

Straßenbauverwaltung: Staatliches Bauamt Ingolstadt

Straße / Abschnittsnummer / Station: B300\_1510\_0,000 bis B300\_1510\_4,132

B 300, Ortsumfahrung Weichenried

PROJIS-Nr.:

# Unterlage 1

## Erläuterungsbericht

**1. Tektur vom 11.12.2015**

aufgestellt:

Mandel  
Ltd. Baudirektor  
Ingolstadt, den 11.12.2015

# Inhaltsverzeichnis

<b>0. Vorbemerkung</b> .....	<b>4</b>
0.1 Allgemeine Hinweise.....	4
0.2 Zweck der Planfeststellung .....	5
<b>1. Darstellung der Maßnahme</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Notwendigkeit der Baumaßnahme</b> .....	<b>8</b>
2.1 Vorgeschichte der Planung .....	8
2.2 Darstellung der Verkehrsverhältnisse.....	10
2.3 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur.....	11
2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	12
<b>3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme</b> .....	<b>13</b>
3.1 Trassenbeschreibung der Varianten .....	14
3.2 Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	18
<b>3.3 Beurteilung der gewählten Linie</b> .....	<b>19</b>
3.3.1 Raumordnung .....	19
3.3.2 Verkehrsverhältnisse.....	19
3.3.3 Straßenbauliche Infrastruktur .....	19
3.3.4 Umweltverträglichkeit .....	20
3.3.4.1 Lärm- und Schadstoffe .....	20
3.3.4.2 Auswirkungen auf bebaute Gebiete.....	20
3.3.4.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG.....	21
3.3.4.4 FFH - Verträglichkeit .....	21
3.3.4.5 Bodendenkmäler .....	21
3.4 Aussagen Dritter zu Varianten .....	22
3.5 Wirtschaftlichkeit der Varianten .....	22
3.6 Gewählte Linie .....	22
<b>4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b> .....	<b>23</b>
4.1 Querschnitt und Befestigung der Straßen und Wege .....	23
4.1.1 Bundesstraße.....	23
4.1.2 Gemeindeverbindungsstraße .....	24

4.1.3	Öffentliche Feld- und Waldwege.....	25
4.1.4	Gestaltung der Böschungen.....	25
4.2	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz.....	25
4.2.1	Gemeindeverbindungsstraßen.....	25
4.2.2	Öffentliche Feld- und Waldwege.....	25
4.2.3	Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz.....	26
4.3	Ingenieurbauwerke.....	26
4.3.1	Bauwerk 1 (BW 1) RVerz. Nr. 48.....	26
4.3.2	Bauwerk 2 (BW 2) RVerz. Nr. 78.....	27
4.4	Straßenausstattung.....	27
4.5	Besondere Anlagen.....	27
4.6	Leitungen.....	27
<b>5.</b>	<b>Auswirkungen auf die Umwelt.....</b>	<b>28</b>
5.1	Luftverunreinigung.....	28
5.2	Straßenentwässerung.....	30
5.3	Lärmbelastung.....	32
5.4	Archäologie.....	35
5.5	FFH-Verträglichkeit.....	36
5.6	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung.....	36
<b>6.</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan.....</b>	<b>38</b>
6.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung.....	39
6.2	Landschaftspflegerische Maßnahmen.....	44
<b>7.</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>49</b>

## 0. Vorbemerkung

### 0.1 Allgemeine Hinweise

Mit Schreiben vom 08.08.2005 hat das Staatliche Bauamt Ingolstadt die Planfeststellung für die Ortsumfahrung Weichenried bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Das Verfahren wurde am 09.09.2005 von der Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde eingeleitet. Der Erörterungstermin fand am 27.02.2007 statt. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ging das Staatliche Bauamt Ingolstadt von einer nicht erheblichen Beeinträchtigung des Planungsgebietes aus. Aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zur BAB A 143 „Westumfahrung Halle“, dessen Urteilsbegründung im Mai 2007 veröffentlicht wurde, ist grundsätzlich jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebietes als solches gewertet werden.

Vor diesem Hintergrund wertete die Regierung von Oberbayern die aufgrund der Planung erforderlichen Eingriffe in das FFH-gebiet „Paar“ als erheblich. Der Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für das Projekt hätte in der beantragten Form somit keine Erfolgsaussichten gehabt. Daraufhin wurde das Planfeststellungsverfahren nicht fortgeführt, um alternative Lösungen zu prüfen.

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfungen wurde die Planung in folgenden Bereichen maßgeblich geändert:

- Anhebung der Gradienten der Bundesstraße 300 im unmittelbaren Bereich des Ortsteils Weichenried auf bis zu 3 m über Gelände
- Absenkung der Gemeindeverbindungsstraße Schwaig – Weichenried zwischen der B 300 alt (Pörnbacher Straße) und dem Anwesen Flur- Nr. 941, Gemarkung Weichenried
- Überführung der B 300 über die GVS Schwaig – Weichenried mittels Brückenbauwerk bei Bau-km 2+743.454 anstelle einer Unterführung
- Anpassung der Anbindungsrampen von der B 300 neu zur GVS bzw. B 300 alt an den neuen Höhenverlauf der Bundesstraße
- Verlängerung der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen an der B 300 im Bereich der Rampen zur GVS Schwaig – Weichenried und der B 300 alt (Pörnbacher Straße)
- Anlegen eines Lärmschutzwalls bzw. einer Lärmschutzwand südlich der B 300 neu von Bau-km 2+541 bis Bau-km 2+711

Die Darstellung der Änderungen in den einzelnen Unterlagen erfolgte wie folgt:

#### Textteile:

In den Unterlagen mit Textteilen, wie z.B. der Erläuterungsbericht oder das Regelungsverzeichnis, wurden geänderte Textpassagen durchgestrichen und neue Textteile mit blauer Schrift eingefügt.

#### Planunterlagen:

Geänderte Planunterlagen sind im Stempelfeld der Unterlage als „1. Tektur vom 11.12.2015 Ersetzt Unterlage Nr. ... Blatt ...“ gekennzeichnet. Die durch den Tekturplan ersetzte Planunterlage ist mit dem Hinweis „überholt durch 1. Tektur vom 11.12.2015“ gekennzeichnet. Unverändert gebliebene Unterlagen sind entsprechend ohne den Hinweis „1. Tektur“ enthalten.

