

Erläuterungsbericht

Deckblätter vom 31.10.2019

Aufgestellt:

Passau, den 31.10.2019
Staatliches Bauamt

gez.

Wufka
Ltd. Baudirektor

Planfeststellung

Bundesstraße B 85

Ausbau nördlich Eberhardsreuth
und Erneuerung der Ohebrücke

Bau-km 0+000 – Bau-km 0+160

Abschnitt 2760: Station 0,66 – Abschnitt 2740: Station 1,10

mit Roteintragung(en)

Aufgestellt:

Passau, den 19.01.2016
Staatliches Bauamt

gez. Wufka
Ltd. Baudirektor

Festgestellt gem. § 17 FStrG

durch Beschluss vom 06.04.2020

Nr. 32-4354.2d-52 1B 85

Regierung von Niederbayern
Landshut, 06.04.2020

gez.
Kiermaier
Regierungsdirektor

Inhaltsverzeichnis:

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Beschreibung des Vorhabens | 5 |
| 1.1 | Standort | 5 |
| 1.2 | Vorgeschichte der Planung | 5 |
| 1.3 | Planerische Beschreibung | 6 |
| 1.4 | Straßenbauliche Beschreibung | 6 |
| 2 | Notwendigkeit des Vorhabens | 8 |
| 2.1 | Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse | 8 |
| 2.2 | Raumordnerische Entwicklungsziele | 11 |
| 2.3 | Ziel des Vorhabens - Anforderungen an die Straßen- Infrastruktur | 11 |
| 2.4 | Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen | 13 |
| 3 | Variantenvergleich | 14 |
| 3.1 | Beschreibung der Plantrasse und der Varianten | 14 |
| 3.2 | Auswirkungen der Plantrasse | 15 |
| 4 | Technische Gestaltung des Vorhabens | 19 |
| 4.1 | Trassierung | 19 |
| 4.2 | Querschnitt | 19 |
| 4.3 | Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz | 21 |
| 4.4 | Verkehrssicherheit der gewählten Lösung | 23 |
| 4.5 | Baugrund und Erdarbeiten | 23 |
| 4.6 | Entwässerung | 23 |
| 4.7 | Ingenieurbauwerke | 23 |
| 4.8 | Straßenausstattung | 24 |
| 4.9 | Besondere Anlagen | 24 |
| 4.10 | Öffentliche Verkehrsanlagen | 24 |
| 4.11 | Leitungen | 24 |
| 4.12 | Ausbau von Gewässern | 25 |
| 5 | Schutzmaßnahmen | 26 |
| 5.1 | Lärmschutzmaßnahmen (s.a. Unterlage 11) | 26 |
| 5.2 | Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten | 29 |
| 5.3 | Sonstige Schutzmaßnahmen | 30 |
| 6 | Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten | 30 |
| 7 | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft | 31 |
| 8 | Geamtbeurteilung des Eingriffs | 31 |

| | | |
|----------|--------------------------------------|-----------|
| 9 | Durchführung der Baumaßnahme | 32 |
| 9.1 | Grunderwerb | 32 |
| 9.2 | Baudurchführung und Bauzeit | 32 |
| 9.3 | Verkehrsregelung während der Bauzeit | 32 |

1 Beschreibung des Vorhabens

1.1 Standort

Eberhardsreuth, Gemeinde Schönberg, Landkreis Freyung-Grafenau liegt an der B 85, etwa 5 km südwestlich von Grafenau. Die Gemeinde gehört zum Regierungsbezirk Niederbayern und zur Region 12 Donau Wald. Die Nachbargemeinden sind Eppenschlag, Grafenau, Innernzell, Saldenburg, Spiegelau und Thurmannsbang.

Grafenau gilt entsprechend dem Regionalplan als Mittelzentrum und stellt das Handels- und Dienstleistungszentrum der Region dar. Im Gebiet des Marktes Schönberg (Kleinzentrum) hat sich neben dem örtlichen Handwerk, kunststoff- und metallverarbeitende Industrie niedergelassen. Gastronomie und Hotellerie stellen die Grundlage für den Tourismus.

Ein Wirtschaftsfaktor ist auch die Landwirtschaft mit vielen Betrieben im Gemeindegebiet Schönberg.

Die Bundesstraße 85 stellt eine regionale Entwicklungsachse (Passau – Tittling – Regen) dar, die lt. Regionalplan Donau – Wald (RP 12) weiter ausgebaut werden soll. Im Bereich der Maßnahme mündet die Bundesstraße 533 ein, die eine Querverbindung zwischen Hengersberg (Autobahn A 3) und Freyung (Bundesstraße 12) darstellt.

1.2 Vorgeschichte der Planung

Der Ausbau der B 85 im Bereich Eberhardsreuth und Gumpenreit ist nach dem Bedarfsplan der Bundesfernstraßen mittlerweile nicht mehr im weiteren Bedarf vorgesehen. Erste Trassenüberlegungen gehen auf das Jahr 1966 zurück. 1999 wurden sie nochmals überarbeitet um schließlich 2010 als Voruntersuchung zusammengefasst zu werden. Erste Untersuchungen zu Natur und Umwelt wurden bereits in den Jahren 2007 bis 2010 durchgeführt. Dabei wurden im Umgriff einer großräumigen Variantenuntersuchung für eine Umgehung der Orte Gumpenreit und Eberhardsreuth auch das Gebiet des aktuellen Projektes erfasst.

In den vergangenen Jahren wurden im niederbayerischen Teil der Bundesstraße 85 zahlreiche Ortsumgehungen gebaut, zuletzt die Ortsumgehung von Neukirchen vorm Wald. Die einzigen noch existierenden Ortsdurchfahrten bestehen bei Eberhardsreuth und Gumpenreit.

Die unbefriedigende Linienführung in Verbindung mit ungenügenden Sichtverhältnissen hat dazu geführt, dass der dieser Planung zugrundeliegende Abschnitt wegen der zahlreichen Verkehrsunfälle in Teilen eine Unfallhäufung darstellt.

Zudem hat sich bei den turnusmäßigen Brückenprüfungen herausgestellt, dass die Ohebrücke mit einer Zustandsnote von 3,3 in absehbarer Zeit saniert oder erneuert werden muss.

1.3 Planerische Beschreibung

Die verbesserte Linienführung im geplanten Teilabschnitt fügt sich in die Ortsumgebung von Eberhardsreuth ein, einer Maßnahme, die allerdings mittlerweile nicht mehr im Bedarfsplan Bundesfernstraßen (weiterer Bedarf) eingestuft ist. Die Verwirklichung der Gesamtmaßnahme lässt sich nicht terminieren.

Da die bestehende Ohebrücke aber einen schlechten Zustand aufweist, hat man sich, unter Berücksichtigung der Haltbarkeit und Wirksamkeit der jeweiligen Maßnahmen, der baubetrieblichen Probleme und der Verkehrssicherheit, für eine Erneuerung derselben und einen Ausbau in einem Teilabschnitt ohne sich aufdrängende Trassenalternativen entschieden.

Kostenträger für die Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), sofern im Bauwerksverzeichnis keine andere Regelung getroffen ist.

Die zuständige Straßenbaubehörde ist das Staatliche Bauamt Passau.

1.4 Straßenbauliche Beschreibung

1.4.1 *Allgemeine Angaben*

Das Vorhaben beginnt südlich der bestehenden Ohebrücke und endet nördlich der Einmündung der Bundesstraße 533. Die Baulänge der Verlegungsstrecke beträgt 660 m.

Neben dem Neubau der Ohebrücke, ca. 60 m westlich der bestehenden Brücke, erfolgt eine Verbesserung der Streckenführung der B 85 im Verlegungsbereich. Wegen der Überquerung der Mitternacher Ohe verläuft die Trasse in Dammlage.

Zur Erschließung der Flurstücke wird das landwirtschaftliche Wegenetz westlich und östlich der B 85 nach Erfordernis durch Parallelwege angepasst.

