflussquerschnitt der neuen Brücke liegt mit 78,94 m² für das HQ 100 über dem der bestehenden Brücke mit 71,45 m².

Die anschließenden Straßenbereiche, insbesondere die Einmündung der Kreisstraße SAD 30 (nördlich der Pfreimd), über die der Ort Trausnitz angeschlossen ist, werden verkehrsgerecht hergestellt. Mit der Planung kann künftig der überörtliche Verkehr der Staatsstraße 2157 sicher und reibungslos abgewickelt werden. Im Übrigen wird auf die Unterlage 1 verwiesen.

Die Maßnahme ist in zwei Teilabschnitten unterteilt:

Teilabschnitt I:

Das sind der Bereich der Pfreimdquerung sowie die durch den Ersatzneubau der Pfreimdbrücke notwendige Anpassung der von Tännenberg kommenden Staatsstraße 2157, die künftig bei Bau-km 0+152 in den nachfolgend beschriebenen Teilabschnitt II einmündet. Die Länge dieses Teilabschnittes I beträgt einschließlich der neuen Pfreimdbrücke 231 m. Als Ausbauquerschnitt wurde für die Staatsstraße 2157 ein bedarfsgerechter Regelquerschnitt RQ 9,5 mit einer asphaltierten Fahrbahnbreite von 6,5 m gewählt. Dieser Bereich ist aufgrund der Sichtverhältnisse und der fußläufigen Verkehrsbeziehung zwischen der Bebauung nördlich der Pfreimd und dem südlich der Pfreimd gelegenen Sportplatz auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Infolge der reglementierten Geschwindigkeit wird auf zusätzliche Schutzplanken im künftigen Brückenbereich verzichtet und mit verbreiterten Banketten am westlichen Böschungsrand der fußläufigen Verkehrsbeziehung Rechnung getragen.

Teilabschnitt II:

Das ist der Bereich der durchgehenden, künftig bevorrechtigt geführte Fahrbeziehung Pfreimd (St 2157) – Trausnitz (SAD 30). Dieser Teilabschnitt hat eine Länge von 228 m. Die asphaltierte Fahrbahnbreite beträgt unter Berücksichtigung der angrenzenden Bebauung 5,50 m zuzüglich Entwässerungseinrichtungen.

Der Grundflächenbedarf für die Gesamtmaßnahme einschließlich Ausgleichsflächen beträgt ca. 1,05 ha. Davon werden ca. 0,41 ha für befestigte (versiegelte) Flächen

und ca. 0,64 ha für Grünflächen einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen benötigt.

Im Übrigen siehe Unterlage 1 ff.

2. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 28.02.2011 beantragte das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach, für die Erneuerung der Pfreimdbrücke bei Kaltenthal im Zuge der Staatstraße 2157 im Abschnitt Pfreimd – B 22 (Tännesberg) das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 14. März 2011 bis (einschließlich) 26. April 2011 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pfreimd, Marienplatz 2, 92536 Pfreimd und während der Sprechzeiten des 1. Bürgermeisters der Gemeinde Trausnitz in der Trausnitzer Gemeindekanzlei nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei Verwaltungsgemeinschaft Pfreimd oder der Regierung der Oberpfalz bis spätestens 15. Mai 2011 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Gemeinde Trausnitz
- Landratsamt Schwandorf
- Vermessungsamt Nabburg
- Wasserwirtschaftsamt Weiden
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg (landwirtschaftliche Belange)
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Schwandorf und Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth, Außenstelle Kemnath (forstliche Belange)
- Amt für Ländliche Entwicklung, Regensburg
- Bayer. Bauernverband, Regensburg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., Nürnberg

- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, TI NL Süd PTI, Regensburg
- E.ON Bayern AG, Assentmanagement, Regensburg
- TenneT TSO GmbH, Bamberg
- Bezirk Oberpfalz, Fachberatung Fischerei, Regensburg
- Kabel Deutschland GmbH, Unterföhring
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Hilpoltstein
- Landesfischereiverband, München
- Landesjagdverband Bayern e.V., Feldkirchen
- Oberpfälzer Waldverein, Weiden
- PLEdoc GmbH, Essen
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V., München
- E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg
- Bayerischer Waldbesitzerverband e.V., München
- Wehrbereichsverwaltung Süd, München

Der ausgelegte Plan wurde durch die Tektur vom 21. Juni 2011 geändert. Gegenstand der Planänderung ist die Anlage eines öffentlichen Feld- und Waldweges (BwVz-Nr. 2.07 T bzw. 2.07a T) im Einmündungsbereich der Kreisstraße SAD 30 in die Staatsstraße 2157.

Den von der Planänderung betroffenen Trägern öffentlicher Belange (Gemeinde Trausnitz, dem Landratsamt Schwandorf sowie dem Landkreis Schwandorf) und einer Privatperson wurde mit Schreiben vom 30. Juni 2011 Gelegenheit gegeben zu den Änderungen Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 26. Juli 2011 ab 10:00 Uhr in Pfreimd, Schlosshof 13 im Sitzungssaal der Stadt Pfreimd im Rathaus erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C) Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

Die Regierung der Oberpfalz ist gemäß Art. 39 Abs. 1 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die Konzentrationswirkung schließt verfahrensrechtliche Bestimmungen anderer Gesetze aus. Notwendige Folgemaßnahmen ohne eigenes Planungskonzept sind mit erfasst. Nach Art. 36 Abs. 5 BayStrWG können bei straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach FStrG oder BayStrWG auch Bau oder Änderung anderer öffentlicher Straßen einbezogen werden, soweit solche Maßnahmen zwischen den Baulastträgern vereinbart sind oder straßenaufsichtlich gefordert werden könnten.

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

1.2.1 Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, weil insbesondere die Voraussetzungen des Art. 37 Nr. 2 BayStrWG (Neubau eines Straßenabschnitts mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km) nicht vorliegen.

1.2.2 Auch nach § 3b UVPG i. V. m. Ziffer 13 der dortigen Anlage 1 zum UVPG („Wasserwirtschaftliche Vorhaben“) ist für das Vorhaben an einem Gewässer (Pfreimd) keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Insbesondere ist mit dem Vorhaben nicht der Bau eines Dammes (Ziffer 13.13 der Anlage 1) oder ein Gewässerausbau (Ziffer 13.18 der Anlage 1) verbunden.

1.2.3 Da die vorgesehenen Rodungen und Ersatzaufforstungen unter den in Anlage 1 Ziffer 17.2.3 zum UVPG genannten Größen für die allgemeine Vorprüfung liegen besteht auch insoweit keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Umweltauswirkungen sind jedoch im landschaftspflegerischen Begleitplan abgehandelt. Der Hochwasserabfluss wurde durch eine vom Wasserwirtschaftsamt geprüfte hydrotechnische Berechnung untersucht. Nachteilige Veränderungen wurden nicht festgestellt. Im Übrigen wird auf Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen Ziffer 5.3.1 verwiesen.

2. **Materiell-rechtliche Würdigung**

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Abschnittsbildung

Die Unterteilung der Maßnahme in Teilabschnitte dient der leichteren Beschreibung des Vorhabens. Es handelt sich nicht um eine Abschnittsbildung (Streckenabschnitte) im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 26. Juni 1992, NVwZ 1993, 572). Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein.

2.3 Planrechtfertigung / Planungsziel

Das Vorhaben ist erforderlich, um den Durchgangsverkehr im Zuge der Staatsstraße 2157 von Pfreimd (BAB-Anschlussstelle der A 93) in Richtung Tännesberg (B 22) sowie die Erschließung des beiderseitigen Raumes an der Pfreimd zu gewährleisten. Eine Nullvariante ist wegen der auffälligen, für den gesamten Verkehr gesperrten Brücke, die nicht sanierbar ist, nicht möglich. Siehe auch Ziffer B) 1. des Beschlusses.

Der Umfang der Maßnahme ist gerechtfertigt, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen und Ziffer B) 1. des Beschlusses).

Nach Art. 9 BayStrWG sind Staatstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Ein Verzicht auf das Vorhaben (= andauernde Sperrung der Staatsstraße) wäre nicht vertretbar.

Mit der Verbreiterung der Fahrbahn, dem Neubau einer verkehrsgerechten Brücke und der Optimierung der Linienführung im Bereich der Einmündung der Kreisstraße SAD 30 soll die Streckencharakteristik, Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität verbessert werden, damit der derzeitige und der künftig zu erwartende Verkehr sicher und reibungslos bewältigt werden kann (vgl. auch Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf Natur und Landschaft und die Anwohner sind durch diese Ziele gerechtfertigt bzw. vernünftigerweise geboten.

2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

2.4.1.1 Raumordnung und Landesplanung

Aufgabe der Landesplanung ist es, nach Maßgabe des Raumordnungsgesetzes (ROG) des Gesamttraumes Bayern und seiner Teilräume auf Grund einer fachübergreifenden Koordinierung unter den Gesichtspunkten der Raumordnung zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Zentrales Ziel der Landesplanung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen (Art. 17 und 25 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP vom 08. August 2006) sind folgende Ziele angeführt:

Teil B V – Nachhaltige technische Infrastruktur

Teil B V, 1.1.1

„Es ist anzustreben, dass die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend gewährleisten, insbesondere durch abgestimmte staatliche und kommunale Planung.“

B V, 1.1.4

„Im ländlichen Raum und insbesondere in nachhaltig zu stärkenden Teilräumen sowie in Grenzregionen soll die Verkehrserschließung verbessert werden.“

Teil B V, 1.1.5

„Dem weiteren Ausbau des Verkehrswegenetzes kommt zur Einbindung Bayerns innerhalb Deutschlands und Europas besondere Bedeutung zu.“

Teil B V, 1.4 – Straßenbau

Teil B V, 1.4.1

„Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union besondere Bedeutung zu.“

Die geplante Maßnahme steht mit den Entwicklungszielen im Einklang.