## **0.2 Zweck der Planfeststellung**

Für den Neubau der Bundesstraße 300 Umfahrung von Weichenried ist nach ~~§ 17 Abs. 4~~ **Satz 1** des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach ~~§ 7~~ **§ 8** WHG. Aufgrund von ~~Art. 84 BayWG i.V. mit § 14~~ **§ 19 Abs. 1** WHG kann jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

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

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und Unterhaltungskosten abzugrenzen sind und
- welche Vorkehrungen im Interesse des öffentlichen Wohles oder im Interesse der benachbarten Grundstücke dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen sind.

Nach § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.1990 (UVPG) ist für den Bau von Bundesfernstraßen, die der Planfeststellung nach § 17 FStrG bedürfen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wurden die gemäß dem UVPG erforderlichen Unterlagen erstellt (s. Unterlage ~~46~~ 19.5) und deren Ergebnisse in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Zusätzlich wurden Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung [und zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung](#) erstellt. Die Ergebnisse liegen in Unterlage Nr. ~~42-5~~ 19.3 bzw. ~~42-7~~ 19.4 bei.

## **1. Darstellung der Maßnahme**

Die vorliegende Planung umfasst den Bau einer Umfahrung des Ortsteiles Weichenried der Gemeinde Hohenwart im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm von ~~Str.-km 53,212~~ [Abschnitt 1510, Station 1,763](#) bis ~~Str.-km 56,799~~ [Abschnitt 1510, Station 3,552](#) sowie den Ausbau und die Verbreiterung der bestehenden B 300 in den angrenzenden Streckenabschnitten von ~~Str.-km 51,292~~ [Abschnitt 1510, Station 0,000](#) bis ~~Str.-km 53,212~~ [Abschnitt 1510, Station 1,763](#) und von ~~Str.-km 56,799~~ [Abschnitt 1510, Station 3,552](#) bis ~~Str.-km 57,379~~ [Abschnitt 1510, Station 4,132](#). Bei ~~Str.-km 53,733~~ liegt derzeit ein Kilometrierungswechsel (~~km 53,733 = km 55,500~~). Die B 300 verbindet die Bundesautobahn A 8 (AS Dasing) mit der Bundesautobahn A 9 (AS Langenbruck). Sie ist die Ersatzstrecke für den inzwischen aufgegebenen Autobahnneubau zwischen Dasing und der Bundesautobahn A 93.

Im derzeit gültigen Bedarfsplan [für die Bundesfernstraßen](#) ist das Bauvorhaben im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten.

Die vorhandene B 300 verläuft im vorliegenden Entwurfsabschnitt in den Gemeindegebieten von Hohenwart und Pörsbach mit zurzeit noch plangleichen Kreuzungen und Zufahrten. Die B 300 weist einen starken Güterverkehr (20 % vom 14,0 % des durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV 2010)) auf, wobei der Anteil des Schwerverkehrs, vor allem Tanklastzüge, mit rd. 80 % des Güterverkehrs weit über dem Durchschnitt liegt.

Wegen ihrer Verkehrsbedeutung soll die B 300 langfristig als durchgehende **Kraffahrstraße** ~~Kraffahrzeugstraße~~ von Dasing (Anschlussstelle A 8) bis Langenbruck (Anschlussstelle A 9) dem Verkehr zur Verfügung stehen. Deshalb ist der Ausbau der B 300 kreuzungs- und anbaufrei vorgesehen.

Auf der gesamten B 300 treten durch den hohen Anteil an ~~Schwerlastfahrzeugen~~ **Schwerverkehrsanteil** in großem Umfang Fahrzeugkolonnen auf. Diese Behinderungen des Verkehrsablaufes sind auch in den mit dem ~~RQ~~ **Regelquerschnitt** 12,5 ausgebauten Teilstücken, wie z.B. auf den ~~die~~ Umfahrungen von Aichach und Schrobenhausen, zu beobachten.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit **b2+1 Streckenabschnitten** ~~Strecken mit dem Zwischenquerschnitt b2+1~~ (dreistreifiger Querschnitt) hinsichtlich der vorgenannten Fahrzeugkolonnen ist vorgesehen, die B 300 auf der Strecke zwischen Aichach und der BAB A 9 (AS Langenbruck) weitgehend dreistreifig **auszubauen und zu betreiben**.

Die Gesamtlänge der Baustrecke beträgt 4,300 km.

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+440 wird die Bundesstraße 300 ~~in einer befestigten Breite auf~~ **eine befestigte Fahrbahnbreite** von 11,50 m verbreitert (RQ 15,5).

~~Von~~ **Zwischen** Bau-km 2+440 ~~bis~~ **und** Bau-km 3+000 wird die ~~B 300~~ **sie** mit einer befestigten ~~Breite~~ **Fahrbahnbreite** von 8,0 m ausgebaut (~~RQ 10,5~~) (**RQ 11**). Wegen des hohen Schwerverkehranteils werden die Randstreifen mit **einer Breite von** 0,50 m ausgeführt. Dieser Abschnitt beinhaltet auch die Verziehungsstrecken auf ~~11,50 m~~ **den Regelquerschnitt RQ 15,5**.

Von Bau-km 3+000 bis Bauende (Bau-km 4+300) ~~ist~~ **wird die B 300** wiederum ~~die~~ **mit einer** Breite von 11,50 m (RQ 15,5) ~~vorgesehen~~ **ausgeführt**.

Die Ortsumfahrung von Weichenried ist von Bau-km 1+920 bis Bau-km 3+720 mit einer Länge von 1,800 km ~~eine~~ Neubaustrecke.

Von Bau-km 3+900 bis zum Bauende ist bereits vorab die erforderliche Böschungsschüttung mit der Verlegung eines öffentlichen Feld- und Waldweges am Böschungsfuß vorgenommen worden. Die hierfür erforderlichen Flächen wurden bereits erworben.