1.4.2 *Vorhandene Verkehrscharakteristik*

Das Verkehrsaufkommen ist eher unterdurchschnittlich. Das Problem ist die schlechte Linienführung mit den unzureichenden Sichtverhältnissen.

Für diese wichtige Verbindung stellt die bestehende Ohebrücke mit ihrer sehr kurvigen Zufahrt ein wesentliches Hindernis im Verkehrsablauf dar.

1.4.3 Geplante Verkehrscharakteristik

Der vorgesehene Neubau orientiert sich an o. g. Erfordernissen.

Dabei erfolgt gleichzeitig mit dem Neubau der Ohebrücke eine wesentliche Verbesserung der Streckenführung, da:

- durch den regelgerechten Straßenquerschnitt die Befahrbarkeit verbessert wird
- die vorhandenen engen Kreisbögen ohne Klothoiden entfallen
- und somit ein Unfallschwerpunkt entschärft werden kann.

Alle Trassierungselemente der durchgehenden B 85 sind in Lage- und Höhenplan auf die geplanten zulässigen Geschwindigkeiten abgestimmt (vgl. **Abschnitt 4**).

1.4.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die Maßnahme ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3 c in Verbindung mit § 3 b und § 3 e UVPG durchgeführt worden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Vorhaben zu keinen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG, weder anlagebedingt, noch bau- oder betriebsbedingt, führt. Es besteht daher keine UVP-Pflicht.

2. Notwendigkeit des Vorhabens

2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die für den Bauabschnitt maßgebende Zählstelle mit der Nummer 7146 9110 für die Verkehrsbelastung auf der B 85 liegt zwischen dem Vorhabensbereich und Eberhardsreuth. Die Spitzenbelastung, den Kfz-Verkehr betreffend, wurde 1993 nach der Grenzöffnung nach Tschechien mit 6.531 Kfz / 24 h registriert.

Seitdem hat sich das Verkehrsaufkommen bei etwas über 6 000 Kfz / 24 h eingependelt. Im Jahr 2015 wurden 5 462 Kfz / 24 h ermittelt. Anders verhält es sich mit der Schwerverkehrsbelastung. Im Jahr 2015 wurden 377 Fz / 24 h gezählt, der Spitzenwert mit 568 Fz / 24 h stammt aus dem Jahr 1975.

DTV-Werte aus den Straßenverkehrszählungen

Straße: B85
 Bauamt: Alle
 Region: Alle
 Jahr: alle verfügbaren Jahre
 gedruckt am: 14.02.2019

| TKZSTNR | Jahr | Straße | Von | Bis | Kfz | SV | LV | Abschn. | Station |
|----------|------|--------|-------------------|-------------------|------|-----|------|---------|---------|
| 71469110 | 2015 | B 85 | Innenzell (B 533) | Tittling (L 2127) | 5462 | 377 | 5085 | 2760 | 0,393 |
| 71469110 | 2010 | B 85 | Innenzell (B 533) | Tittling (L 2127) | 6105 | 492 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 2005 | B 85 | B533 Zehrmuehle | L2127 Tittling | 5705 | 397 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 2000 | B 85 | | | 6396 | 506 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 1995 | B 85 | | | 6134 | 479 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 1993 | B 85 | | | 6531 | 399 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 1990 | B 85 | | | 5932 | 457 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 1985 | B 85 | | | 4443 | 404 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 1980 | B 85 | | | 4608 | 406 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 1975 | B 85 | | | 4281 | 568 | | 2760 | 0,651 |
| 71469110 | 1970 | B 85 | | | 2293 | -1 | | 2760 | 0,651 |

Bei einem bayerischen DTV-Mittelwert von 9 977 Kfz / 24 h für das Jahr 2015 bei einem SV-Anteil von 886 Fz / 24 h ist die vorhandene Verkehrsbelastung nördlich Eberhardsreuth unterdurchschnittlich.

Auch im Vergleich zu den niederbayerischen Mittelwerten ist das Verkehrsaufkommen unterdurchschnittlich. Die Verkehrsbelastung auf der B 85 ist außerorts auch nicht das Problem, sondern die schlechte Linienführung mit unzureichenden Sichtverhältnissen.

Besonders auffällig ist der südlich an die Ohebrücke anschließende Streckenabschnitt.

ZEB-Bestandsbild
Frontbild

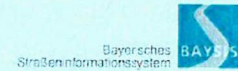


Straße: B 85
Abschnitt: 2760
Station: 0,240
Fahrrichtung: 1

Dienststelle: SIBA Passau
Bilddatum: 15.09.2007
Fahrbahnbreite: 850 cm
Gemeinde:

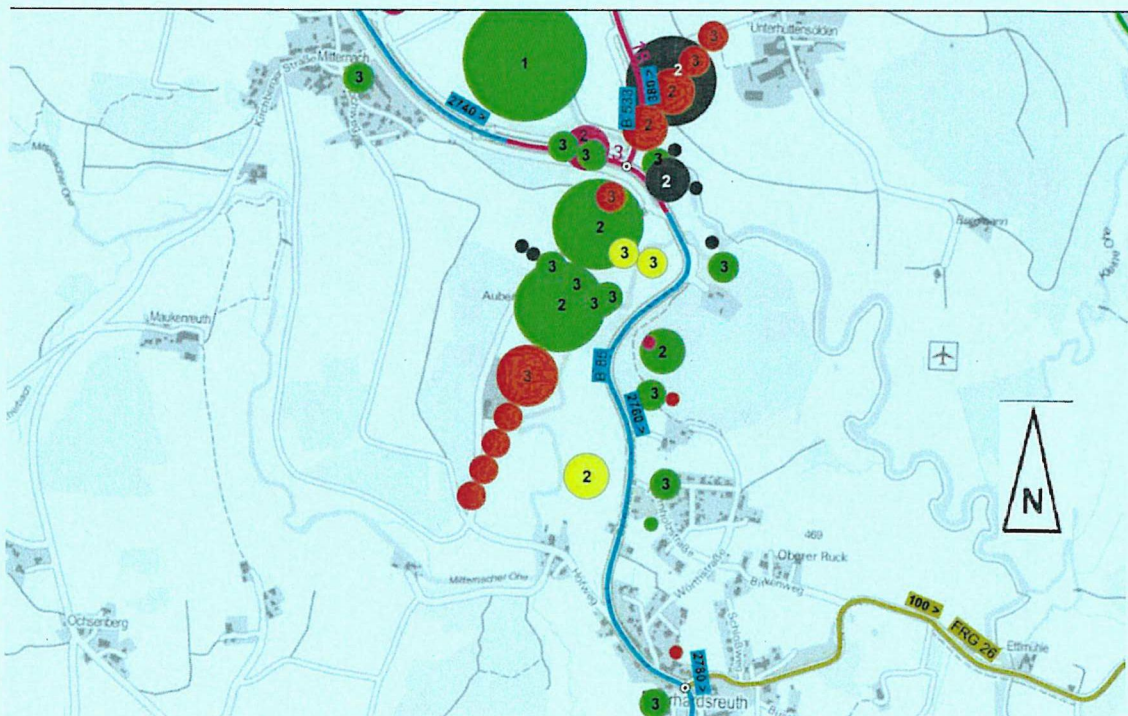
Erstellt am: 21.05.2012

| Station | LN[%] | QN[%] |
|---------|-------|-------|
| 0,400 | 2,3 | -1,2 |
| 0,300 | 1,3 | 3,4 |
| 0,200 | -0,7 | 2,9 |
| 0,100 | -0,9 | 3,8 |



Trotz einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h, Überholverbot und aufgelösten Richtungstafeln im Kurvenbereich ist dieser Abschnitt sehr unfallträchtig.