2.4.1.2 Regionalplanung

In der Fassung der fünfzehnten Änderung des Regionalplanes der Region Oberpfalz-Nord (6) (Bekanntmachung der Dritten Verordnung zur Änderung des Regionalplanes der Region Oberpfalz-Nord vom 14. August 2009, Amtsblatt der Regierung der Oberpfalz Nr. 08/2009 Seite 71), in Kraft getreten am 1. September 2009 (Teilfortschreibung Kapitel BXI Wasserwirtschaft), wird ausgeführt:

Teil B IX Verkehr und Nachrichtenwesen

„Die Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur sollen unter Berücksichtigung einer sachgerechten Aufgabenteilung so ausgebaut werden, dass sie die angestrebte Entwicklung der Region unter Berücksichtigung des Netzes von zentralen Orten und Entwicklungsachsen in bestmöglicher Weise unterstützen und dazu beitragen, die Nachteile der Region aus ihrer Randlage innerhalb Bayerns, der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union zu verringern. (.....) Beim Verkehrsausbau und bei der Verkehrsbedienung sollen die Belange des Natur- und des Umweltschutzes berücksichtigt werden.“

Im Regionalplan Oberpfalz-Nord (RP 6) ist unter Ziffer 2.1 ausgewiesen, dass landschaftlichen Vorbehaltgebieten besonderes Gewicht zukommt. Die Planung liegt im Vorbehaltgebiet „Vorderer Bayerischer Wald“ und berücksichtigt die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Einzelheiten können der Unterlage 10.1 bis 10.6 der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden.

In der Begründungskarte Nr. 2 (Zentrale Orte, Nahbereich, Mittelbereich) zum Regionalplan wird Pfreimd als Kleinzentrum ausgewiesen. Die St 2157 bindet die Gemeinden Trausnitz und Tännesberg an das Kleinzentrum an und führt somit bei einem verkehrsgerechten Ausbau der Staatstraße 2157 zu einer deutlichen Verbesserung der räumlichen Erschließung des Raumes. Durch den geplanten Brückenneubau wird das erreicht.

2.4.2 Planungsvarianten

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

2.4.2.1 Beschreibung der Varianten

Nullvariante – Sanierung und Ertüchtigung der bestehenden gesperrten Betonbogenbrücke (Variante 0):

Der Antragsteller hat zur Ermittlung der Möglichkeiten der Sanierung und Ertüchtigung der best. Betonbogenbrücke das Ingenieurbüro Zilch und Müller, München, beauftragt. Die Untersuchung ergab, dass die vorhandene Bausubstanz nicht mehr für das Tragsystem der Brücke einsetzbar ist, auch nicht bei einer reduzierten Nutzung (mit Engstelle und Mindertragfähigkeit) der Brücke.

Der Bauwerkszustand ist in den gutachterlichen Stellungnahmen des Ingenieurbüros Zilch und Müller vom 24. März 2010 und 6. Oktober 2010 sowie im Prüfbericht des Staatlichen Bauamtes Amberg-Sulzbach nach DIN 1076 dokumentiert. Die Prüfnote 4,0 des Prüfberichtes führte zwangsläufig zu einer Vollsperrung des Bauwerks. Das Gutachten kommt auch zu der Feststellung, dass eine Instandsetzung oder Sanierung des Bauwerks nicht möglich ist.

Für die unzureichenden Verkehrsverhältnisse im vorliegenden Bauwerksbereich wurden neben den oben genannten akuten Stand- und Verkehrssicherheitsdefiziten ferner folgende Aspekte genannt:

- Die bestehende historische Pfeimdrücke weist lediglich eine lichte Breite zwischen den Bögen von 4,50 m auf. Ein uneingeschränkter Begegnungsverkehr ist unabhängig von der Tonnagebeschränkung nicht möglich.
- Die für den Bauwerksbestand maßgeblichen, schlaff bewehrten, Eisenbeton-Hänger sind gegen den Anprall von Fahrzeugen weder bemessen noch geschützt. Im Falle eines Anpralls kann das Versagen eines Hängers zum Einsturz der gesamten Fahrbahn führen.
- Die Befahrbarkeit durch Fahrzeuge war auch vor der erforderlichen Vollsperrung bereits auf ein Gesamtgewicht von 16 Tonnen beschränkt.

Darüber hinaus entsprechen der Ausbauzustand und die Linienführung der St 2157 im vorliegenden Planungsbereich nicht den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs.

Die Einmündung der Kreisstraße SAD 30 in die St 2157 liegt derzeit in einem äußerst engen und damit gänzlich unübersichtlichen Kurvenbereich (vorhandener Radius: rund 40 m) der St 2157. Ausweislich der einschlägigen trassierungstechnischen Regelwerke wäre bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ein Mindestradius für die St 2157 von 80 m notwendig. Dieser lässt sich in der vorliegenden räumlich beengten, angebauten Situation nicht verwirklichen. Im Hinblick auf die bestehenden unzureichenden Sichtverhältnisse im Zuge der St 2157 und der vorliegenden räumlichen Zwänge ist daher unter Würdigung der tatsächlichen Verkehrsverteilungen am Knotenpunkt St 2157 / SAD 30 eine Änderung der bevorrechtigten Verkehrsführung geboten und naheliegend.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1 unter Ziffer 3.1.2 (Variante 0) der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere bezüglich der Sanierungs- und Instandsetzungsfähigkeit der Brücke von den gutachterlich untermauerten Darlegungen des Vorhabensträgers ausgehen, dass aufgrund der statischen Probleme eine Gewähr für die Tragfähigkeit nicht mehr übernommen werden kann. Begründete Einwände dagegen wurden nicht erhoben und drängen sich auch nicht auf.

Variante A 3 – Brückenneubau unmittelbar oberstrom der bestehenden Brücke

Die Lage des neuen Brückenbauwerkes käme weiter Oberstrom zu liegen. Dadurch könnte der Bau einer neuen Brücke neben der bestehenden, denkmalgeschützten Brücke erfolgen. Baubetriebliche Vorteile ergeben sich wegen der Sperrung der bestehenden Brücke nicht. Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1 unter Ziffer 3.1.2 (Variante 0) der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden.

Variante A 8 – Brückenneubau unmittelbar unterstrom der bestehenden Pfreimdbrücke

Die Lage des neuen Brückenbauwerkes käme weiter unterstrom der bestehenden Brücke zu liegen. Baubetriebliche Vorteile ergeben sich wegen der Sperrung der bestehenden Brücke nicht. Weitere Einzelheiten können der Unterlage 1 unter Ziffer 3.1.2 (Variante 0) der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden.

Planfeststellungstrasse

Beschreibung siehe B) 1.

Sonstige Varianten

Der Antragsteller hat im Rahmen einer Grobanalyse weiter oberstrom gelegene weiträumige Varianten (Verlegung der St 2157) insbesondere wegen der vorhandenen Topografie ausgeschieden.

Großräumige, unterstromig gelegene Varianten (Varianten A 6, A 9 und A 4) sind ebenfalls wegen der Topografie, der vorhandenen Bebauung nicht vernünftiger Weise vertretbar und daher auszuschneiden.

In Natur und Landschaft müsste bei den sonstigen Varianten außergewöhnlich stark eingegriffen werden. Insbesondere bei den Varianten A 6 und A 9 sind die Durchschneidungen der Landschaft sehr stark. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht stellen diese Varianten keinerlei Vorteile da.

2.4.2.2 Vergleich der Varianten

2.4.2.2.1 Nullvariante

Mit der „Nullvariante“ könnten die unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt werden. Insbesondere ist – wie angeführt – die bestehende Brücke nach fachlicher Einschätzung des Gutachters nicht sanierungsfähig, eine ausreichende Tragfähigkeit kann nicht gewährleistet werden. Das Planungsziel, eine bedarfsgerechte Straßenverbindung nach den derzeit gültigen Regeln der Technik (wieder) herzustellen, ist nicht zu erreichen.

2.4.2.2.2 Variante A 3 und A 8

Bei beiden Varianten würde das verkehrstechnische Planungsziel erreicht. Bei beiden Varianten sind die Eingriffe in Natur und Landschaft größer als bei der Planfeststellungstrasse. Bei der Variante A 3 sind zudem größere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes der Pfreimd und des Gleiritschbaches zu erwarten, als bei der Planfeststellungstrasse. Zudem sind die Eingriffe in das Privateigentum größer; insbesondere bei der Variante A 8 gegenüber der Planfeststellungstrasse.

Für diese Varianten spricht die Möglichkeit zum Erhalt der denkmalgeschützten Bogenbrücke, die aber im Ergebnis keine Funktion für die Staatsstraßenverbindung hätte. Auch wenn den denkmalschutzfachlichen Belangen hier ein erhebliches Gewicht zukommt, müssen sie wegen der fehlenden Sanierbarkeit der Brücke gegenüber den erheblichen naturschutzfachlichen Bedenken aufgrund der erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere in die Natura 2000-Gebiete, durch den Bau einer zweiten Brücke zurücktreten.

2.4.2.2.3 Sonstige Varianten

Die weiter oberstromigen Varianten würden im Vergleich zur Planfeststellungstrasse erheblich stärker in das Landschaftsbild, Natur- und Landschaft sowie in das FFH-Gebiet eingreifen als die Planfeststellungstrasse. Auch im Hinblick auf die östlich angrenzende Ortslage ergeben sich Nachteile hinsichtlich des Immissionsschutz.