## **2. Notwendigkeit der Baumaßnahme**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung**

~~Die Maßnahme stellt den 3. Bauabschnitt der im 2. Fünf-Jahres-Plan des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen unter den „bereits begonnenen Maßnahmen“ eingereichten Maßnahme „Verlegung westlich Langenbruck“ dar.~~

~~Die Planungsarbeiten für die vorliegende Maßnahme laufen bereits seit 1975.~~

Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Vor der jetzigen Planung wurde Anfang der 80-iger Jahre eine Trasse verfolgt, die bei Bau-km 3+120 westlich abgesetzt von der bestehenden Bundesstraße im Paartal verläuft. verlief. Hierbei hätte wäre es zu der Verlegung einer Paarschleife kommen müssen gekommen, wobei der regional einzigartige Naturraum der Paartalaue zerschnitten worden wäre. Auf Initiative des Bund Naturschutzes hin in Verbindung mit einer Petition an den Bayerischen Landtag kam es am 07.05.1981 zu einem Landtagsbeschluss, der die zwingende Schonung der Paarschleife zum Inhalt hatte. Aus diesem Grund wurde im weiteren Planungsprozess von der Berücksichtigung dieser ursprünglichen diese Variante Abstand genommen nicht weiter verfolgt.

Neben der gewählten Trasse (Planungsfeststellungstrasse) gewählten Planfeststellungstrasse haben folgende drei alternative Trassenvarianten Eingang in den Planungsvorgang gefunden.

Variante 1 stellt den Ausbau der B 300 unter Beibehaltung der Ortsdurchfahrt Weichenried dar (Ausbau auf Bestand). Bei dieser Variante würde die Verbreiterung der B 300 in bestehender Lage auf 8,50 m verbreitert, Ausbau bestehender Ortsstraßen die bestehende Ortsdurchfahrt ausgebaut und rückwärtige Anbindungen der an der B 300 anliegenden Anwesen an neu zu erstellende Ortsstraßen gebaut.



Diese Variante 1 würde zu umfangreichen Gebäudeablösungen und zu einer Verschlechterung der Lärmsituation in der Ortschaft infolge der auf der ~~Krafftfahrzeugstraße~~ Krafftfahrstraße gefahrenen, höheren Geschwindigkeiten führen.

Aus Sicht des Vorhabensträgers ist diese Variante nicht positiv zu bewerten, da mit ihr die Ziele der Planung (Verbesserung der Verkehrssicherheit, Beseitigung der Ortsdurchfahrten im Zuge der B 300 und höhenfreie Anschlussstellen) im Bereich Weichenried nicht ~~verwirklicht~~ erreicht werden können.

Die Variante 2 ist eine großräumige Südumfahrung von Weichenried und Oberkreut. Sie ist bis Bau-km 0+550 identisch mit der gewählten Linie, schwenkt dann nach Süden ab und umfährt die Ortschaften Weichenried und Oberkreut, um ~~dann~~ bei Bau-km 5+200 wieder auf die B 300 einzuschwenken.

Die Variante 3 ist eine verkürzte südliche Umfahrung von Weichenried. Hierbei folgt die Trasse bis Bau-km 1+800 der Linienführung der gewählten Trasse, um dann nach Süden abzuschwenken und den Ort unter Zuhilfenahme der minimalen Trassierungselemente zu umfahren. Bei Bau-km 3+700 der gewählten Trasse schwenkt sie ~~dann~~ vor der Siedlung Oberkreut wieder auf die Linie der gewählten Trasse ein.

Zwar lassen sich mit der Variante 2 und 3 die Ziele der Planung umsetzen, es kommt jedoch bedingt durch die größeren Baulängen zu einem erheblichen Mehrbedarf an Flächen und einer Erhöhung der Baukosten. Die Durchschneidung der landwirtschaftlichen Flächen ~~würde~~ könnte bei beiden Linien ein ~~neuerliches~~ Flurbereinigungsverfahren ~~nötig~~ erforderlich machen. Eine Südumfahrung von Weichenried würde zudem die gemeindliche Entwicklung beeinträchtigen und wird von der Gemeinde Hohenwart abgelehnt.

Für die gewählte Trasse wurde am 09.09.2005 von der Regierung von Oberbayern das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Erörterungstermin fand am 27.02.2007 statt. Die Trasse verlief im Bereich Weichenried in einem engen Korridor zwischen der bestehenden Bebauung und der Paar, teilweise im Einschnitt an der Hangkante des Paartals. Aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts wertete die Regierung von Oberbayern die Eingriffe der Trasse in das FFH-Gebiet „Paaraue“ als so gravierend, dass ein Planfeststellungsbeschluss für die beantragte Linie keine Erfolgsaussichten hatte. Das Planfeststellungsverfahren wurde nicht fortgeführt, um alternative Lösungen zu prüfen.

Die nunmehr vorliegende Tektur der Planung sieht im Bereich der Ortschaft Weichenried eine Anhebung der Gradienten vor. Dadurch können die Eingriffe in das FFH-Gebiet „Paaraue“ und die vorhandenen Quellen weitestgehend vermieden werden. Im Bereich des

3-streifigen Ausbaus der B 16 westlich und östlich Weichenried bleibt die Planung unverändert.

Mit der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens für die tektierte Planung soll die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlichen und privaten Belange festgestellt werden.

## 2.2 Darstellung der Verkehrsverhältnisse

Die B 300 stellt eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen der BAB München – Nürnberg (A 9; AS Langenbruck) und der BAB München – Stuttgart (A 8; AS Dasing) dar. Auf ihr herrscht ein starker überregionaler Verkehr vor. Sie weist mit ~~rd. 20 %~~ bis zu 16 % einen starken Anteil an Güterverkehr, besonders an schweren Tanklastzügen, auf. Der Verkehrsfluss wird derzeit durch die 0,3 km lange Ortsdurchfahrt Weichenried und durch den langsamen landwirtschaftlichen Verkehr behindert.