Im Zeitraum vom 01.01.2000 bis zum 30.04.2012 haben sich im Planungsabschnitt 36 Unfälle mit einem Getöteten, 8 Schwerverletzten und 14 Leichtverletzten ereignet. Im Zeitraum vom 01.01.2009 bis zum 31.12.2018 41 Unfälle mit 7 Schwerverletzten und 37 Leichtverletzten. Die Grafik stellt die Unfälle im Zeitraum 2009 bis 2017 dar.

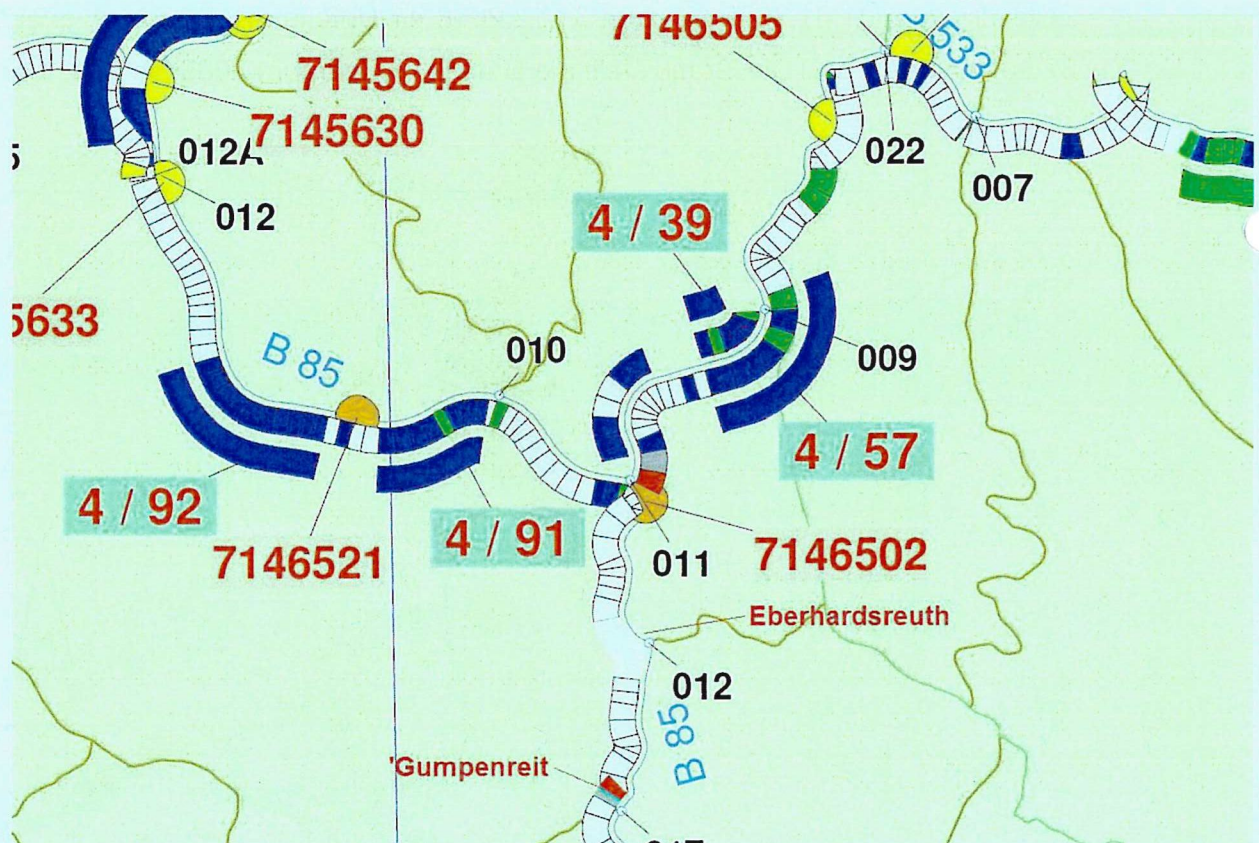


Die Unfallzahl und die Schwere der Unfallfolgen hat dazu geführt, dass in diesem Bereich in den 3-Jahres-Zeiträumen 2000 – 2002, 2003 – 2005 und 2006 – 2008 Unfallhäufungsstrecken festgestellt wurden.

Auch in den Jahren 2009, 2010 und 2011 haben sich 10 Unfälle mit 3 Schwerverletzten und 3 Leichtverletzten im Planungsabschnitt ereignet, so dass sich auch in diesem 3-Jahres-Zeitraum erneut eine Unfallhäufung ergeben hat (UH 13 Bund 09-11). Im Zeitraum von 2012 bis 2014 ist der Abschnitt an der B 533 Unfallhäufungsstrecke. Über die Höhe der entstandenen Sachschäden liegen uns keine Unterlagen vor.

Bei der Analyse ist auffallend, dass sich der Schwerpunkt von den Fahrurfällen, bei denen das Fahrzeug nach rechts oder links in Fahrtrichtung betrachtet von der Fahrbahn abkam, zu den Unfällen aus Abbiegen, Einbiegen/Kreuzen verlagert hat. Im Vergleich der Zeiträume ist der Anteil der Unfälle aus Abbiegen, Einbiegen/Kreuzen auf der B 85 von 13 % auf 47 % gestiegen ist. Analog zur Unfallursache - Vorfahrt/Vorrang – von 5,13 % auf 40,0 %. Dieser Entwicklung soll durch die Änderung von einer Einmündung zu einem Kreisverkehr Rechnung getragen werden. Auffällig ist auch, dass relativ viele Motorradunfälle zu verzeichnen waren, die aber im späteren Beobachtungsraum rückläufig waren. Die Anzahl der Wildunfälle ist im Vergleich zu anderen Strecken im bewaldeten Gebiet des Landkreises Freyung-Grafenau nicht überproportional.

Im Koordinierten Erhaltungs- und Bauprogramm 2017 – 2019 ist der vorliegende Abschnitt mit in Teilen schlechten Substanz- und Gebrauchswerten dargestellt.



Die schlechte Substanz der Ohebrücke ist neben dem Bestreben, die Verkehrssicherheit zu verbessern, das wichtigste Argument für die vorliegende Maßnahme und damit für die Planrechtfertigung. Bei der Hauptprüfung aus dem Jahr 2008 weist die Brücke die Zustandsnote 3,0 auf, die einfache Prüfung 2011 ergab die Note 3,2. Die aktuelle Zustandsnote von 2017 liegt bei 3,3.

In aufwändigen weiteren Schritten wurde der Zustand der Brücke genauer untersucht. Auf dieser Basis beruhen Sanierungsvorschläge mit Kostenschätzungen und Beurteilungen über die Haltbarkeit der Maßnahmen.

2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele

Der Brückenneubau mit der verbesserten Linienführung der B 85 dient langfristig dazu, die erforderliche Funktion der Straßenachse aufrecht zu erhalten.

Nach der Raumstruktur des Regionalplans Donau-Wald vom 8. April 2008 verbindet die B 85 das Oberzentrum Passau mit dem Mittelzentrum Grafenau über das mögliche Mittelzentrum Tittling, das als bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort bezeichnet wird. Die geplante Baumaßnahme liegt in einem ländlichen Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll.

2.3 Ziel des Vorhabens - Anforderungen an die Straßen- Infrastruktur

2.3.1 *Allgemeine Angaben*

Durch das Vorhaben kann zum einen die gefährliche „Unstetigkeitsstelle“ an der bestehenden Brücke behoben werden. Zum anderen wird durch den Bau eines leistungsfähigen Kreisverkehrsplatzes ein verkehrssicherer Knotenpunkt mit der B 533 und der Gemeindeverbindungsstraße geschaffen, wodurch der auffälligen Unfallsituation im Bereich der bestehenden Einmündung der B 533 in die B 85 entgegengewirkt werden kann. Durch den Kreisverkehrsplatz wird die Durchgängigkeit der B 85 punktuell unterbrochen. Aufgrund der guten Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes können größere Reisezeitverluste ausgeschlossen werden. Der Zugewinn an Verkehrssicherheit überwiegt die geringfügigen Einbußen im Bereich des Verkehrsflusses. Das Straßenumfeld wird die bereits vorhandenen touristischen Einrichtungen berücksichtigen. Die bestehenden nachgeordneten Straßen und Wege werden den neuen Verhältnissen angepasst. Bestehende Versorgungsleitungen werden an die neuen Verhältnisse angeglichen.