Die großräumigen Trassenvarianten A 6, A 9 und A 4 würden eine Verlegung der St 2157 auf großer Länge erfordern und infolge der damit verbundenen Beanspruchungen der Talräume und Hangbereiche von Pfreimd bzw. von Pfreimd und Gleiritschbach erheblichere Eingriffe in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt bewirken, als dies bei der kleinräumigen Planfeststellungstrasse der Fall ist. Sie sind nicht vertretbar.

2.4.2.2.4 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes und Vergleich der Varianten

Im Ergebnis wird der Planfeststellungstrasse unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der Vorzug gegeben. Sie ist mit ihrer Linienführung die ausgewogenste Lösung, die die verkehrlichen und straßenbaulichen Anforderungen erfüllt, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gerecht wird, die landwirtschaftlichen Interessen berücksichtigt, in Privateigentum am geringsten eingreift und die Umweltbelange nicht unverträglich beeinträchtigt. Die denkmalfachlichen Belange müssen trotz ihrer Bedeutung im Rahmen der Gesamt abwägung zurücktreten, da die Brücke nach fachlicher Einschätzung nicht ausreichend saniert bzw. instandgesetzt werden kann, ohne dass dies einem Neubau gleich käme (s. Ziffer 2.4.9). Das planfestgestellte Vorhaben ist die vernünftigste Lösung, verstößt nicht gegen unüberwindbares Recht und entspricht den Grundsätzen einer rechtmäßigen Abwägung.

2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den einschlägigen Planungsrichtlinien. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Entwurfselemente der Trassierung und des Höhenverlaufs sind ausgewogen gewählt. Die notwendigen Haltesichtweiten ($V_{85} = 50/70$ km/h) sind eingehalten oder können durch vertretbare Ausschlitzungen erreicht werden. Gleiches gilt für die notwendigen Anfahrtsichtweiten (siehe Unterlage 7a der Planfeststellungsunterlagen). Unverhältnismäßig wäre es, Standards herzustellen, die vom bestandsorientierten Ausbau wesentlich abgewichen wären, obwohl sie verkehrlich nicht erforderlich sind. Die bituminös befestigte Fahrbahnbreite im Teilabschnitt I mit 6,50 m entspricht den Einsatzgrenzen der RAS-Q. In Teilabschnitt II wird die vorhandene Fahrbahnbreite mit 5,50 m wegen der Talenge mit der vorhandenen Bebauung und dem Triebwerkskanal von Pfreimd kommend fortgeführt. Die Regelneigung der Böschung beträgt 1 : 1,5. Damit sind wirtschaftliche und hinsichtlich der Eingriffe in das Privateigentum und von Natur und Landschaft flächensparende Querschnitte gewählt.

2.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

Die Maßnahme nimmt hinsichtlich der Lärm- u. Schadstoffimmissionen auf die Belange der Anwohner mit den Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang der Bebauung und auf der Brücke besonders Rücksicht.

2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 II BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13. Mai 2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

2.4.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Eine Verschlechterung der Lärmsituation ist aufgrund der schalltechnischen Berechnungen des Antragstellers, die vom Landesamt für Umwelt für richtig befunden wurde, nicht zu erwarten. Eine wesentliche Änderung der Situation im Sinne der 16. BImSchV ist nicht erkennbar zumal in der überwiegenden Mehrzahl der Betroffenen Anwohner eine geringe rechnerische Abnahme gegenüber dem Bestand ermittelt wurde; in keinem Fall eine Erhöhung. Die neue, gegenüber dem Bestand etwas angehobenen Höhenlage und die im Teilabschnitt II geringfügige Abrückung der Trasse von der vorhandenen Bebauung wurden bei den Berechnungen berücksichtigt.

2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)

- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG vom 21. März 1996, DVBl 1996, 916; BVerwG vom 23. November 2001, DVBl 2002, 565).

2.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge für den Teilabschnitt I für die Staatsstraße von 1451 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 6,3 % am Tag und 4,5 % in der Nacht, für den Teilabschnitt II für die Staatsstraße von 1693 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 4,5 % am Tag und 6,3 % in der Nacht sowie für die Kreisstraße SAD 30 von 1150 Kfz/24h mit ebenfalls 4,5 % am Tag und 6,3 % in der Nacht im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Der Lärmschutz wird auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, nicht auf Spitzenbelastungen ausgelegt (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916, BVerwG vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen ausulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Der Beurteilungspegel bei Immissionsberechnungen wird grundsätzlich berechnet, weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort auftreten können. Die Berechnung ermöglicht zudem, die prognostizierte Verkehrsstärke in das Rechenverfahren einzubringen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

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

2.4.4.1.4 Ergebnis

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

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Bei der planfestgestellten Maßnahme ist von einem bestandsorientierten Ausbau auszugehen. Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV liegt nicht vor, da eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB(A) nicht ermittelt wurde. Gegenüber

dem Bestand tritt überwiegend eine leichte Verbesserung ein, die allerdings unter der Wahrnehmungsschwelle liegt. Die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen ist nicht erforderlich. Die einzelnen maßgeblichen überprüften Immissionsorte sind in der Unterlage 5 der Planfeststellungsunterlagen, auf die Bezug genommen wird, dargestellt. Bei der Berechnung wurde eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h in Ansatz gebracht. Die Straßenverkehrsbehörde hat zugesichert, diese bei einer Realisierung der Maßnahme auch verkehrsrechtlich anzuordnen.

2.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 – 2005), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren

Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

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

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien und der 22. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

2.4.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden.

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 1 693 kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen

der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 1693 kfz/24h und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz

Natura 2000 FFH-Gebiet: DE 6439-371 „Pfreimdtal und Kainzbachtal“

Das Projektgebiet liegt teilweise innerhalb des NATURA 2000 Gebiet DE 6439-371 „Pfreimdtal und Kainzbachtal“ "Naturnahe Mittelgebirgsfluss- und -bachtäler mit Auwaldresten, Hochstaudenfluren, extensiven Mähwiesen sowie Talhängen mit Eichen-Hainbuchenwäldern und Silikat-Fels- und Magerrasen."

Das Schutzgebiet umfasst im Umfeld des Projektes insbesondere die Pfreimd einschließlich der Ufer und den begleitenden Strukturen. Der Abschnitt mit der bestehenden Brücke bis zum Streichwehr ist aus dem Schutzgebiet ausgenommen.

Im Standarddatenbogen wird die Bedeutung des FFH-Gebiets für das europaweite Netz NATURA 2000 folgendermaßen umrissen:

"Naturnahes, vielfältiges Fließgewässersystem, bedeutende Lebensräumen für mehrere Anhang II-Arten, für Nordbayern repräsentative vollständige Libellen-Lebensgemeinschaften, bedeutende Silikat-Felsvegetation, landesweit bedeutende Wanderachse. Historische und wieder aufgenommene Ziegen-Beweidung von Trockenhängen, Silikاتفelsbildungen (Granit, Gneis). Naturnahe Mittelgebirgsfluss- und -bachtäler mit Auwaldresten, Hochstaudenfluren, extensiven Mähwiesen sowie Talhängen mit Eichen-Hainbuchenwäldern und Silikat-Fels- und Magerrasen."

Laut Standarddatenbogen umfasst das Gebiet eine Fläche von 334 ha. Weitere Einzelheiten können der Unterlage 10.6, Ziffer 2.2.2, 2.2.3 und 2.2.5, entnommen werden.

Die Erhaltungsziele als Prüfmaßstab für die Beurteilung der Beeinträchtigung von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung erfassen nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL.

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Es war zu prüfen, ob von dem Vorhaben entsprechend § 34 BNatSchG unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen für die maßgeblichen Bestandteile dieses Gebietes und damit für die gebietbezogenen Erhaltungsziele ausgehen.

Dabei waren die projektspezifischen Wirkungen bzw. die technische Planung in der konkret vorgesehenen Ausgestaltung zu berücksichtigen. Vorkehrungen zur Vermeidung oder Minimierung jedoch nur dann, wenn sie verbindlich zu den Projektmerkmalen gehören.

Der Vorhabensträger hat dazu mit der Unterlage 10.6 eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgelegt.

Diese Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass

- keine vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erforderlich sind, da keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und damit des Gebietes zu erwarten sind,
- die Beeinträchtigungen für die betroffenen Lebensraumtypen, Arten und Erhaltungsziele durch das Projekt als unerheblich eingestuft werden, soweit die geplanten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen (Unterlage 10.1, Ziffer 10.2 ff) rechtzeitig verwirklicht werden,
- bei der Summation der Beeinträchtigungen mit anderen Plänen und Projekten keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes zu erwarten sind. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung für kumulative Beeinträchtigungen werden nicht erforderlich,
- von einer Verträglichkeit des Projektes mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 6439-371 „Pfreimdtal und Kainzbachtal“ auszugehen ist.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung hat damit ergeben, dass die Schutzziele des Gebietes durch das Vorhaben unter Einhaltung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der zeitlichen Beschränkungen für die Schüttungen in die Pfreimd nicht erheblich beeinträchtigt werden, d. h. es besteht keine objektive Möglichkeit (BVerwG vom 13. August 2010, NuR 2010, 797: „nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen“) einer Gefährdung des Gebiets.