Die Fahrbahnbreite ~~der B 300~~ beträgt ~~auf Teilstücken~~ zum Teil nur 7,50 m. Die Lebensqualität der Ortsbewohner ist durch das hohe Verkehrsaufkommen der Bundesstraße stark beeinträchtigt. Besonders ~~unangenehm für sie~~ ist der starke LKW-Verkehr mit ~~einem~~ dem hohen Anteil an Tanklastzügen von und zu den Raffinerien bei Ingolstadt und Vohburg ~~wodurch bei Unfällen~~ stellt eine große Belastung sowie eine erhöhte Gefahr von Brand- und Explosionskatastrophen ~~gegeben ist~~ bei Unfällen dar.

Ein gefahrloses Überholen des langsameren Verkehrs ist auf dem beschriebenen Streckenteil nicht möglich. Besonders schwierig und gefährlich ist das Kreuzen der B 300 mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen.

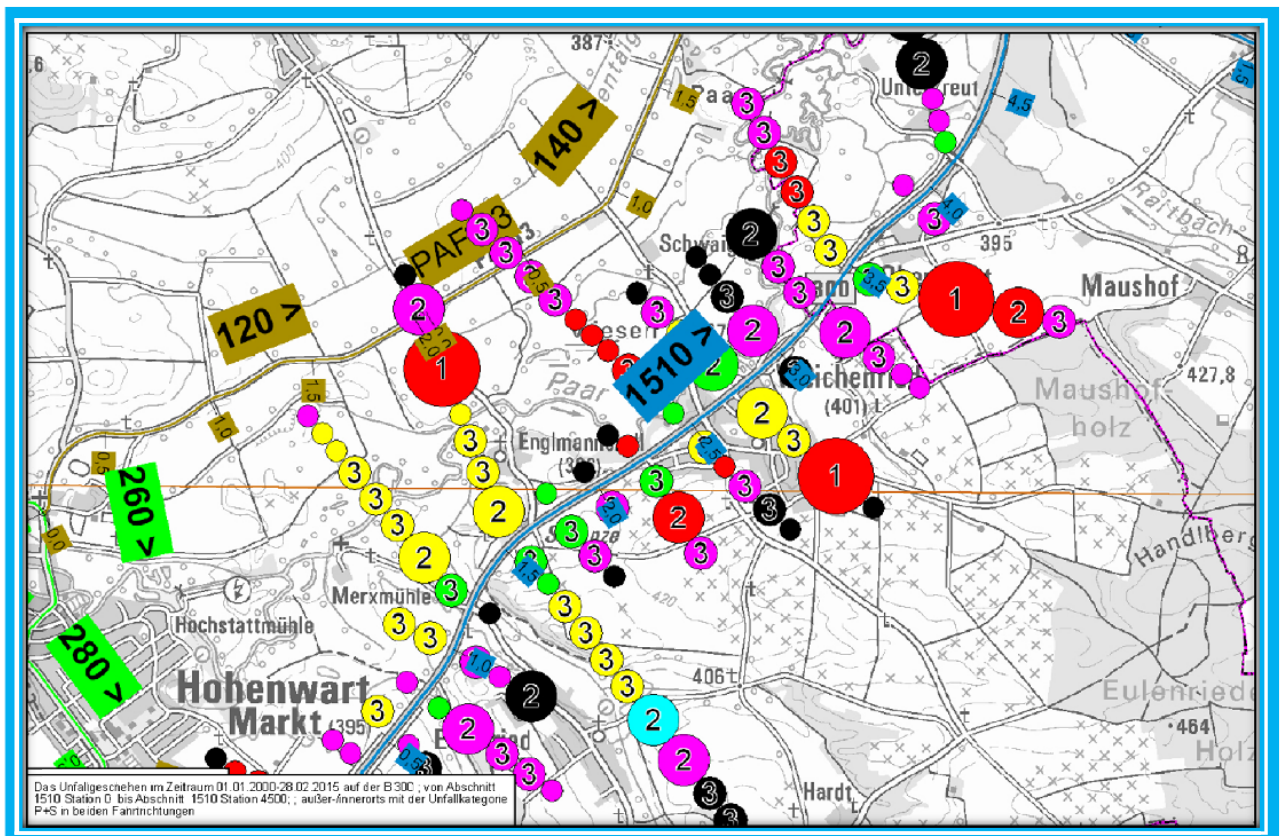
Bei der ~~amtlichen Verkehrszählung im Jahre 2000~~ Straßenverkehrszählung 2010 wurde an der Zählstelle ~~7434/9101~~ 74349101 westlich Weichenried bei km 53,0 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von ~~40644~~ 11.187 Kfz/24h, davon ~~1624~~ 1.571 Fahrzeuge des Schwerverkehrs, ermittelt.

Aufgrund der vorhandenen straßenbaulichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation und der hohen Verkehrsbelastung ist der Ausbau der bestehenden B 300 sowie eine Umfahrung der Ortschaft Weichenried dringend erforderlich.

Die Ortsdurchfahrt ~~von Weichenried~~ stellt ~~neben Waidhofen (Maßnahme seit 2004 im Bau. Fertigstellung vorr. 2008)~~ die letzte echte Ortsdurchfahrt im Zuge der B 300 zwischen der A 9 und der ~~Bauamtsgrenze im Westen~~ A 8 dar.

Das **Die Auswertung des** Unfallgeschehens wurde für den im Zeitraum von 1995 bis einschl. Sept. 2000 ausgewertet. Auffällig **zeigt auffällig** viele Unfälle ereigneten sich zwischen den Zufahrten nach Eulenried und Englmannszell. Alleine hier **sind waren** in o.g. Zeitraum zwei Todesfälle zu verzeichnen. Im gesamten Streckenbereich **von** über rd. 4 km **Länge** haben sich im Beobachtungszeitraum 47 Unfälle ereignet. Dabei **gab es waren** drei Tote, 12 Schwerverletzte und 42 Leichtverletzte **zu beklagen**. Im Vergleich zum Gesamtnetz der Bundesstraßen in Bayern ist besonders die Anzahl der Getöteten signifikant. Für den untersuchten Bereich **überschreitet** die Getötetenrate die des **bayerischen** Gesamtnetzes um **ca. rund 40%**. **überschreitet**

Zwischen Oktober 2000 und Juni 2015 ereigneten sich im gesamten Streckenabschnitt eine Vielzahl an Unfällen mit drei Getöteten und 30 Schwerverletzten. Ein Unfall mit Todesfolge ereignete sich direkt in der Ortsdurchfahrt Weichenried.