2.3.2 Derzeitiges Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen gemäß den Zählergebnissen aus dem Jahr 2015 beträgt an der Zählstelle 71469110

- für die B 85 zwischen dem Baumaßnahmenbereich und Eberhardsreuth:
5.462 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil von 377 Fz/d

Gegenüber dem Ergebnis von 2010 hat der Verkehr um etwa 10 % abgenommen.

2.3.3 Verkehrsprognose

Für die prognostische Einschätzung der Verkehrsentwicklung wird die bereits genannte Zählstelle 71469110 zu Grunde gelegt.

Zur Ermittlung der prognostischen Einschätzung wird keine Modellprognose angewendet, da es infolge der Verkehrsabnahme von 2010 auf 2015 bei einer Extrapolation zu einer weiteren Verkehrsverringerng käme.

Zur Ermittlung des Prognosewertes DTV₂₀₃₅, wird der Zählwert DTV₂₀₁₀ zugrunde gelegt und weder Abnahme noch Steigerung angenommen.

Ausgehend von diesen Basisdaten ergeben sich folgende DTV-Prognosewerte für das Jahr 2035:

| | 2010 | 2035 |
|---------------|------|------|
| LV | 5613 | 5613 |
| SV | 492 | 492 |
| gesamt | 6105 | 6105 |

Nach der Durchführung des Vorhabens ergeben sich aufgrund des Ausbaus auf der bestehenden Trasse keine Strukturunterschiede.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Verringerung von Trennwirkungen

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kommt es durch die vorgesehenen Maßnahmen (Brücke mit größerer lichter Weite, Anlage von Auenlebensräumen mit Funktion als Vernetzungselement, durchgehender Uferstreifen im Verlegungsbereich des Gewässers) zu einer Verbesserung der Verbundsituation von Lebensräumen entlang der Mitternacher Ohe.

Verbesserung der Straßenentwässerung

Durch die Einleitung von Oberflächenwasser und Sickerwasser in die Versickerflächen außerhalb der Aue der Mitternacher Ohe kommt es zu einer Verbesserung der Straßenentwässerung und somit zu geringeren Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

3 Variantenvergleich

3.1 Beschreibung der Plantrasse und der Varianten

Das Plangebiet liegt im Talraum der Mitternacher Ohe und der Großen Ohe im Naturraum 408 „Passauer Abteiland und Neuburger Wald“ und in der naturräumliche Untereinheit 408-C "Ilz-Erlau-Hügelland".

Die naturnahen Bachläufe der Mitternacher und der Großen Ohe im Plangebiet sind Bestandteil des NATURA 2000-Gebiets DE 7246-371 "Ilz-Talsystem". Die kompletten Auenbereiche der Mitternacher Ohe, der Bachlauf der Mitternacher Ohe und Teilbereiche der Aue der Großen Ohe liegen im Landschaftsschutzgebiet LSG-00124.01 „Schutz von Landschaftsteilen im Gebiet der Mitternacher Ohe von Gmünd bis Eberhardsreuth, Landkreis Grafenau“. Das restliche Plangebiet liegt im Landschaftsschutzgebiet LSG-00547.01 „Bayerischer Wald“.

Das Plangebiet liegt vollständig im Naturpark „Bayerischer Wald“. Im Planungsgebiet ist die landwirtschaftliche Nutzung vorherrschend. Der größte Teil der Flächen wird auf Grund der eher ungünstigen Standortbedingungen als Grünland genutzt. Wald ist im Plangebiet nur kleinflächig vorhanden. Die Große Ohe und die Mitternacher Ohe sind im gesamten Plangebiet als naturnahes Fließgewässer anzusehen. Das Gebiet ist insgesamt von Bedeutung für Erholung und Fremdenverkehr.

Nachdem die Bauzustandsanalyse mit Sanierungsvorschlägen vom 17.02.2011 darstellt, dass ein erhöhter Unterhaltungsaufwand nur noch kurzfristig die Befahrbarkeit der Brücke gewährleisten kann und Sanierungsmaßnahmen sehr aufwändig sind, ist ein Brückenneubau als die letztendlich wirtschaftlichere Variante ausgewählt worden. Bei der Zustandsanalyse wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei einer Sanierung das Gründungsrisiko weiterhin bestehen bleibt, ebenso wie eine nicht auf die gesamte Brückenbreite zutreffende Traglastestufung.

Ausschlaggebend für die Entscheidung der Straßenverlegung waren die Unfallzahlen auf Grund der bestehenden unbefriedigenden Linienführung.

Bedingt durch die zahlreichen Zwangspunkte bei der Trassierung sind keine grundsätzlichen Varianten der Linienführung denkbar. Eine höhenfreie Führung scheidet allein aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen aus, da infolge der topografischen Gegebenheiten ein immenser baulicher Aufwand anfallen würde. Eine Beibehaltung der Einmündung der B 533 in die B 85 in ihrer jetzigen Form wäre grundsätzlich möglich. Allerdings müsste dann der Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße Eberhardsreuth - Mitternach in diesem Bereich entfallen. Die Kreisverkehrslösung ermöglicht diesen Anschluss beizubehalten und trägt auch der Änderung in der Unfallsituation Rechnung.

Im Laufe des Planungsprozesses wurde die Linienführung optimiert.

Als Zwangspunkte gelten:

- Bauanfang und Bauende bei einer kurzen Verlegungsstrecke von 660 m und Fehlen von sich aufdrängenden Alternativen
- Vorgaben der Relationstrassierung nach den Richtlinien
- Einhaltung erforderlicher Sichtweiten
- Einmündung der B 533 und Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes
- Berücksichtigung des Bachlaufs der Mitternacher Ohe und des dazugehörigen Überschwemmungsbereichs
- Minimierung der Eingriffe in naturschutzrechtlich wertvolle Bereiche
- Baubetriebliche Aspekte
- Kostenminimierung

Eine Null- bzw. Ausbauvariante auf der bestehenden Trasse ist aus den oben genannten Gründen nicht Ziel führend.

3.2 Auswirkungen der Plantrasse

3.2.1 *Raumordnung, Planungen*

Am Baubeginn ist der Anschluss der Ortsumgehung Gumpenreit/Eberhardsreuth problemlos möglich.

3.2.2 *Städtebau*

Durch eine bessere Verkehrsverbindung wird die Entwicklung des Marktes Schönberg begünstigt.

3.2.3 *Verkehrsverhältnisse*

s. Pkt. 2.1

3.2.4 *Straßeninfrastruktur*

s. Pkt. 2.3

3.2.5 *Umweltauswirkungen einschließlich Wechselwirkungen*

Für das Straßenbauvorhaben wurden neben der landschaftspflegerischen Begleitplanung eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgenommen. (s. Unterlage 12)

3.2.5.1 *Lärm- und Luftschadstoffbelastung*

Es handelt sich um einen bestandsorientierten Ausbau mit Ersatz für eine bestehende Brücke über ein Gewässer. Als Wohnbebauung ist ein Einzelanwesen vorhanden, für das die Ausbaumaßnahme in Bezug auf Lärm und Luftschadstoffe entlastend wirkt, da die Hauptstrecke von diesem Anwesen abrückt.

Aus den Erfahrungen von Luftschadstoffbetrachtungen bei anderen vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen mit ähnlicher derzeitiger und prognostizierter Verkehrsbelastung kann davon ausgegangen werden, dass gesetzlich einzuhaltende Grenzwerte nicht überschritten werden.