Die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden haben dies in ihren Stellungnahmen bestätigt. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Einwendungen hinsichtlich dieser Einschätzung wurden nicht erhoben. Hilfsweise bleibt anzumerken, dass Alternativen im Sinne des Gebietsschutzes (BVerwG vom 17. Mai 2002, Az: 4 A 28.01) mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft nicht zur Verfügung stehen und das Vorhaben aus Gründen des öffentlichen Interesses notwendig ist. Das öffentliche Interesse an der Erneuerung der für den gesamten Verkehr gesperrten Pfeimdbrücke im Zuge der St 2157 ist hier gewichtiger als das Integritätsinteresse des Schutzgebietes. Die Ausgleichsmaßnahme (A 1) westlich Heilinghäusl dient auch der Flächen- und Funktionssicherung.

Schutzgebiete nach §§ 20 bis 29 BNatSchG bzw. Art. 13 bis 16 BayNatSchG

Das Planungsgebiet liegt vollständig im Naturpark „Oberpfälzer Wald“ NP-0008 BAY-13 (VO Naturpark Oberpfälzer Wald, GVBl Nr. 18/1995). Das Untersuchungsgebiet liegt weitgehend im Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Oberpfälzer Wald (ehemals Schutzzone) LSG-BAY-13 (§ 26 BNatSchG). Nur der südliche Teil des Orts Kaltenthal liegt außerhalb des Landschaftsschutzgebietes. Die Maßnahme steht den Zielen (§ 4) und den Schutzzweck (§ 6) des Naturparks nicht entgegen. Daher kann eine Befreiung nach § 9 der VO erteilt werden. Die Untere Naturschutzbehörde hat als zuständige Behörde Ihr Einverständnis erteilt.

Außerhalb des vorgesehenen Baufeldes liegt der Landschaftsbestandteil Nr. 473 „Trockenhänge unterhalb Trausnitz“ 3/007901/00/00 (§ 29 BNatSchG bzw. Art. 16 BayNatSchG).

Gesetzlicher Biotopschutz – Schutzgebiete nach § 30 BNatSchG bzw. Art 23 (1) BayNatSchG

Im Planungsgebiet befinden sich nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG nachstehend aufgeführte geschützte Flächen:

Biotoptypen:

- Auwald im Überschwemmungsbereich
- Eichen- und Eichen-Hainbuchenwald, trocken-warmer Standort
- Feucht- und Nassgrünland
- Galerieauwald
- Hochstaudensaum am Fließgewässer
- Sand- und Silikatmagerrasen
- Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation
- Ufergehölz naturnaher Fließgewässer

Die Eingriffe werden, wie in § 15 BNatSchG gefordert, durch die vorgesehenen Ausgleichmaßnahmen, insbesondere durch die Ausgleichfläche A 1, ausgeglichen. Einzelheiten können der Unterlage 10.1, 10.3 und 10.4 entnommen werden. Die Naturschutzbehörden, die zu den Unterlagen Stellung genommen haben, tragen das Ausgleichskonzept mit.

Geschützte Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Bestände, welche nach § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs.1 BayNatSchG geschützt sind. Sofern derartige Bestände durch die Baumaßnahme betroffenen sind, wurde dies im Kapitel 4.4 der Unterlage 10.1 im Rahmen der Eingriffsbehandlung mit abgehandelt und von den Naturschutzbehörden geprüft und für zutreffend befunden.

Die durch den Bau und den Betrieb entstehenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes wie auch der Lebensstätten sowie des Landschaftsbildes wurden als Eingriff im Sinne von § 14 BNatSchG in Unterlage 10.1 behandelt und nach § 15 BNatSchG ausgeglichen. Auf die Planfeststellungsunterlagen 10.1, 10.3 und 10.4 darf Bezug genommen werden. Defizite sind nicht erkennbar.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat den Ausnahmen zugestimmt.

2.4.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.4.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen

europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

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

2.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 08. Januar 2008 Az. IID2-4022.2-001/05. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 10.5 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18. Juni 2007, Az 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31). Da das BNatSchG die europarechtlichen Vorgaben jetzt vollständig umsetzt, werden die gemeinschaftsrechtlichen Verbote nicht mehr getrennt angesprochen. Sie werden aber bei der Interpretation der §§ 44 und 45 BNatSchG berücksichtigt.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Innerhalb der Einwendungsfrist wurde zur saP vom Landesbund für Vogelschutz im Einwendungsschreiben vom 1. April 2011 hinsichtlich des Eintrages von schädlichen Feinteilen in die Pfreimd während und nach Durchführung der Baumaßnahme sowie zu den Methoden und dem zeitlichen Aufwand der naturschutzfachlichen Erhebungen durch den vom Antragsteller beauftragten Gutachter vorgetragen. Zum Umfang und der Tiefe der naturschutzfachlichen Erhebung wird auf die vorausgegangenen Ausführungen Bezug genommen. Die Höhere als auch die Untere Naturschutzbehörde haben dahingehend keine Defizite festgestellt; die Maßnahme wurde jeweils positiv beurteilt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Zweifel an der Vollständigkeit der Unterlagen, da auch vom Einwender keine konkreten Lücken oder Defizite benannt wurden. Die Bedenken hinsichtlich eines schädlichen Feinstoffeintrages werden geteilt und werden ausreichend durch die Auflagen im Teil A berücksichtigt, zumal im Staubereich

der Pfreimd, wo die Maßnahme durchgeführt wird, die genannten Tierarten nicht nachgewiesen wurden. Die genannte Bachmuschel kommt erst wieder ca. 3,5 km flussabwärts bei Stein vor.

Der Maßnahmenträger berücksichtigt in seinen Vorkehrungen in der Unterlage 10.1, Anhang 4, Ziffer 10ff die Grundsätze zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen; dies wurde auch bereits bei der Trassenfindung berücksichtigt.

2.4.5.1.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

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

Die betroffenen (relevanten) Arten sind in der Unterlage 10.1, 10.2 und 10.5 ausreichend abgehandelt. Defizite wurden im Rahmen der Auslegung nicht vorgetragen. Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten wurden in den Gruppen Säugetiere, Muscheln und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zur planfestgestellten Maßnahme vorkommen oder zumindest theoretisch 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 Verbotsstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Kollisionen) erfüllt werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

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

Die betroffenen (relevanten) Arten, für die Störungen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit nicht auszuschließen sind, sind in der Unterlage 10.1, 10.2 und 10.5 genannt. Defizite wurden im Rahmen der Auslegung nicht vorgetragen. Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten wurden in den Gruppen Säugetiere, Muscheln und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zur planfestgestellten Maßnahme vorkommen oder zumindest theoretisch 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 Nr. 2 BNatSchG erfüllt werden.

Hinsichtlich aller betroffenen Tierarten ist zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen nicht verschlechtert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

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

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

Für die Vögel der Wiesen- und Ackerflächen kann nicht ausgeschlossen werden, dass infolge bau- und anlagenbedingter Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen Brutstätten verloren gehen. Der Zerstörung von Nestern und Gelegen (Art. 5 V-RL) wird durch eine Abstimmung der Baubetriebszeiten auf die Brutzeiten dieser Artengruppe vorgebeugt. Zusätzlich ist anzunehmen, dass es zu Störungen und Brutplatzverlusten im Nahbereich der Trasse durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte kommen kann.

Für die Vögel der Gehölzbestände in der Flur ist das Risiko, bau- und anlagenbedingt Brutstätten zu verlieren, zwar gering einzuschätzen, kann aber nicht völlig ausgeschlossen werden. Die Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern oder Eiern wird jedoch durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze (d. h. aller

Strukturen, in denen die Arten einen Nistplatz finden können) im Trassenbereich in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison vermieden. Störungen von Brutpaaren während der Brut- und Aufzuchtzeit durch bau- und betriebsbedingten Lärm sowie visuelle Effekte im Umfeld der Trasse sind ebenfalls nicht auszuschließen.

Ferner ist für Waldvogelarten davon auszugehen, dass es zum Verlust von Brutplätzen infolge bau- und anlagenbedingter Flächeninanspruchnahme von Waldbeständen kommt. Zusätzlich ist anzunehmen, dass es zu Störungen und Brutplatzverlusten im Nahbereich der Trasse durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte kommt.

Die Beschädigung oder Zerstörung von besetzten Nestern und Eiern wird durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze (d. h. aller Strukturen, in denen die Arten einen Nistplatz finden können) im Trassenbereich in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison vermieden – siehe hierzu die Auflage unter 3.4.2 Teil A) des Beschlusses.

Für die Vögel der Gewässer und Auen kann der Verlust von Brutplätzen infolge bau- und anlagenbedingter Flächeninanspruchnahme im Fließgewässer- und Auenbereich nicht ausgeschlossen werden. Zusätzlich ist anzunehmen, dass es zu Störungen und Brutplatzverlusten im Nahbereich der Trasse durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte kommen kann.

Für Vogelarten mit Vorkommen in verschiedenen Lebensraumtypen ist davon auszugehen, dass Brutstätten bau- und anlagenbedingt verloren gehen. Störungen von Brutpaaren während der Brut- und Aufzuchtzeit durch bau- und betriebsbedingten Lärm sowie visuelle Effekte im Umfeld der Trasse sind ebenfalls nicht auszuschließen. Einzelheiten der Erhebungen können der Unterlage 10.5, z. B. Ziffer 4 ff, entnommen werden. Insbesondere wird auf Ziffer 3.1 verwiesen, wo Maßnahmen zur Vermeidung dargelegt sind. Im Übrigen siehe Auflage Ziffer 3.4.2 Teil des Beschlusses.