### 2.3 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Für die Prognoseberechnung wird als Planungshorizont das Jahr ~~2020~~ **2030** angesetzt. Die ~~dann~~ zu erwartende Verkehrsbelastung stützt sich auf die Trendentwicklung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS Ausgabe 2001), Abschnitt 2.3.4 Prognosen, ausgehend von ~~dem~~ **einem** Faktor ~~1,0~~ **1,1** für die Verkehrsbelastung im Jahr ~~2000~~ **2010**. ~~Mit dem gezählten~~ **Ausgehend vom** durchschnittlichen **täglichen** Verkehr (DTV)

~~2000 2010 in Höhe von 10644 11.187 Kfz/24h ergibt sich für das Prognosejahr 2020 den Prognosenullfall 2030 eine Verkehrsprognose von 11924 bis zu 12.800 Kfz/24h. Für die Lärmberechnung wird mit dem auf der sicheren Seite liegenden aufgerundeten Prognoseverkehr von 12000 Kfz/24h gerechnet.~~

~~Im derzeitigen~~ Mit dem vorhandenen Ausbaustand kann die B 300 die prognostizierte Belastung Verkehrsbelastung nicht mit einer vertretbaren Verkehrsqualität bewältigen. ~~Nach den vorgesehenen Verbesserungen~~ Durch die vorgesehene Maßnahme wird sie dazu in der Lage sein die prognostizierte Verkehrsbelastung zukünftig verkehrssicher und mit einer entsprechenden Verkehrsqualität abwickeln können.

~~Wegen~~ Aufgrund des hohen Schwerverkehranteils werden die befestigten Randstreifen im Bereich der eigentlichen OU Weichenried gemäß Punkt 2.4.1.2 der Richtlinie RAS-Q 96 von 0,25 m auf 0,5 m verbreitert. Damit ergibt sich die eine befestigte Fahrbahnbreite mit von 8,0m. Dieser Querschnitt entspricht dem Regelquerschnitt RQ 11 der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Landstraßen 2012 (RAL).

## 2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die vorhandene Bebauung entlang der B 300 reicht im Bereich der OD Weichenried von 45 m bis minimal 6 m an die Fahrbahnrand der B 300 heran. Die Anwohner werden bei Lärmpegelwerten, die nachts bereits in 25 m Entfernung 60 dB(A) überschreiten, über die Grenze des Zumutbaren belastet.

Durch die Verlegung und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen verbessert sich die Lärmbelastung Lärmsituation für die Wohnbebauung erheblich.

Die Ebenfalls werden die Abgasimmissionen werden für die Anwohner ebenfalls spürbar abnehmen.

Die bestehende B 300 nimmt nach Realisierung des Projektes im Bereich der Ortsdurchfahrt künftig nur noch den örtlichen Verkehr auf und wird dann entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung, zu einer Straße in der Baulast der Gemeinde abgestuft. Die Verkehrsbelastung auf der B 300 (alt) reduziert sich laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 20. Januar 2014 in der Ortsdurchfahrt Weichenried für das Prognosejahr 2030 von 12.500 Kfz/24 westlich bzw. 12.600 Kfz/24h östlich der Pömbacher Straße auf 800 Kfz/24h bzw. 1.150 Kfz/24h erheblich.

### 3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Der Regionalplan Ingolstadt (Region 10) enthält im Kapitel B IX „Verkehr und Nachrichtenwesen, Abschnitt Straßenverkehr“ u.a. folgende Ziele:

Der Regionalplan Ingolstadt enthält in Teil B „ Fachliche Festlegungen zur nachhaltigen Raumordnung“ unter Kapitel B V „Verkehr und Nachrichtenwesen, Abschnitt Straßenverkehr“ u.a. folgende Ziele:

~~5.1 Das Straßennetz der Region soll sich am System der zentralen Orte und Entwicklungsachsen orientieren.~~

5.1 Das Straßennetz der Region sollte sich möglichst am System der zentralen Orte und Entwicklungsachsen orientieren.

~~Das Verkehrsnetz hat den Funktionen Erschließung und Entwicklung Genüge zu leisten. Eine Konzeption, die sich am System der zentralen Orte und Entwicklungsachsen orientiert, dient dabei dem Aspekt der Erreichbarkeit, dem Gebot eines effektiven Mitteleinsatzes und dem Planungsprinzip einer landschaftsschonenden, flächensparenden Verkehrswegeplanung.~~

*Das Straßenverkehrsnetz hat den Funktionen Erschließung und Entwicklung Genüge zu leisten. Eine Konzeption, die sich am System der zentralen Orte und Entwicklungsachsen orientiert, dient dazu, die Erreichbarkeit zu verbessern sowie dem Gebot eines effektiven Mitteleinsatzes und einer landschaftsschonenden, flächensparenden Verkehrsplanung zu entsprechen. ....*

5.2 Die Entlastung des Oberzentrums und des Verdichtungsraumes Ingolstadt soll über ein Ring- und Tangentensystem sichergestellt werden.

*Die Straßen im Verdichtungsraum sind durch die aus der Region einströmenden Verkehre z.T. stark überlastet. Durch Ausbaumaßnahmen der hoch belasteten Radial- und Tangentialstraßen wird die Erreichbarkeit des Oberzentrums Ingolstadt verbessert und der nicht zentrumsorientierte Verkehr um die dicht besiedelten innerstädtischen Gebiete gelenkt. ....*

5.4 Der Durchgangsverkehr soll vor allem im Zuge der B 13, B 16, B 16a und B 300 und der St 2035, St 2044, St 2049, St 2231, St 2232 und St 2335 aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes verbessert werden.

Die B 16 und B 300 sollen so weit wie möglich dreistreifig ausgebaut werden.

Zur Entlastung der vorgesehenen Ortsdurchfahrten und zur Steigerung der Lebensqualität sollen Ortsumfahrungen gebaut werden.