Eine Lärmberechnung gem. 16. BImSchV wurde durchgeführt. Die Ergebnisse sind unter den Abschnitten 3.2.5.2 und 5.1 dieses Erläuterungsberichtes beschrieben und der Unterlage 11 detailliert beigelegt.

3.2.5.2 *Lärmbeurteilung*

Grundlagen

Grundlage für die Lärmberechnung bilden die Verkehrsbelastung für den Prognose-Nullfall (Bezugsfall, Verkehrsaufkommen 2035) und für den Prognose-Planfall (Verkehrsaufkommen 2035). Für den Straßenabschnitt sind die Straßenbelastungen in Kfz/24 Stunden und die Anteile des Lkw-Verkehrs angegeben.

Die Methoden der Berechnung des Lärmpegels, hervorgerufen durch den Kfz-Straßenverkehr, ergeben sich aus den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ RLS-90, Ausgabe 1990.

Die Schallemission (d. h. die Abstrahlung von Schall aus einer oder mehreren Schallquellen) vom Verkehr auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird durch den Emissionspegel L_m, E gekennzeichnet. Das ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse bei freier Schallausbreitung. Die Stärke der Schallemission wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche und der Gradienten berechnet.

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

Der Mittelungspegel wird getrennt für Tag (von 06.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) berechnet. Er gilt für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich mit Messwerten nicht möglich. Einfluss von Straßennässe wird nicht berücksichtigt.

auf der sichereren Seite liegend

Der Lärmberechnung wurde die zulässige Geschwindigkeit von $v = 100/80$ km/h zugrunde gelegt.

Ergebnis:

Der Ausbau der B 85 löst keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus. Die entsprechenden Berechnungen und Darstellungen sind in der Unterlage 11 zusammengefasst.

3.2.5.3 Natur- und Landschaft

Mit dem Vorhaben sind folgende ausgleichspflichtige Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden:

- Versiegelung land- bzw. forstwirtschaftlich genutzter Flächen
- Unmittelbare Veränderung (Versiegelung, Überbauung) von Biotopflächen mit Vorbelastung durch Lage in der bestehenden Beeinträchtigungszone
- mittelbare Neu-Beeinträchtigung straßennaher Biotope
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes

Wegen der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlage 12.1, Tab.7).

Die bestehende Bundesstraße wird soweit möglich rückgebaut und deren bisherige Fläche damit entsiegelt.

3.2.5.4 Land- und Forstwirtschaft, Bodennutzungen

Der Verlust an Waldflächen wird ausgeglichen (positive Bilanz).

3.2.5.5 Flächenbedarf

Der Gesamtflächenbedarf (Neuerwerb ohne Bestandsflächen) beträgt 20.943 m². Die Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen (einschließlich der Rekultivierungsflächen) ergeben sich zu 38.630 m² (s. Unterlagen 12 und 14)

3.2.5.6 *Boden*

Aufgrund der kleinräumigen Nutzungsänderungen und dem bestandsnahen Ausbau bei bestehender Vorbelastung ergeben sich keine erheblichen Neubeeinträchtigungen.

3.2.5.7 *Wasser*

Die Oberflächenentwässerung wird unter dem Aspekt der größtmöglichen Schonung des Grundwassers und der Oberflächengewässer gestaltet.

3.2.5.7.1 *Grundwasser*

Aufgrund der kleinräumigen Nutzungsänderungen und dem bestandsnahen Ausbau bei bestehender Vorbelastung ergeben sich keine erheblichen Neubeeinträchtigungen.

3.2.5.7.2 *Oberflächengewässer*

Aufgrund der kleinräumigen Nutzungsänderungen und dem bestandsnahen Ausbau bei bestehender Vorbelastung ergeben sich keine erheblichen Neubeeinträchtigungen. Der Bereich der Mitternacher Ohe (Verlegung und Brücke) wird im Zuge von Vermeidungsmaßnahmen gesondert gewürdigt (vgl. Unterlage 12.1. Punkt 3.1.3.1 und 2).

3.2.5.8 *Luft/Klima*

Aufgrund der nur kleinräumigen Verlegung ohne daraus resultierende Veränderung des Verkehrsaufkommens verändert sich die Situation nicht.

3.2.5.9 *Landschaft*

s. Pkt. 2.2.1 und 2.2.2 und 2.2.3 jeweils letzter Absatz in der Unterlage 12.1

3.2.5.10 *Auswirkungen auf private Belange*

Zum Ausbau der Bundesstraße 85 und der notwendigen Folgemaßnahmen wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Ein freihändiger Erwerb wird angestrebt. Das Staatliche Bauamt wird sich, soweit gewünscht, auch um die Bereitstellung von Ersatzland bemühen (s.a. Pkt. 9.1).

4 Technische Gestaltung des Vorhabens

4.1 Trassierung

Am Baubeginn existiert ein Rechtsbogen, der nicht geändert wird, da dies einen schweren Eingriff in das Herrenholz nach sich ziehen und die Baulänge deutlich vergrößern würde, mit einem rekonstruierten Achsradius von 124,3 m, der im Planungsabschnitt mit einer Wendeklothoide von $A = 70$ m in einen Linksbogen mit $R = 200$ m übergeht. Dieser Bogen wird beibehalten bis er mit einer Klothoide $A = 70$ m in die Brückengerade übergeht. Nach der Brücke folgt nach einer Klothoide $A = 40$ m ein Linksbogen mit $R = 120$ m als Zufahrt zum Kreisverkehr ($D = 40$ m). Die Gerade zwischen den beiden gleichsinnig gekrümmten Kurven muss hier aus topografischen Gründen (Tallage, Mitternacher Ohe, Große Ohe) in Kauf genommen werden. Der Nachteil wird dadurch gemindert, dass der anschließende Kreisverkehr die Fahrgeschwindigkeit ohnehin deutlich absenkt. Die Ausfahrt aus dem Kreisverkehr erfolgt mittels eines Linksbogens $R = 294$ m unter Verwendung zweier Klothoiden $A = 100$ m, welcher in den Bestand Richtung Regen überführt.

Der Hauptbogenradius von 200 m unterschreitet aus denselben vorgenannten topografischen Gründen den nach RAL empfohlenen Radius. Der Übergang am Bauanfang entspricht der RAL, Bild 12 (Grenze brauchbarer Bereich), der Übergang am Bauende ist als Zufahrt zum Kreisverkehr zu sehen. Die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h ab dem Ortsende von Eberhardsreuth wird bis zum Kreisverkehr beibehalten werden müssen.

Der bestandsorientierte Ausbau und die dadurch resultierende Inanspruchnahme von bereits versiegelten Flächen bzw. straßennahen Bereichen beschränken den Flächenverbrauch. Im Zuge der Eingriffsminimierung wurde die Flächeninanspruchnahme beidseits des Ausbauabschnittes auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert. Damit werden die Schutzgüter Wasser und Boden, Land- und Forstwirtschaft, das Natura 2000-Gebiet DE 7246-371-10 „Ilz-Talsystem“, das Landschaftsschutzgebiet LSG-00124.01 und das Überschwemmungsgebiet der Mitternacher Ohe so wenig wie möglich tangiert.

4.2 Querschnitt

Am Bauanfang weist die bestehende Fahrbahn eine Breite von 7,0 m auf. Am Bauende ist die Fahrbahn 8,5 m breit.

Nach dem Entwurf der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen ist für die B 85 ein Regelquerschnitt entsprechend der Entwurfsklasse 3 erforderlich. Dabei hat die Fahrbahn außerhalb von Aufweitungen eine Breite von 8,0 m (RQ 11). Dieser Querschnitt ist als angemessen und zukunftsorientiert anzusehen. Eine Beibehaltung der Fahr-

bahnbreite von 8,5 wurde in Anbetracht der ohnehin notwendigen Fahrbahnaufweitungen im Bereich der Einmündung der B 533 nicht für sinnvoll erachtet. Die Fahrbahnbreite der B 533 orientiert sich am Bestand.