Die Prüfung ergab, dass bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt werden.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zum Teil stehen weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten zur Verfügung. Zum Teil sorgen

hierfür die vorgesehenen Maßnahmen. Bei diesen so genannten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich nicht um reine Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung, sondern um Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Diese können zum Teil auch auf Ausgleichsflächen erfolgen. Diese Maßnahmen dürfen hier berücksichtigt werden (Leitfaden der EU-Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse, Kap. II.3.4d und BVerwG vom 18. März 2009, Az. 9 A 39.07 - juris Rn. 70).

Zu den Äußerungen der Naturschutzbehörde und der Naturschutzvereinigungen ist folgendes festzuhalten:

In der Stellungnahme der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde wurden keine Defizite festgestellt. Die Planung wird in vollem Umfang mitgetragen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Im Untersuchungsraum wurden Pflanzen der besonders geschützten Arten, die in Bayern vorkommen können, nicht festgestellt. Von einer Behandlung in der saP wurde vom Gutachter abgesehen. Weder während der Anhörung noch von Fachstellen wurden entsprechende Pflanzen vorgetragen, so dass für die Planfeststellungsbehörde keine Defizite erkennbar wurden. Eine Behandlung im Verfahren erübrigt sich.

2.4.5.1.2.4 Ausnahmeerteilung

Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird es nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG kommen. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist also aus derzeitiger Sicht nicht notwendig.

Hilfsweise wird darauf hingewiesen, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, die die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen fehlen und sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtern wird. Außerdem stehen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 und 13 V-RL der Zulassung nicht entgegen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor, denn die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchstabe c der

FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht.

Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C) Ziffer 2.4.2 verwiesen. Es steht keine für die betroffenen Arten günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Trasse oder Ausführungsalternative zur Verfügung. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Neubau („Nullvariante“) oder eine nicht möglichen Sanierung der bestehenden Brücke ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen würden.

Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z. B. Maßnahmen zur Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit der Fließgewässer, Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatqualitäten betroffener Arten sowie eine zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist bzw. wäre vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Dies reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14. Juni 2007 Az. C-342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (BVerwG vom 1. April 2009, NuR 2009, 414).

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchstabe i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten

Gebiet auswirken können. Unter Population kann man eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte „günstige“ Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen und wegen der Häufigkeit und Flexibilität der betroffenen Arten wird es nicht zu einer erheblichen Verschlechterung kommen, d. h. die jeweilige Art wird langfristig ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes bleiben. Es ist auch eine ausreichende Zahl von Populationen der jeweiligen Art vorhanden.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 10.5 Bezug genommen.

2.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der planfestgestellten Unterlage 10 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

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

eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 10 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18. März 2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28. Februar 2010 geltenden Rechtslage).

2.4.5.3.2 Vermeidbarkeit /Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30. Oktober 1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 10.1) verwiesen. Rodungen erfolgen nur von Anfang Oktober bis Ende Februar. Einschwemmungen sind zu verhindern. Angrenzende Waldflächen, Biotope und Gehölzbestände sind zu schonen. Die Flächen unter den Brücken werden so gestaltet, dass sie für Tiere in der bisherigen Art und Weise durchgängig sind.

2.4.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend

festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21. Juni 1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in Unterlage 10.1 und 10.2 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigte Fläche	Faktor	Ausgleichs- erfordernis
A) Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung			
• Unmittelbare Veränderungen von Biotopflächen ohne Vorbelastung			
- <u>wiederherstellbare Biotope mit kurzer Entwicklungszeit (GS 1.1):</u>			
- Fluss, naturnah, vegetationsreich (Neuüberbrückung)	0,036 ha	1	0,036 ha
- Rückbau der Überbrückung von Fließgewässerbiotopen	-0,015 ha	1	-0,015 ha
- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (GS 1.2):</u>			
- Feucht- und Nassgrünland, Hochstaudensaum am Fließgewässer, Hecke naturnah, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer, Auwald im Überschwemmungsbereich, Galerieauwald	0,066 ha	1,5	0,099 ha
- Rückbau der Überbrückung von Biotopen der Ufersäume	-0,005 ha	1,5	-0,0075 ha
• Vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopen			
- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (GS 4.1):</u>			
- Fluss, naturnah, vegetationsreich	0,055 ha	0,0	0 ha
- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (GS 4.2):</u>			
- Hecke naturnah, Feucht- und Nassgrünland, Hochstaudensaum am Fließgewässer, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer, Galerieauwald	0,079 ha	1,0	0,079 ha

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigte Fläche	Faktor	Ausgleichserfordernis
<ul style="list-style-type: none"> • Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope (GS 5) <ul style="list-style-type: none"> - Bei Berücksichtigung aller projektbedingter Be- und Entlastungseffekte ergibt sich in der Summe keine zusätzliche mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope 			
Summe A)	0,216 ha		0,1915 ha
B) Auswirkungen auf das landschaftliche Funktionsgefüge: <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliches Erfordernis für Beeinträchtigungen von Tierarten und seltenen Biotopkomplexen (GS 7) <ul style="list-style-type: none"> - Projektbedingt sind keine dauerhaften Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges zu erwarten. 			
Summe B)	0 ha		0 ha
C) Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss: <ul style="list-style-type: none"> • Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung durch Einbringung technischer Bauwerke (GS 8) <ul style="list-style-type: none"> - Mit den Gestaltungsmaßnahmen G1 kann das Landschaftsbild wiederhergestellt werden. Ein zusätzliches Ausgleichserfordernis ist nicht gegeben. 			
Summe C)	0 ha		0 ha
D) Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Boden, Wasser, Klima) (GS 3): <ul style="list-style-type: none"> • Versiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen (GS 3.1): Dauergrünland, mit dazwischen liegenden Kleinstrukturen • Versiegelung von Flächen des Straßenbegleitgrüns (GS 3.1): • Versiegelung von forstwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen (GS 3.2) Laub(misch)wald und -forst, Nadelwald und -forst • Dauerhafte Entsiegelung von Straßenflächen 	0,075 ha	0,3	0,0225 ha
	0,023 ha	0,3	0,0069 ha
	0,022 ha	1,0	0,0220 ha
	-0,009 ha	0,3	-0,0027 ha
Summe D)	0,111 ha		0,0487 ha
Gesamtsumme A) bis D):	0,327 ha		0,2402 ha

* Auwälder gelten grundsätzlich wegen ihrer sehr langen Entwicklungszeit als nicht wiederherstellbare Biotoptypen. Die betroffenen Bestände sind sehr klein und befinden sich in direkter Angrenzung an das bestehende Brückenbauwerk. In diesen Bereichen ist unter Anderem der Einfluss des aue-typischen Überschwemmungsregimes stark gestört. Deshalb wird für den Ausgleich ebenso wie für die weiteren betroffenen Biotoptypen der Faktor 0,5 in Ansatz gebracht!

Folgende Maßnahme ist vorgesehen:

A 1: Extensivierung und strukturelle Aufwertung einer Wiesenfläche westlich Heilinghäusl

Die Ausgleichsfläche liegt ca. 2,5 km östlich der Baumaßnahme bei Heilinghäusl als Teil des Flurstücks Nr. 928, Gemarkung Trausnitz, angrenzend an den Schweizer Bach. Dieser ist ein Zufluss zum Gleiritschbach. Bei dem vorgesehenen Flurstück handelt es sich im Wesentlichen um intensiv bewirtschaftetes Grünland, welches vom Bach aus leicht ansteigt. Der Bach, die Ufersäume sowie die linksufrigen Bestände sind in der amtlichen Biotopkartierung unter der Nr. 6439-0104-002 „Feuchtbereich am Schweizer Bach“ erfasst.

Vorgesehen sind hier folgende Maßnahmen:

- Extensive Nutzung der Wiesenfläche.
- Verbreiterung des Hochstaudensaums westseitig des Schweizer-Baches.
- Anlage eines Kleingewässers in Bachnähe
- Vegetationsentwicklung über natürliche Ausbreitung aus angrenzenden Biotopflächen

Flächengröße: 0,2402 ha anrechenbare Fläche (0,2618 ha reale Fläche, vorhandene Biotope zu 50 % anrechenbar), Flächengröße des Flurstücks 1,096 ha.

Funktionsausgleich:

Die Fläche A 1 dient gleichzeitig dem Ausgleich der Beeinträchtigungen von Funktionen der abiotischen Schutzgüter Boden und Wasser als Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, für Wasser- und Nährstoffkreisläufe sowie Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Die Erneuerung der Pfreimdbrücke ist mit dauerhaften Veränderungen der landschaftlichen Gegebenheiten verbunden. Durch die bestehende Talquerung ist die Landschaft im Untersuchungsgebiet jedoch in vergleichbarer Weise vorbelastet. Da sich das neue Bauwerk in Erscheinungsbild und Konstruktionsart am Bestand orientiert und in seinen Abmessungen nur geringfügig größer dimensioniert ist, sind die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes als gering zu bewerten.

Auch die Zurückversetzung und Versteilung des Hanganschnittes von Bau-km 0+145 bis Bau-km 0+225 (ca. 0,09 ha) umfasst nur einen verschwindend geringen Bereich innerhalb der angrenzenden Hänge. Zusammen mit der vorgesehenen landschaftsgerechten Gestaltung der neuen Böschung sind auch diese Beeinträchtigungen nicht erheblich. Die Konfliktintensität ist gering und die Ausgleichbarkeit ist aufgrund der fehlenden Erheblichkeit neben den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen nicht gegeben.

Ein zusätzliches Ausgleichserfordernis ist daher nicht gegeben und wurde auch während der Auslegung nicht gefordert.