*Regionaler und überörtlicher Durchgangsverkehr führen insbesondere in den von den Bundesstraßen B 13, B 16 und B 300 sowie von den Staatsstraßen St 2035, St 2044, St 2229, St 2231 und St 2335 tangierten Wohngebieten und Ortskernen zu stockendem Verkehrsablauf, Nutzungskonflikten sowie erheblichen Belastungen für die ortsansässige Bevölkerung. Dies bewirkt einen Funktionsverlust gewachsener Ortskerne, vermindert die Wohnqualität und schränkt die Verkehrssicherheit stark ein.*

*.....*

*Um die B 16 und die B 300 in Anbetracht des zunehmenden Lkw-Verkehrs verkehrstüchtiger zu gestalten, ist der weitere Ausbau erforderlich. ....*

*Der Bau von Ortsumfahrungen im Zuge der genannten Straßen bzw. der Ausbau der Ortsdurchfahrten kann den überörtlichen Verkehr verflüssigen, Wohngebiete und Ortskerne entlasten und dadurch deren ursprüngliche Funktionsvielfalt erhalten bzw. wiederherstellen. Die Ortsumfahrungen ersparen großräumige Neutrassierungen und verringern dadurch den Landverbrauch. ....*

5.5 An stark belasteten Straßen kommt Lärmsanierungen wesentliche Bedeutung zu.

*Das steigende Verkehrsaufkommen erhöht die Lärmbelastung für die im Umfeld der Verkehrswege lebenden Wohnbevölkerung. Insbesondere in den Bereichen, in denen die Gefahr besteht, dass die vorgegebenen Grenzwerte überschritten werden, sind Lärmsanierungen vordringlich. Dazu bieten sich eine Vielzahl von „aktiven“ und „passiven“ Möglichkeiten an, die Lärmbelastung zu mindern, wie beispielsweise: Lärmschutzwälle, Grünordnungsmaßnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw. ....*

~~5.7 Die Abwicklung des Durchgangsverkehrs soll im Zuge der Bundesstraßen B 13, B 16 und B 300 und der regional bedeutsamen Straßenzüge St 2044, St 2229, St 2231 und St 2335 aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes verbessert werden. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten sollen Ortsumfahrungen bevorzugt werden.~~

~~Regionaler und überörtlicher Durchgangsverkehr führen insbesondere in den von den Bundesstraßen B 13, B 16 und B 300 sowie den Staatsstraßen St 2044, St 2229, St 2231 und St 2335 tangierten Wohngebieten und Ortskernen zu stockendem Verkehrsablauf, Nutzungskonflikten sowie erheblichen Belastungen für die ortsansässige Bevölkerung. Dies bewirkt einen Funktionsverlust gewachsener Ortskerne, vermindert die Wohnqualität und schränkt die Verkehrssicherheit stark ein.~~

⋮

~~5.9 An stark belasteten Straßen sollen nach Möglichkeit Lärmsanierungen durchgeführt werden.~~

~~Straßenbau und gestiegenes Verkehrsaufkommen erhöhen die Lärmbelastung der im Umfeld der Verkehrswege lebenden Wohnbevölkerung. ... Dabei gibt es eine Vielzahl von „aktiven“ und „passiven“ Möglichkeiten, die Lärmbelastung zu mindern, wie beispielsweise: Lärmschutzwälle, Grünordnungsmaßnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw.~~

Diesen Zielen wird mit der vorliegenden Maßnahme Rechnung getragen.

### 3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

#### a) Trasse der gewählten Linie (Planfeststellungsvariante)

Die Trasse liegt im Gemeindegebiet von Hohenwart und Pörnbach.

Der Ausbau beginnt bei Str-km 51,292 im Abschnitt 1510, Station 0,000 und endet bei Str-km 57,379 im Abschnitt 1510 Station 4,132. Die Baulänge beträgt 4300 m. Darin enthalten ist eine Fehllänge von 1787 m, bedingt durch einen Wechselkilometer, der aus dem Bau der Ortsumgehung Pörnbach resultiert. Von Bau-km 0+000 bis Bau-km

2+250 liegt die Ausbautrasse zunächst vollständig auf der bestehenden Straße. Im weiteren Verlauf schwenkt sie in nordwestliche Richtung ab, verläuft zwischen dem Steilufer der Paar und dem westlichen Ortsrand von Weichenried und bezieht ab Bau-km 3+120 den bestehenden Parkplatz und die vorhandene B 300 in die Linienführung ein. Ein neuer Parkplatz wird nicht mehr angelegt. Im weiteren Verlauf wird die bereits voll ausgebaute liegt die Trasse wieder auf der bestehenden B 300. von derzeit 8,50 m auf 11,50 m verbreitert.

Bei Bau-km 1+570 und Bau-km 2+755 2+745 werden auszubauende Gemeindeverbindungsstraßen höhenfrei überführt über- bzw. unterführt. Diese erhalten werden über den höhenfreien Anschluss der Kreisstraße PAF 4 und über den Anschlussast bei Bau-km 2+984 eine Verknüpfung mit dem übergeordneten Straßennetz verknüpft. Die Trasse hat eine Gesamtlänge von 4300 m.

Der kleinste Radius Kurvenradius der B 300 beträgt  $R_{\min} = 600$  m, die größte Längsneigung  $S_{\max} = 1,7\%$  4,0 %.

Von Zwischen Bau-km 0+000 bis und Bau-km 2+440 und sowie Bau-km 3+000 bis und Bau-km 4+300 wird ein dreistreifiger Querschnitt (b2+1) vorgesehen die B 300 dreistreifig ausgebaut. Im Bereich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+440 ist ein Wechselbereich mit eingeschlossen Zwischen Bau-km 1+100 und Bau-km 1+300 ist ein Wechselbereich vorgesehen.

Von Bau-km 3+900 bis Bauende ist bereits vorab bereits die erforderliche Böschungsschüttung mit der Verlegung eines öffentlichen Feld- und Waldweges am Böschungsfuß die erforderliche Böschungsschüttung für die B 300 vorgenommen worden. Die hierfür erforderlichen Flächen wurden bereits erworben.