Für den Brückenquerschnitt ergibt sich nach der RAL ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 8,0 m (RQ 11 B). Zusätzlich werden auf dem Brückenüberbau beidseitig Gehwege berücksichtigt.

Unterstrom ist dieser Gehweg von Bau-km 0 + 240 bis zum Kreisverkehr notwendig, um eine fußläufige Verbindung zwischen den beiden Ufern der Mitternacher Ohe zu schaffen. Damit können die beiden Parkplätze (Bau-km 0+330 rechts – Achse KOST40_2 und Bau-km 0+020 rechts – Achse KWEST40) verknüpft werden und die bestehenden Wanderwege bleiben funktionsfähig unverändert.

Der oberstromige Gehweg auf der Brücke dient dem Unterhalt, verbessert die statischen Lastverteilungen und ergibt eine gestalterisch befriedigende Optik. Durch entsprechende Treppenanlagen oder Rampen kann er auch nachträglich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.



Derzeit ist in Abstimmung mit der Gemeinde Schönberg vorgesehen, den Weg auf der Brücke ausschließlich für Fußgänger zur Verfügung zu stellen. Der Bedarf für einen Geh- und Radweg mit entsprechenden Rampen wird nicht gesehen.

Sollte sich an diesem Konzept zu einem späteren Zeitpunkt etwas ändern, steht als Option auf der Brücke eine Breite ohne Schutzplanken (mit verkehrsrechtlichen Änderungen und baulichen Vorkehrungen wie Geländerhöhe) zur Verfügung, die ebenfalls für die Nutzung als Geh- und Radweg geeignet ist.

Als Deckschicht ist eine Asphaltmischung vorgesehen, die zwar eine Abminderung bei der Lärmprognose rechtfertigt aber nicht zwingend vorgeschrieben ist. Einzelheiten zum Fahrbahnquerschnitt sind der Unterlage 6 zu entnehmen.

Breiten und Oberbaustärken der anzupassenden Straßen- und Wegeabschnitte orientieren sich am Bestand und den geltenden Richtlinien.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Bau-km 0 + 230 rechts

Das durch die neue Linienführung der B 85 abgeschnittene, südlich der alten Brücke liegende Teilstück der Bundesstraße wird an die neue Fahrbahn angeschlossen, damit die Zufahrten zu den vorhandenen Feld- und Waldwegen sowie dem Parkplatz und einem Denkmal erhalten bleiben. Das alte Bundesstraßenstück wird zum öffentlichen Feld – und Waldweg abgestuft, das entbehrliche Teilstück der alten Brücke und der anschließenden Straßenabschnitte wird eingezogen und rekultiviert.

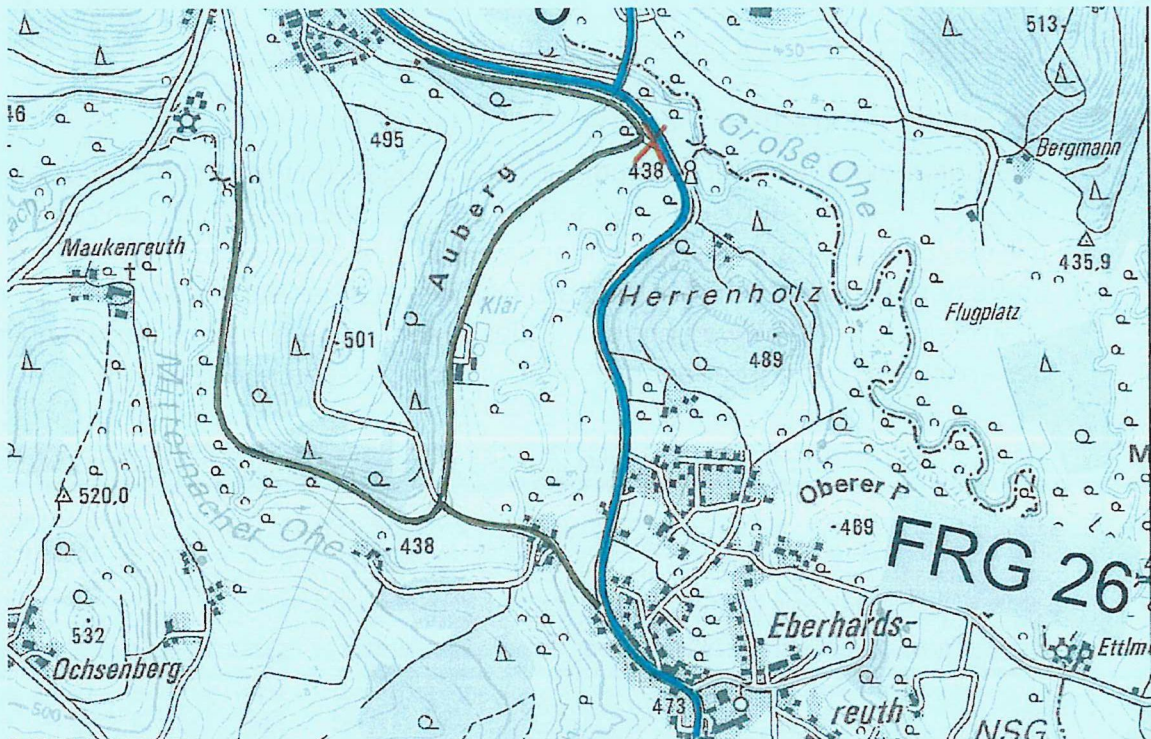


Bau-km 0 + 230 links

Zur Erschließung der landwirtschaftlichen Restflächen und des neuen südlichen Brückenwiderlagers wird ein Weg angelegt. Es ist eine Widmung zum öffentlichen Feld – und Waldweg vorgesehen.

Kreisverkehr

Der Kreisverkehr ermöglicht eine sichere Führung des einmündenden Verkehrs aus der Bundesstraße 533 und weiterhin eine direkte Verknüpfung zur Gemeindeverbindungsstraße zwischen Eberhardsreuth und Mitternachs, deren unmittelbare, mit keiner Linksabbiegespur versehene Einmündung dafür entfallen kann.



Die Knotenpunktart Kreisverkehr wurde hier als Verknüpfung zweier Straßen der Entwurfsklasse 3 (B 533 weist nur in kurzen Teilabschnitten EKL 2 auf) gewählt, zumal die Belastungen der verknüpften Straßen etwa gleich groß sind (s. RAL 6.3.3.6). Aus diesen Gründen wird auch keine Lichtsignalanlage vorgesehen, da hier i.d.R. zumindest eine Straße der EKL 2 entsprechen sollte (vgl. RAL 6.3.3.4). Außerdem existieren im weiterführenden Straßenzug keine außerörtlichen Lichtsignalanlagen (Stetigkeit). Der Durchmesser des Kreisverkehrs beträgt unter Ausnutzung der örtlichen Gegebenheiten 40 m mit einer Kreisfahrbahnbreite von 7,5 m (s. RAL 6.4.12).

Es ist davon auszugehen, dass sich der Kreisverkehr positiv auf die Unfallbilanz im Bereich der Einmündung der Bundesstraße 533 auswirkt.

Durch den Kreisverkehrsplatz wird die Durchgängigkeit der B 85 zwar punktuell unterbrochen, aber aufgrund der guten Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird es zu keinen größeren Reisezeitverlusten kommen. Der Gewinn an Verkehrssicherheit überwiegt die geringen Einbußen im Bereich des Verkehrsflusses. Die Zäsur, die durch den KVP hervorgerufen wird, wird bewusst in Kauf genommen um die Verkehrsteilnehmer auf die Änderung in der Streckencharakteristik (im Westen zügig, im Süden kurvig) vorzubereiten, zumal eine Umfahrung von Eberhardsreuth / Gumpenreit

und ein weiterer Ausbau in Richtung Passau nicht absehbar ist. Durch den KVP ist es auch weiterhin möglich den Eberhardsreuther Weg an dieser Stelle an die Bundesstraßen anzuschließen und eine mögliche Umwegigkeit zu vermeiden.