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

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24. Januar 1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23. August 1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 9) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

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

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

2.4.5.3.4 Stellungnahmen

Der **Landesjagdverband** Bayern e.V., Kreisgruppe Nabburg im LJV Bayern e.V. und der Landesfischereiverband Bayern e.V., München haben keine Einwände gegen die geplante Maßnahme erhoben. Der **Bezirk Oberpfalz, Fachberatung Fischerei**, Regensburg, ist mit der geplanten Maßnahme einverstanden; die in der Stellungnahme genannten Punkte zur Maßnahme wurden im Erörterungstermin durch Zusagen des Maßnahmenträgers erledigt.

Der **Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Vogel- und Umweltstation Regenstauf, Bezirksgeschäftsstelle Oberpfalz** hat Einwendungen vorgetragen. Diese wurden bereits unter Ziffer 2.4.5.1.2.2 Teil B des Beschlusses behandelt. Hinsichtlich eines befürchteten, schädlichen, übermäßigen Eintrags von Feinmaterial in das Gewässer wird auf die Ziffer 3.4.1 Teil A) des Beschlusses hingewiesen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat trotz Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde keine Stellungnahme abgegeben.

Die Bedenken des **Oberpfälzer Waldvereins** sind unbegründet, da durch die geplante Maßnahme eine Verbesserung der Verhältnisse für Fußgänger gegenüber der Bestandssituation vorgesehen ist und zum anderen die Forderung nicht ausreichend substantiiert ist.

2.4.5.3.5 Waldgesetz

Durch die geplante Erneuerung der Pfreimdbrücke werden Waldflächen und waldähnliche Bestände insbesondere gewässerbegleitende Gehölze, die nicht dem Waldrecht unterliegen und hier nicht behandelt werden (siehe Ausführungen zum Naturschutz), in Anspruch genommen. Durch die Maßnahme werden 0,09 ha Waldfläche auf Dauer beseitigt. Dieser Verlust kann hingenommen werden, da es sich nicht um Schutz-, Bann- oder Erholungswald handelt. Auch hat der Verlust einer solch kleinen Waldfläche innerhalb eines großen Waldgebiets bzw. innerhalb einer waldreichen Region keine nennenswerte Auswirkung auf die Waldfunktionen. Der Wald am Hang auf der Ostseite des Bachtals ist nach dem Waldfunktionsplan ein „Wald mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz“. Die neue Böschung wird, wie in der Unterlage 10 beschrieben, als stabile Felsböschung ausgeformt. Ein Bodenauftrag ist nicht vorgesehen. Damit sind keine Nachteile hinsichtlich Rutschungen, Abschwemmungen, Beeinträchtigungen der angrenzenden Gewässer oder dergleichen zu erwarten. Die restlichen Waldbereiche können ihre besondere Bedeutung weiterhin ungeschmälert erfüllen. Den Plänen in Sinne des Art. 6 BayWaldG wird damit nicht

widersprochen und deren Ziele werden nicht gefährdet. Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme A 1 sind kleinflächig Gehölzpflanzungen vorgesehen. Eine reine Aufforstungsfläche ist nicht geplant oder erforderlich.

Den Rodungen kann im notwendigen Umfang gemäß Art. 9 Abs. 8 i. V. m. Abs. 7 BayWaldG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Wohls zugestimmt werden. Das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Schwandorf** bestätigt diese Einschätzung aus fachlicher Sicht. Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V., hat trotz Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde keine Stellungnahme abgegeben.

2.4.6 Gewässerschutz

2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme wird die Pfreimd (Gewässer II. Ordnung) überbrückt. Weiter ist der Hochwasserabfluss der Pfreimd betroffen. Die Anforderungen werden eingehalten. Die Hochwasserrückhaltung wird nicht wesentlich beeinträchtigt und der Wasserstand wird nicht nachteilig verändert. Gesichtspunkte des Hochwasserschutzes und der Erhaltung der Abfluss- und Retentionsräume (§§ 76 ff. WHG) stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die neue Pfreimdbrücke überspannt im Wesentlichen den Hochwasserabflussbereich zwischen den Talflanken. Der einseitige, nördliche Straßendamm mit dem zugehörigen Widerlager der Brücke hat keinen schädlichen Einfluss auf den Hochwasserabfluss. Die planfestgestellte Lösung ist wasserwirtschaftlich mit der Bestandssituation vergleichbar.

Die oben genannten Gewässer werden durch das Vorhaben nicht dauerhaft verändert oder wesentlich umgestaltet. Deshalb liegt kein Ausbautatbestand gemäß § 68 WHG vor.

Die gutachtlichen Stellungnahmen des **Wasserwirtschaftsamtes Weiden** vom 24. August 2011, sowie vom 4. April 2011 und der **Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Oberpfalz in Regensburg** vom 21. März 2011 – soweit nicht im Erörterungstermin eine Einigung mit dem Antragsteller erzielt wurde – wurden berücksichtigt. Eine Bauabnahme nach Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG ist nicht erforderlich, wenn diese Aufgabe für den Bauherrn Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen ist.

2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffern 4.1.1 und 4.1.2 Teil A) des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

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

Daneben konnten wasserrechtliche Erlaubnisse für die im Zuge des Baus bzw. des Abbruchs erforderlichen Vorschüttungen in der Pfreimd sowie für die voraussichtlich erforderliche Bauwasserhaltung erteilt werden. Da diese nur für einen vorübergehenden Zweck bzw. zeitlich vorübergehend erforderlich werden, waren die wasserrechtlichen Gestattungen nach Art. 15 Abs. 2 BayWG als beschränkte Erlaubnis zu erteilen. Den wasserwirtschaftlichen Belangen wurde durch die Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Die gutachtlichen Stellungnahmen des **Wasserwirtschaftsamtes Weiden** vom 24. August 2011 und 4. April 2011 wurden berücksichtigt.

2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und (Ersatz)flächen werden rund 1,05 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- (und Anwand)wegen angepasst.

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

Einwände von Grundstückeigentümern wurden während der Anhörung nicht vorgebracht; sie haben bereits die Bauerlaubnis für die Inanspruchnahme Ihrer Grundstücke erteilt.

2.4.8 Städtebauliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der Gemeinde Trausnitz im Ortsteil Kaltenthal werden durch die Straßenbaumaßnahme nicht eingeschränkt.

Nördlich der Pfreimd verläuft die Straßentrasse der St 2157 und der Kreisstraße SAD 30 bestandsorientiert entlang der vorhandenen Bebauung. Südlich der Pfreimdbrücke ist keine bauliche Entwicklung zu erwarten, die der Planung entgegen stehen würde.

Nach den Rauminformationssystem der Regierung und der Stellungnahme der höheren Landesplanungsbehörde werden die Gebietsfestsetzungen der Gemeinde Trausnitz in Kaltenthal durch die planfestgestellten Maßnahme nicht berührt. Die Gemeinde hat in Ihren Stellungnahmen vom 16. Juni und 11. August 2011 dahingehend keine Einwände vorgetragen. In beiden Stellungnahmen wird der Planung einstimmig zugestimmt.

2.4.9 Denkmalschutz

Bodendenkmalpflege

Den Forderungen des **Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Abteilung B Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte, München** (Schreiben vom 16. April 2011) wurde, soweit nicht eine denkmalpflegerische Erlaubnis vom Landratsamt Schwandorf behandelt und ausgesprochen wurde, in Teil A) Ziffern 3.1.4, 3.2.3 und 3.7.2.2 entsprochen.

Baudenkmalpflege

Die planfestgestellte Lösung erfordert den Abbruch der denkmalgeschützten bestehenden Bogenbrücke. Die hierfür an sich erforderliche denkmalschutzrechtliche Erlaubnis (Art. 6 Abs. 1 Nr. 1 DSchG) wird durch die Planfeststellung ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG, vgl. auch Art. 6 Abs. 3 DSchG). Im Rahmen der Abwägung sind aber auch die denkmalschutzrechtlichen Belange und die Anforderungen des Art. 6 DSchG für einen Abbruch zu berücksichtigen.

Nach Art. 6 Abs. 2 Satz 1 DSchG kann die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis versagt werden, wenn gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustandes sprechen. Derartige Gründe liegen hier unzweifelhaft vor:

Die Brücke ist ein Baudenkmal, das in der Denkmalliste bezeichnet ist mit: „Brücke der Staatstraße Pfreimd-Tännesberg, 1910, Bayerns älteste Betonbogenbrücke mit unterliegender Fahrbahn mit 42 Meter Spannweite“.