## b) Trasse der Variante 1 (Ausbau auf Bestand)

Die Trasse der Variante 1 ist bis Bau-km 2+350 identisch mit der Trasse der gewählten Linie. Sie verläuft dann weiter auf der bestehenden B 300 durch den Ort Weichenried und endet mit dem Anschluss der Anbindung an die bereits ausgebaute B 300 bei Str-km 57,379.

Diese Variante Sie entspricht damit dem derzeitigen Verlauf der B 300 Sie und stellt einen Ausbau der bestehenden Bundesstraße dar. Eine Bei dieser Variante wird eine rückwärtige Erschließung der an die B 300 angrenzenden Bebauung wird

erforderlich. Der Lärmschutz muss mit dem Bau von Lärmschutzwänden entlang der B 300 bzw. mit Lärmschutzfenstern gewährleistet werden.

Der Angebunden an die B 300 wird der Ort Weichenried wie bisher höhengleich über die kreuzende Gemeindeverbindungsstraße Weichenried-Schwaig an die B 300 angeschlossen. Die Gesamtlänge der Ausbaustrecke beträgt 4250 m.

Dieser Variante 1 ist aus der Sicht des Vorhabensträgers nicht der Vorzug zu geben, da sich mit ihr zwar der weitgehende Ausbau der B 300 zur Kfz-Straße bewerkstelligen ließe, es sich aber bei dieser Variante aber nicht um eine Ortsumfahrung handelt und zudem die verkehrs- und sicherheitstechnisch gebotene Höhenfreimachung der Anschlüsse Anbindungen aufgrund der beengten Platzverhältnisse mit ihr nicht realisierbar ist. Diese Zudem ist diese Variante ist nur bedingt geeignet, die Immissionen auf die Anwohner zu vermindern. Durch das Fortbestehen der höhengleichen Anschlüsse wird auch keine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht. Durch den Der Verlauf der Trasse im Ortsgebiet kommt es zur erfordert die Inanspruchnahme von bereits bebauten bebauter Flächen. Der hierfür erforderliche Grunderwerb (ca. 1,2 ha im Ortsbereich) zusammen in Verbindung mit dem erforderlichen Abriss bestehender Gebäude stellt würde einen erheblichen Eingriff in die Eigentumsrechte der betroffenen Grundstückseigentümer dar darstellen.

### c) Trasse der Variante 2 (Südumfahrung)

Die Trasse der Variante 2 ist verläuft bis Bau-km 0+550 identisch mit der gewählten Linie Planfeststellungslinie. Sie Anschließend schwenkt dann sie nach Süden ab und umfährt die Ortschaften Weichenried und Oberkreut südlich, mit einer Ausbaubreite von 11,50 m, um dann bei Bau-km 5+200 wieder auf die B 300 einzuschwenken. Die Ausbaubreite beträgt 11,50 m.

Die Gesamtlänge der Baustrecke beträgt 5200 m (Ausbau 700 m; Neubau 4500 m).

Die Ziele der Planung, die Beseitigung von Ortsdurchfahrten der letzten Ortsdurchfahrt im Zuge der B 300 zwischen BAB A 8 und BAB A 9, die Höhenfreimachung der Anschlüsse an die B 300 im Bereich Weichenried, die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 300, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Immissionsverminderung Verminderung der Immissionen im Ortsgebiet von Weichenried lassen sich mit dieser Variante zwar umsetzen, jedoch sind mit dieser Variante aus Sicht des Straßenbaulastträgers erhebliche Nachteile gegenüber der Planfeststellungslinie verbunden.



Mit dieser Südumfahrung **von Weichenried** wird sich die Neubaulänge mit 4500 m anstatt der 900 m **Neubaulänge** der Planfeststellungsvariante erheblich erhöhen. Dadurch kommt es zu einem ~~stark erhöhten~~ **erheblich größeren** Flächenbedarf (ca. 18,5 ha) und zu einer erhöhten Versiegelung von Boden.

Die Linienführung durchschneidet landwirtschaftliche Nutzflächen in sehr ungünstiger Art und Weise, wodurch ein Flurbereinigungsverfahren und damit einhergehend ein umfangreicher Anwandwegebau zur Aufrechterhaltung der Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen **nötig erforderlich** wird. Um die ~~Nutzbarkeit~~ **den Betrieb** dieser Trasse als Kfz-Straße sicherzustellen, ~~sind~~ **werden** zur Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten im Vergleich ~~mit der~~ **zur** Planfeststellungsstrasse mindestens zwei zusätzliche Kreuzungsbauwerke ~~zu errichten~~ **erforderlich**. Bei Bau-km 1+330, 2+710 und 4+320 müssten Gemeindeverbindungsstraßen höhenfrei überführt, bei Bau-km 1+440 der Lindacher Bach gequert und bei Bau-km 4+580 ein Feldweg über die B 300 überführt werden.

Die bestehende B 300 ~~müsste~~ **würde** zwischen Str-km 53,090 und Str-km 56,800 zur Gemeindeverbindungsstraße zurückgebaut werden.

Insgesamt würden sich die Kosten bei dieser Südumgehung auf ca. 11,0 Mio. € belaufen. ~~Das wäre eine Kostenmehrung von ca. 3,6 Mio. € gegenüber~~ **Gegenüber** der gewählten Trasse **wäre dies eine Kostenerhöhung von rund 3,6 Mio. €.**

~~Die~~ **Zudem wäre die** städtebauliche Entwicklung des Ortes Weichenried, die aufgrund der beengten Verhältnisse **mit der Paar** im Norden nur nach Süden erfolgen kann, ~~wäre zudem schwer~~ **stark** eingeschränkt.