4.4 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung

Die vorliegende Fassung des Planfeststellungsentwurfes berücksichtigt alle sicherheitsrelevanten Aspekte.

4.5 Baugrund und Erdarbeiten

Zur Beurteilung des Baugrundes und der Einbaufähigkeit von Aushubmaterial wurden Baugrunduntersuchungen in Auftrag gegeben.

Es wurde festgestellt, dass der Baugrund tragfähig ist und das anstehende Aushubmaterial einbaubar ist. Nachdem ein Massenüberschuss besteht, kann das brauchbare Material ausgewählt werden. Bodenverbesserungen sind nicht erforderlich. Eine geologische Baubegleitung ist vorgesehen.

Die Abfuhr des Massenüberschusses und von unbrauchbaren Böden ist in eine genehmigte Deponie vorgesehen, da der Überschwemmungsbereich der Ohe nicht durch Auffüllungen zusätzlich eingeschränkt werden darf und aktuell andere Ablagemöglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

4.6 Entwässerung

In den Einschnittsbereichen werden das Oberflächenwasser und das Sickerwasser über Einlaufschächte, Sickerleitungen und Längsentwässerungen gesammelt und an geeigneten Stellen Versickerflächen zugeleitet. Regenrückhaltebecken sind wegen der Höhenlage des Talraums nicht vorgesehen.

Als Vorfluter in diesem Raum sind die Mitternacher und die Große Ohe (Gewässer 2. Ordnung) zu nennen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Zur Querung des Ohetals ist der Bau einer Brücke erforderlich:

Bau-km 0 + 358: BW 1; Brücke über die Mitternacher Ohe
Stützweiten: 23,0 m + 25,0 m + 25,0 m + 23,0 m = 96,0 m

Lichte Höhe > 2,0 m über Gelände
Kreuzungswinkel: 100 gon bei den Widerlagern

Vorgesehen ist ein 2-stegiger Spannbetonplattenbalken über 4 Felder mit Flachgründung. Die 4-Feld-Lösung ist der Pfeilerfreien Querung der Mittlernacher Ohe und der Topografie und den damit zusammenhängenden Hochwasserabflussverhältnissen geschuldet. Die Situierung der Widerlager orientiert sich u.a. an der HQ 100 Linie. Bei einer 3-Feld-Lösung käme es damit zu einem Pfeiler im Gewässer. Dessen Nachteile werden durch die gewählte Lösung vermieden.

Die Abmessungen berücksichtigen ökologische Interessen und das vorhandene Überschwemmungsgebiet.

Das bestehende Bauwerk wird abgebrochen.

4.8 Straßenausstattung

Die neu gebauten Straßenabschnitte werden mit der erforderlichen Beschilderung und Markierung ausgestattet und mit Schutz- und Leiteinrichtungen (Schutzplanken, Leitpfosten) versehen. Art und Umfang der Beschilderung werden auf Grund einer Verkehrsschau von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde festgelegt. Aufgrund der Lage des Kreisverkehrs am Ende einer längeren Gefällestrecke, ist in Abstimmung mit dem Markt Schönberg, eine nächtliche Beleuchtung desselben vorgesehen.

4.9 Besondere Anlagen

Besondere Anlage ist ein Parkplatz südlich der alten Brücke auf der Fläche der alten B 85, der sich am Bestand und aktuellen Bedarf orientiert.

4.10 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen (Busbuchten) sind im Bauabschnitt nicht vorhanden.

4.11 Leitungen

Leitungen und Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgungsunternehmen werden an die neuen Verhältnisse angepasst.

4.12 Ausbau von Gewässern

Eine Verlegung der Mitternacher Ohe ist in einem kurzen Abschnitt erforderlich. Dies hat vor allem trassierungstechnische Gründe (s.a. 4.1). Eine Trassenverschiebung nach Westen würde in einen Bachmäander und in der Fortführung direkt in den Geländevorsprung westlich des Kreisverkehrs führen, eine Ostverschiebung zu einem massiven Eingriff im Bereich des Herrenholzes. Bei beiden Varianten wäre zusätzliche Flächeninanspruchnahme unvermeidbar.

Als positiven Nebeneffekt erhält die Mitternacher Ohe einen durchgehenden Uferandstreifen, der im derzeitigen Zustand nicht vorhanden ist. Im Bereich von Bau-km 0+220 bis 0+320 wird zwischen Bundesstraßenfahrbahnrand und Bachufer ein Abstand von mindestens 25 m eingehalten. Ein Uferandstreifen bleibt durchgehend erhalten.

Auf die natürliche Gestaltung des Bachbetts wird besonders geachtet.

Ein Ausbau der Mitternacher Ohe im Rahmen des Abbruchs der alten Brücke wird vermieden.

5 Schutzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen (s.a. Unterlage 11)

5.1.1 Rechtsgrundlagen

Die durch diese Baumaßnahme erforderliche Lärmüberprüfung wurde anhand der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung **16. BImSchV**) durchgeführt.

Mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) wurden Grenzwerte für die Lärmimmission eingeführt, die ein hohes Schutzniveau gewährleisten.

Entscheidungen über Lärmschutzmaßnahmen werden auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) mit entsprechenden Berechnungen der Lärmprognose getroffen. Nur so können auch für geplante Straßen vergleichbare Werte ermittelt werden.

Die berechneten Beurteilungspegel berücksichtigen alle maßgeblichen Einflussfaktoren. Generell nimmt die Lärmintensität mit der Entfernung von der Straße ab. Der Grad der Lärmabnahme wird allerdings von verschiedenen Faktoren beeinflusst, z. B.:

- atmosphärischen Bedingungen (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Luftfeuchtigkeit, Luftdruck),
- der Geländemorphologie,
- der Rauigkeit der Geländeoberfläche (Art der Vegetationsstruktur, sonstigen Hindernissen).

Grundsätzlich breitet sich Lärm geradlinig aus, so dass die Umlenkung durch ein Hindernis (z. B. Wall oder Wand) eine Verlängerung des Lärmausbreitungsweges bedeutet. Dabei gilt, je größer der zurückgelegte Umweg ist, desto höher die Schallpegelabnahme, d. h. dass der größte Effekt einer Lärmreduzierung in unmittelbarer Nähe des Verursachers erreicht werden kann, während mit größerem Abstand die Wirkung geringer wird.

5.1.2 Grenzwerte

Bei **Lärmvorsorge** gelten folgende Immissionsgrenzwerte (IGW) nach § 2 Abs. 1 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV):

| Nutzungsart | Tag dB(A) | Nacht dB(A) |
|--|--------------|----------------|
| 1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen | 57 | 47 |
| 2. in reinem und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | 59 | 49 |
| 3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten | 64 | 54 |
| 4. in Gewerbegebieten | 69 | 59 |

Tabelle 1: Lärmimmissionsgrenzwerte nach 16.BImSchV

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen und handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen (unbeplanter Innenbereich, § 34 BauGB), so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln; entsprechend der ermittelten Schutzbedürftigkeit sind die festgelegten IGW einzuhalten, § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV.

Im Außenbereich (§ 35 BauGB) kommen Lärmschutzmaßnahmen nur für genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen in Betracht. Sie sind der Schutzkategorie 1, 3 oder 4 zuzuordnen. Daraus folgt, dass Wohnbebauung im Außenbereich wie Misch-, Dorf- und Kerngebiete zu schützen ist. Die IGW für Wohngebiete können nicht herangezogen werden.