Zur hohen baugeschichtlichen Bedeutung der Brücke hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens mit Schreiben vom 01.02.2010 an die Untere Denkmalschutzbehörde wie folgt Stellung genommen:

„Bei der Brücke handelt es sich um eine Eisenbetonkonstruktion. Die Fahrbahn mit beidseitigen Fußgängerstegen hängt dabei an zwei als Hauptträger ausgebildeten Vollwandbögen aus armiertem Beton. Bei einer Spannweite von 42 Metern ohne die übliche Mittelstütze liegt das Brückenwerk auf zwei ufernahen Betonpfeilern auf, die mit Natursteinen verkleidet sind. Die Ausführung erfolgte durch die Firma Rank/München. Das Projekt, an dessen Bau-Ausschreibung alle damals bekannten Betonbaufirmen teilnahmen, sollte eine ältere Holzbrücke ersetzen, die bei den Pfreimd-Hochwassern immer wieder in Mitleidenschaft gezogen wurde. Die Firma Rank wurde mit diesem Pionierprojekt deshalb beauftragt, weil deren Entwurf von der Regierung der Oberpfalz als „schöner“ empfunden wurde. Die angewandte Form und Technologie einer sog. Bogenbrücke war damals neu. In Bayern war vor der Pfreimdbrücke nur ein einziger Brückenbau in der gleichen Technologie ausgeführt worden, nämlich die 1903/1904 errichtete (heute nicht mehr bestehende) Isarbrücke nahe Grünwald bei München. Die Pfreimdbrücke zählt mit einer lichten Weite von 42 Metern aber nicht nur zu den größten in Deutschland ausgeführten Brücken dieser Bauart, sie ist heute auch die älteste Betonbogen-Brücke dieser Art in Bayern. Ingenieurtechnisch und bauhistorisch wird sie heute auch als Ausgangspunkt dieser technischen Entwicklung angesehen, der bei Nachfolgebauten lediglich im Detail abgewandelt wurde. (...) Aufgrund zahlreicher Verluste bei ingenieur- und technikgeschichtlich wichtigen Bauten in Kriegs- und Nachkriegszeit sind Vollbetonbrücken heute insgesamt von Seltenheit. Nach den derzeitigen Erkenntnissen wurde die Pfreimd-Brücke aufgrund ihrer Konstruktion und Gestaltung auch Ausgangspunkt und Vorbild bei der Entwicklung weiterer Brückenbauten aus Beton in ganz Mitteleuropa. In der Literatur werden zudem auch der hohe ästhetische Wert und die optimale Einfügung der Brücke in die umgebende Kulturlandschaft gerühmt.“

Diese herausgehobene baugeschichtliche Bedeutung ist mit den widerstreitenden öffentlichen Belangen und den Planungszielen des Vorhabensträgers abzuwägen. Die Planfeststellungsbehörde kommt hierbei zu dem Ergebnis, dass das Gewicht der für den Abbruch sprechenden Gründe so groß ist, dass sie die denkmalschutzfachlichen Belange überwiegen. Maßgebend sind folgende wesentliche Erwägungen:

- Die Brücke kann nach den vorliegenden gutachtlichen Untersuchungen nicht so saniert werden, dass der Verkehr einer Staatstraße darüber geführt werden könnte. Das Denkmalschutzgesetz geht grundsätzlich davon aus, dass eine Verpflichtung zum Erhalt von Baudenkmalern grundsätzlich auch mit Nutzungsmöglichkeiten einhergeht (vgl. § 5 DSchG).

Der Antragsteller hat für das bestehende Brückenbauwerk eine ingenieurtechnische Begutachtung durch das Ingenieurbüro Zilch + Müller Ingenieure GmbH, von Herrn Dr.-Ing. Markus Hennecke erstellen lassen, um den bautechnischen Zustand bewerten zu lassen. Neben der Erfassung des gegenwärtigen Zustandes wurde auch eine mögliche Instandsetzung oder Sanierung der best. denkmalgeschützten Brücke untersucht. Der Gutachter kommt im Teil 2 vom 6. Oktober 2010 abschließend zu dem Ergebnis, dass

- aufgrund des stark geschädigten Betons in den Tragelementen,
- aufgrund fehlender belastbarer Aussagen zum Tragwiderstand,
- aufgrund der stark geminderten Dauerhaftigkeit,
- aufgrund des lokalen Verlusts der Tragfähigkeit,
- aufgrund des Umstands, dass ein partieller Austausch in einzelnen Tragelementen aufgrund der Technologie des Eisenbetons nicht möglich ist (z. B. fehlender Verbund der Bewehrung),
- aufgrund des Umstands, dass ein partieller Betonersatz wegen stark differierender mechanischer Eigenschaften zwischen 100 Jahre alten Bestandsbeton und modernen Beton nur mit Einschränkung der Dauerhaftigkeit möglich wäre, eine Instandsetzung oder Sanierung nicht möglich ist.

In einer Expertise vom 1. September 2010 kommt der gleiche Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Verkehrssicherheit und die Standsicherheit des Bauwerkes für den aktuellen Zustand nicht bescheinigt werden kann. Darauf hin wird das bestehende Bauwerk für den gesamten Verkehr (einschlich Fußgänger) am 16. August 2010 gesperrt. Die Sperrung dauert bis heute an.

Hinzu kommt, dass selbst bei einer Sanierungsfähigkeit der Brücke (wovon aber aufgrund der vorgelegten Untersuchungen nicht ausgegangen werden kann) die Brücke den Anforderungen des Verkehrs der Staatstraße (v.a. hinsichtlich Belastung, Querschnitt) nicht entsprechen kann. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen wären wohl auch so erheblich, dass diese fast einem Neubau gleich kämen, so dass der denkmalschutzfachliche Gewinn nicht vorhanden sein würde.

Ein Erhalt der Brücke als öffentliche Fußgänger- und Radfahrerbrücke ist auch nicht möglich, da entsprechende Sicherheitsnachweise, wie der Gutachter darlegt, nicht möglich sind.

- Der Bau einer Ersatzbrücke unmittelbar unterhalb oder oberhalb der bestehenden Brücke würde zu tiefgreifenden Eingriffen in Natur- und Landschaft (u.a. FFH-Gebiet) führen und das wertvolle Landschaftsbild erheblich stärker beeinträchtigen als die festgestellte Planung. Wegen dieser nachhaltigen Eingriffe ist der Bau einer zweiten Brücke neben der bestehenden Bogenbrücke, der zudem weitere Eingriffe durch die Anbindungen der Staatsraße erfordern würde, nicht die bessere Lösung.
- Eine weiträumige Verlegung der Staatstraße ist aufgrund der stärkeren Eingriffe in Natur und Landschaft und der erheblichen Kosten gegenüber der planfestgestellten Lösung nicht sachgerecht.
- Die Aufrechterhaltung bzw. Gewährleistung einer leistungsfähigen Staatsstraßenverbindung ist vorliegend aufgrund der Lage im Straßennetz und der Verkehrsbedeutung erforderlich.

Bezüglich der fehlenden Sanierungsfähigkeit der Brücke wurde von Seiten des Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege keine fachlichen Einwände mehr erhoben, auch nicht mehr gegen den Abbruch selbst. Vielmehr hat das Bayerische Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst als vorgesetzte Dienststelle des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (Art. 12 DSchG) und Oberste Denkmalschutzbehörde (Art. 11 Abs. 3 DSchG) dem Abbruch zugestimmt (Unterlage 12.4). Der Ausschuss für Hochschule, Forschung und Kultur des Bayerischen Landtages hat sich dem im Rahmen einer Eingabe des Kreisheimatpflegers angeschlossen.

Die Straßenbauverwaltung hat gegenüber dem Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst (Aktenvermerk vom 29. November 2010), und somit auch gegenüber dem Landesamt für Denkmalpflege, zugesagt, vor dem Abbruch die bestehende Brücke über die Pfreimd bei Kaltenthal für Dokumentationszwecke auszuwerten, um die Ergebnisse bei geeigneten Vergleichsfällen heranziehen zu können.

2.4.10 Sonstige öffentliche Belange

2.4.10.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A Ziffer 3.2. wird verwiesen.

Der Forderung der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Regensburg** (Schreiben vom 18. April 2011) nach rechtzeitiger Information und Abstimmung der Bauarbeiten wird mit Auflage A 3.1.1 nachgekommen.

Die Informationspflicht, die von der **E.ON Bayern AG, Regensburg**, (Schreiben vom 26. April 2011) verlangt wird, ist unter A 3.1.2 festgehalten

2.4.10.2 Fischereirechtliche Belange

Wegen der von der **Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz** (Schreiben vom 21. März 2011) vorgetragenen Forderungen nach der Unterrichtung des Fischereiberechtigten wird auf die Auflagen in Teil A Ziffer 3.1.5 und auf die Einigung im Erörterungstermin verwiesen.

2.4.10.3 Vermessung

Wegen der vom **Vermessungsamt Nabburg** (Schreiben vom 11. April 2011) vorgebrachten Forderung nach Abschluss der geplanten Maßnahme wird auf die Einigung im Erörterungsterm verwiesen. Der Antragsteller wird den Grenzverlauf soweit wieder herstellen, als er durch die Maßnahme verändert oder zerstört wurde.

2.5 Private Belange und Einwendungen

2.5.1 Situation zum Grunderwerb

Die betroffenen Grundeigentümer haben zwischenzeitlich für die Umsetzung der geplanten Maßnahme eine Bauerlaubnis erteilt. Lediglich ein Pächter hat sich gegen eine vorübergehende Inanspruchnahme ausgesprochen. Der Antragsteller hat daraufhin mit Schreiben vom 16.09.2011 mitgeteilt, auf diese Fläche zu verzichten. Der Verzicht wurde durch Rotkorrektur in den Unterlagen (Unterlage 9) gekennzeichnet. Der Antragsteller hat damit die faktische Verfügbarkeit über alle benötigten Grundstücke.

Einwendungen von Grundeigentümern, Pächtern oder Privatpersonen, die durch die Maßnahme betroffen sind, wurden während der Anhörung nicht vorgetragen.

2.5.2 Allgemeines zur Inanspruchnahme von Privattem Eigentum

2.5.2.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 0,232 ha auf Dauer erworben, 0,0137 ha dauernd beschränkt und 0,2749 ha Fläche vorübergehend aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards eingegangen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

2.5.2.1.2 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14. Mai 1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

2.5.2.1.3 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage Ziffer 3.6.3 Teil A des Beschlusses klargelegt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziffer 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54).