Im Bereich der Ausbaustrecken sind die Grenzwerte der 16. BImSchV dann einzuhalten, wenn sich die Baumaßnahme als wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 (16. BImSchV) darstellt. Demnach ist eine Änderung wesentlich, wenn eine Straße um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen baulich erweitert wird oder der Beurteilungspegel der geänderten Straße erheblichen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird. Außerhalb von Gewerbegebieten ist eine Änderung auch dann wesentlich, wenn ein erheblicher baulicher Eingriff einen Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts weiter erhöht.

5.1.3 Berechnungsverfahren

Aufgrund der 16. BImSchV muss der Beurteilungspegel am Immissionsort in der den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden. Es handelt sich bei den RLS 90 um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmission, das untrennbar mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verknüpft ist. Die Berechnung mit ihren Parametern (Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrgeschwindigkeit, Längsneigungsverhältnisse, Topographie) stellt eine Grundlage zur **Gleichbehandlung** aller Verkehrssituationen dar.

Es wurde für die nahe an der Bundesstraße gelegene Bebauung eine Lärmberechnung durchgeführt.

Der im Planungsraum untersuchte Immissionsort ist in der Unterlage 7 dargestellt.

5.1.4 Einflussfaktoren

Verkehrsstärken, Verkehrszusammensetzung

Für die prognostische Einschätzung der Verkehrsentwicklung wird die Zählstelle 71469110 zu Grunde gelegt. Zur Ermittlung der prognostischen Einschätzung der Verkehrsentwicklung wird eine Modellprognose gemäß HBS angewendet. Zur Ermittlung des Prognosewertes DTV 2035 wird der Zählwert DTV 2015 zugrunde gelegt.

Es ergeben sich folgende Prognosewerte für das Jahr 2035 (siehe auch Ziffer 2.3.3 Verkehrsprognose):

| Straße | DTV Kfz/24h | Lkw-Anteil Tag/Nacht p % | Geschwindigkeit Km/h |
|--------|--------------------|------------------------------|-------------------------|
| B 85 | 5.400 <i>6,105</i> | <i>7,7</i> 20/20 <i>11,7</i> | 100/80 |

Tabelle 2: Eingangsdaten für die Lärmberechnung

Geschwindigkeiten

Die Lärmberechnungen wurden mit Pkw/Lkw - Geschwindigkeiten von 100/80 km/h durchgeführt.

Straßenoberfläche

Der Korrekturfaktor von $D_{str0} = -2 \text{ dB(A)}$ für einen Splittmastixbelag wurde in Ansatz gebracht.

5.1.5 Ausbau - Überprüfung auf wesentliche Änderung

| Immissionsort Bezeichnung | Nutz | Beurteilungspegel Nullfall | | Beurteilungspegel Planfall | | Differenz Nullfall/Planfall | | Anspruch auf Lärmschutz | | Bemer- kungen |
|------------------------------|------|-------------------------------|--------|-------------------------------|--------|--------------------------------|--------|----------------------------|--------|------------------|
| | | tags | nachts | tags | nachts | tags | nachts | tags | nachts | |
| | | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | | | |
| IO Pkt. EG | MI | 55,4 | 48,1 | 51,4 | 44 | -4,0 | -4,1 | nein | nein | |
| IO Pkt OG | MI | 56,0 | 48,6 | 51,7 | 44,3 | -4,3 | -4,3 | nein | nein | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |

Tabelle 3: Vergleich Nullfall – Planfall

Das nächstgelegene Anwesen wurde auf „wesentliche Änderung“ eines Verkehrsweges untersucht. Im Bereich der Ausbaustrecke bleibt die Zunahme der Lärmbelastung unter der Grenze von 3 dB(A). Durch den baulichen Eingriff werden Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts nicht weiter erhöht. Durch den bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 85 ergeben sich keine gravierenden Änderungen der Beurteilungspegel (Tag/Nacht). Die Pegel nehmen um rd. 4 dB(A) ab.

Lärmschutzmaßnahmen:

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulasträger sind nicht erfüllt.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Rechtlich festgelegte Wassergewinnungsgebiete sind nicht betroffen. Private Einzelbrunnen oder Wasserentnahmestellen sind nicht bekannt.

5.3 Sonstige Schutzmaßnahmen

Mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soll in der vom Eingriff betroffenen Landschaft ein funktionaler Ausgleich erreicht werden. Orientierungsrahmen hierfür sind die planerischen Vorgaben und das daraus entwickelte Landschaftliche Leitbild (vgl. Unterlage 12.1). Die Maßnahmen sind in Unterlage 12.1 unter 5.3 aufgeführt.

Während der Bauzeit werden Vorkehrungen getroffen, dass Biotope, Teilbereiche davon oder andere schützenswerte Bereiche über die Baufläche hinaus nicht geschädigt werden.

Das Brückenbauwerk und die Verlegung der Mitternacher Ohe werden ökologisch optimiert (vgl. Unterlage 12.1)

Beim Abbruch der alten Brücke werden Verfahren gewählt, die einen Eingriff sowohl in die Fläche unter der Brücke als auch in die Mitternacher Ohe nur temporär verursachen und auf ein Minimum reduzieren.

Der Bau von Wildschutzzäunen ist nicht vorgesehen, nachdem im vorliegenden Abschnitt die Wildunfallsituation im Zeitraum 2000 bis 2016 nicht auffällig war. Außerdem können wegen der zahlreichen Zufahrten zur B 85 keine durchgehenden Zaunanlagen hergestellt werden.

6 **Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten**

Das Überschwemmungsgebiet der Mitternacher Ohe ist betroffen.

Um den Retentionsraumverlust auszugleichen wird oberstromig der Baumaßnahme eine Abgrabung vorgenommen.

7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Für das Planungsgebiet liegt eine Bestandsaufnahme im Rahmen einer landschaftspflegerischen Begleitplanung vor, die die ökologischen Wertigkeiten darstellt. Auf dieser Grundlage ist unter Berücksichtigung der BayKompV der erforderliche Ausgleich und Ersatz ermittelt. Dem Minimierungsgebot wurde im Rahmen der Entwurfsbearbeitung Folge geleistet.

Die FFH-Verträglichkeit ist gewährleistet.

Die entsprechenden Maßnahmen- und Ausführungspläne sind mit einem Erläuterungsbericht als Unterlage 12 Bestandteil dieses Entwurfs.

8 Gesamtbeurteilung des Eingriffs

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) ergibt keinen Hinderungsgrund für die Maßnahme.

Das Projekt ist mit den Erhaltungszielen des betroffenen FFH-Gebietes (Natura 2000) verträglich.

Die Baumaßnahme widerspricht, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, nicht den Zielen der Schutzgebietsverordnung. Nach Verwirklichung der beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichartiger Weise hergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet werden. Die Beeinträchtigungen sind somit im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen.

9 Durchführung der Baumaßnahme

9.1 Grunderwerb

Zum Neubau der Ohebrücke und der notwendigen Folgemaßnahmen wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind den Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (Vgl. **Unterlage 14.1** und **14.2**).

Die für das Bauvorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in freien Verhandlungen oder im Entschädigungsverfahren, für die der festgestellte Plan Voraussetzung ist.

Neben der bestehenden Bundesstraße befinden sich Teile der für die Maßnahme dauernd benötigten Fläche in öffentlicher Hand (Vgl. **Unterlage 14.1** und **14.2**).

Der Straßenbaulastträger ist bestrebt, den Landbedarf durch einen freihändigen Erwerb zu decken.

9.2 Baudurchführung und Bauzeit

Die Herstellung der Ohebrücke erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs.

Die erforderliche Bauzeit wird einschl. der Brückenbauarbeiten und Folgemaßnahmen mit ca. 30 Monaten veranschlagt (Nettobauzeit, ggfs. aufzuteilen in mehrere Bauabschnitte).

9.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Der Anschluss der Neubaustrecke der B 85 an die bestehenden Straßenabschnitte südlich und nördlich der Ohebrücke wird unter Vollsperrung vorgenommen.

Die Erreichbarkeit und Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke kann baustellenbedingt Verkehrsbeschränkungen erfahren.