2.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der Erneuerung der Pfreimdalbücke bei Kaltenthal im Zuge der Staatsstraße 2157 im Abschnitt „Pfreimd – B 22 (Tännesberg)“ auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung, aus den vorstehend dargelegten Gründen als vernünftig. Dabei ist beachtet, dass im betroffenen FFH-Gebiet ein Straßenbau grundsätzlich unterbleiben sollte. Der Vorhabensträger hat nachgewiesen, dass ein dem Bedarf und den Straßenbauzielen entsprechendes Vorhaben nur unter geringfügiger Inanspruchnahme des Natura-2000-Gebietes realisiert werden kann, die Auswirkungen auf die Schutzziele dieses Gebietes vertretbar sind und der Straßenbaubelang hier aus besonderen Gründen vorgeht. Die sogenannte Nullvariante oder eine Variante ohne neue Pfreimdbrücke an der planfestgestellten Lage kann bzw. muss nicht gewählt werden.

Die vorstellbaren Varianten (siehe Ziffer 2.4.2 ff. Teil C des Beschlusses) werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption der Erneuerung der Pfreimdbrücke im Zuge der St 2157 ungünstiger beurteilt.

2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Die Widmung für den neu zu bauenden Teilabschnitt I der St 2157 von Bau-km 0+000 (≙ St 2157_200_neu_0,000) bis Bau-km 0+156 (≙ St 2157_200_neu_0,156) wird mit der Inbetriebnahme wirksam, da die Voraussetzungen nach Art 6 BayStrWG vorliegen.

Die Aufstufung der Kreisstraße SAD 30 im auszubauenden Teilabschnitt II von Bau-km 0+133 (≙ St 2157_180_3,770 ≙ K SAD 30_140_4,182) bis Bau-km 0+152,3 (≙ K SAD 30_140_4,155) zur Staatstraße 2157 mit der Inbetriebnahme wirksam, da die Voraussetzungen nach Art. 7 BayStrWG vorliegen.

Die Einziehung der Staatstraße 2157 von St 2157_200_0,000 bis St 2157_200_0,156 wird mit der Sperrung wirksam, da die Voraussetzungen nach Art. 8 BayStrWG vorliegen.

Der öffentliche Feld- und Waldweg unter BwVz-Nr. 2.07aT besitzt die Merkmale der VO vom 19. November 1968 (BVBl. S. 413). Die Einstufung als ausgebauter öffentlicher Feld- und Waldweg ist erforderlich.

Im Übrigen wird auf die Beschreibungen im Bauwerksverzeichnis Unterlage 6 und auf den Widmungsplan Unterlage 12.5 verwiesen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügungen und die Veränderungen sind der straßenverzeichnisführenden Behörden mitzuteilen.

3. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 20. September 2011 die sofortige Vollziehbarkeit der Maßnahme beantragt.

Die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO angeordnet, weil die unverzügliche Ausführung des Vorhabens im allgemeinen öffentlichen Interesse, im Interesse des Straßenbaulastträgers und im Interesse der Gemeinde Trausnitz dringend geboten ist. Die Anordnung kann nicht auf einen Teil der Maßnahme beschränkt werden, weil dann eine wirtschaftliche und zeitgerechte Fertigstellung der Straße nicht gesichert wäre. Demnach entfällt gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage.

Das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich zum einen aus dem schlechten baulichen Zustand der Pfreimdbrücke, der zu einer Vollsperrung der Brücke geführt hat. Die Bauwerksprüfung lt. Definition in den Richtlinien (RI EBW PRÜF – Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076) hat die Note 4 ergeben, die Brücke hat damit den schlechtesten Erhaltungszustand erreicht. Es ist nach den gutachtlichen Stellungnahmen davon auszugehen, dass die Brücke nicht sanierungsfähig ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird dazu auf Ziff. 2.4.9 (Teil C) verwiesen.

Es besteht ein erheblich öffentliches Interesse daran, die Straßenbeziehung der St 2157 über die Pfreimd möglichst schnell wieder herzustellen. Auch das Planfeststellungsverfahren wurde deshalb vordringlich durchgeführt.

Insbesondere sind als Gründe zu nennen:

- Die zügige Wiederherstellung der unterbrochenen Staatstraßenverbindung ist erforderlich, da die derzeitige Umleitung für den gewöhnlichen Verkehr, der auf einer Staatstraße abzuwickeln ist, auf längere Zeit aufgrund des Ausbauzustandes und der Topografie nicht geeignet ist. Insbesondere ist die Umleitungsstrecke im Abschnitt von Pamsendorf – Kreisstraße SAD 36 – bis zur Einmündung in die Kreisstraße SAD 34 (bei Bernhof) nur mit Fahrzeugen befahrbar bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 16 to.
- Durch die andauernde Sperrung des Pfreimdüberganges werden nicht nur die Ortsteile Atzenhof und Bierlhof von Trausnitz (nördlich der Pfreimd) abgetrennt sondern auch der Sportplatz (südlich der Pfreimd) unmittelbar neben dem Pfreimdübergang.
- Es steht kein alternativer leistungsfähiger Pfreimdübergang im Zuge der Staatsstraße zur Verfügung, der die abgetrennten Ortsteile an das Kleinzentrum Pfreimd und das weiterführende überörtliche Straßennetz im Westen anbindet.
- Die derzeitige Umleitungsstrecke ist sehr umwegig und für den Güter- und Schwerverkehr nur mit Abstrichen (Steigungen, Kurvigkeit, witterungsmäßige Exposition, Verkehrsbeschränkungen) geeignet.
- Um die andauernde Sperrung des Pfreimdüberganges zu minimieren und die angestrebte Wiedereröffnung des Überganges 2012 zu realisieren, ist es aus betrieblichen Gründen (insbesondere wegen dem Abbruch der best. Brücke, Neubau, Disposition der Stahlteile, Berücksichtigung und Ausnutzung empirischer hochwasserfreier Zeiten etc.) notwendig mit den Arbeiten und vorbereitenden Maßnahmen bereits in 2011 zu beginnen.

Der Vorhabensträger hat das besondere öffentliche Interesse an einem sofortigen Baubeginn auch damit begründet, dass für den Abbruch der derzeitigen Bogenbrücke eine Vorschüttung in die Pfreimd einzubringen ist. Dies soll möglichst bald geschehen, damit die Vorschüttung nach Möglichkeit noch vor Ende des Jahres zurückgebaut werden kann, da erfahrungsgemäß zu Jahresbeginn die Gefahr von Hochwässern größer ist. Das Wasserwirtschaftsamt hat dazu mitgeteilt, dass eine Auswertung der Aufzeichnungen des Pegels Trausnitz u. d. Mühle zeigt, dass die großen Hochwässer der beiden letzten Jahrzehnte tatsächlich im Zeitraum zwischen Ende Dezember und März und dabei insbesondere im Januar aufgetreten sind. Die Argumentation des Staatlichen Bauamtes erscheine plausibel. Auch insoweit besteht daher ein Interesse daran, möglichst bald mit den vorbereitenden Arbeiten beginnen zu können, um Verzögerungen zu vermeiden.

Die Auswirkungen der Maßnahme auf öffentliche Belange wurden im Verfahren behandelt, durchgreifende Einwände wurden nicht mehr vorgebracht. Insbesondere nimmt die planfestgestellte Lösung mit Abbruch der bestehenden Pfreimdbrücke besonders auf die berechtigten Belange des Natur- und Landschaftsschutzes Rücksicht. Auch den wasserwirtschaftlichen Belangen wurde Rechnung getragen. Allerdings stellt der Abbruch der denkmalgeschützten Pfreimdbrücke einen unwiederbringlichen Verlust eines baugeschichtlichen Zeugnisses dar. Insoweit handelt es sich um die Beeinträchtigung eines öffentlichen Belangs, dem das Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst als oberste Denkmalschutzbehörde (Art. 11 Abs. 3 DSchG) zugestimmt hat. Auf die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde maßgeblichen Gründe in Ziffer 2.4.9 des Beschlusses für die Zustimmung zum Abbruch wird verwiesen.

Durch die Maßnahme wird Eigentum Privater in Anspruch genommen. Von allen Betroffenen liegen allerdings mittlerweile Bauerlaubnisse vor. Soweit noch ein Einwand gegen die vorübergehende Inanspruchnahme eines Grundstücks vorlag, hat der Vorhabensträger erklärt darauf zu verzichten. Dem wurde durch entsprechenden Roteintrag in den Planunterlagen 9.1a Rechnung getragen. Mit dem Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses wird das Interesse der privaten Betroffenen an einer angemessenen Entschädigung und deren rechtlichen Durchsetzbarkeit nicht erschwert.

Insgesamt überwiegt daher das besondere öffentliche Interesse an einem sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses und einem baldigen Baubeginn das Interesse potenzieller Betroffener oder Kläger daran, dass bis zum Abschluss eines

eventuellen Klageverfahrens durch Vollzug des Beschlusses keine Tatsachen geschaffen werden.

4. **Kostenentscheidung**

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht 93047 Regensburg, Haidplatz 1, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrecht ist im Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 1. Juli 2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.
- Eine Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, d. h. der Vorhabensträger kann auch bei Erhebung einer Klage von der Genehmigung Gebrauch machen. Zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ist ein entsprechender Antrag (nach § 80 Abs. 5 VwGO) zum Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg statthaft.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes (Teil A) genannten Planunterlagen in der Gemeinde Trausnitz, die Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Pfreimd ist, Marienplatz 2 92536 Pfreimd und während der Sprechzeiten des 1. Bürgermeisters in der Trausnitzer Gemeindekanzlei zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens, den bekannten Betroffenen und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zuzustellen (Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG).

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG).

Nach den gesetzlichen Vorschriften ist dieser Planfeststellungsbeschluss auch den betroffenen Personen zuzustellen, die im Anhörungsverfahren keine Einwendungen erhoben haben oder mit denen eine Einigung erzielt wurde.

Regensburg, 26. Oktober 2011

Straubmeier
Oberregierungsrat