#### **d) Trasse der Variante 3 (verkürzte Südumfahrung)**

Die Trasse der Variante 3 ~~ist~~ **verläuft** bis Bau-km 1+800 **ebenfalls** identisch mit der gewählten Linie **Planfeststellungslinie**. Sie **Anschließend** schwenkt ~~dann~~ **auch sie** nach Süden ab, ~~und umfährt den Ort Weichenried südlich mit einer Ausbaubreite von 11,50 m unter~~ ~~Zuhilfenahme~~ **Zugrundelegung** der minimal **möglichen** Trassierungselemente, um ~~dann~~ bei Bau-km 3+720 der Planfeststellungsstrasse wieder auf diese einzuschwenken. **Die Ausbaubreite beträgt 11,50 m.** Die Gesamtlänge der ~~Ausbaustrecke~~ **Variante 3** beträgt 5000 m (Neubau 2600 m; Ausbau 2400 m).

Die Ziele der Planung, ~~die Beseitigung von Ortsdurchfahrten der letzten~~ **Ortsdurchfahrt** im Zuge der B 300 **zwischen BAB A 8 und BAB A 9**, die Höhenfreimachung der Anschlüsse an die B 300 **im Bereich Weichenried**, die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 300, ~~die~~ **die** Erhöhung der

Verkehrssicherheit sowie ~~eine~~ Immissionsverminderung **die Verminderung der Immissionen** im Ortsgebiet von Weichenried lassen sich mit dieser Variante ~~in ähnlicher Art und Weise umsetzen wie~~ **vergleichbar wie** mit der Variante 2 **umsetzen**. Jedoch sind mit ~~der Trasse der~~ Variante 3 aus Sicht des Straßenbaulastträgers ebenfalls erhebliche Nachteile verbunden.

~~Diese Variante ist schon aus sicherheitstechnischer Sicht abzulehnen, da durch~~ **Durch** die Wahl der Mindeststradien, die in keinem anderen ausgebauten Bereich der gesamten B 300 ~~enthalten sind~~ **angewendet wurden**, **kommt** es zu einem Bruch des Streckenstandards, ~~kommt~~ **was aus sicherheitstechnischer Sicht abzulehnen ist**.

Die Neubaulänge dieser Variante beträgt 2600 m anstatt der 900 m **bei** der Planfeststellungsvariante. Durch diese erhebliche Mehrlänge kommt es zu einem ~~stark erhöhten~~ **erheblich größeren** Flächenbedarf (ca. 13 ha) und zu einer erhöhten Versiegelung von Boden.

Die Linienführung der Variante 3 durchschneidet ebenfalls landwirtschaftliche Nutzflächen sehr ungünstig, wodurch ein Flurbereinigungsverfahren und damit einhergehend ein umfangreicher Anwandwegebau nötig wird. Um ~~die Nutzbarkeit~~ **den Betrieb** dieser Trasse als Kfz-Straße sicherzustellen, ist zur Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten gegenüber der Planfeststellungsvariante ein zusätzliches Kreuzungsbauwerk zu errichten. Die bestehende B 300 ~~müsste~~ **würde** zwischen Str-km 53,090 und Str-km 56,800 zur Gemeindeverbindungsstraße zurückgebaut **abgestuft** werden.

Insgesamt würden sich die Kosten bei dieser verkürzten Südumfahrung auf ca. 9,4 Mio. € belaufen. ~~Das wäre eine Kostenmehrung von ca. 2,0 Mio. € gegenüber~~ **Gegenüber** der gewählten Trasse **wären dies Mehrkosten von ca. 2,0 Mio. €**.

~~Die~~ **Zudem wäre die** städtebauliche Entwicklung des Ortes Weichenried, die aufgrund der beengten Verhältnisse **mit der Paar** im Norden nur nach Süden erfolgen kann, ~~wäre~~ noch mehr **stärker** eingeschränkt als bei der Variante 2.

### **3.2 Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum**

Das Planungsgebiet liegt in der naturräumlichen Haupteinheit Donau-Isar-Hügelland (sog. Tertiärhügelland) **und** hier in der Übergangszone der Untereinheiten Paartal und Paar-Ilm-Hügelland. Die Paarleite bildet hierbei eine markante Grenze. Hier bricht das Hügelland in Form einer hohen Terrassenkante unvermittelt in die Paraue ab, wo die Paar mit ihrem stark mäandrierendem Lauf von einem mehr oder weniger breiten Auwaldgürtel (Erlen, Eschen) begleitet wird. Die weiträumige Aue wird überwiegend als Grünland mit eingestreutem Ackerbau genutzt. Von der Paar ausgehend führen mehrere typisch tertiäre asymmetrische Seitentälchen

in das Hügelland. Die heutige reale Vegetation ist durch anthropogene Nutzungen stark verändert worden. Im Paartal herrschen überwiegend artenreiche Fettwiesen vor. ~~wegen~~ **Dagegen wird** das Hügelland hauptsächlich durch Ackerbau genutzt ~~wird~~. Einzig die Hangleite der Paar (Hangwälder mit Ulme und Esche) und die Auwälder bilden Vegetationselemente, die der potentiellen natürlichen Vegetation annähernd entsprechen. Entlang den Nutzungsgrenzen sind gliedernde Feldhecken in die Agrarlandschaft eingebettet. ~~insbesondere~~ **Das** Tal der Paar mit der Hangleite stellt einen ökologisch hochwertigen Lebensraumkomplex aus Hangwäldern, Feucht- und Auwäldern, Fließ- und Stillgewässern sowie artenreichen Wiesen mit hoher Artenvielfalt dar. Des Weiteren befinden sich auf der Hochterrasse nördlich der B 300 weitere Biotop, die als Trittsteine dienen (naturnahe Hecken, Hochstaudenfluren, Fließgewässer mit Ufervegetation, Feuchtwiesen). Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Paaraue wurde diese mit den angrenzenden Strukturen in der 3. Tranche als FFH-Gebiet gemeldet (siehe Unterlage 42 19).

### **3.3 Beurteilung der gewählten Linie**

#### **3.3.1 Raumordnung**

Die Herstellung von planfreien ~~Kreuzungen~~ **Knotenpunkten** und der **3-streifige** Ausbau von 2 Teilstrecken ~~zum Überholen~~ dienen dem Ziel, die B 300 als überregionale Entwicklungsachse leistungsfähiger **und verkehrssicherer** zu gestalten.

#### **Städtebau**

Die Entwicklung der Ortschaft Weichenried wird durch die gewählte Linie nicht behindert. Eine Ausweisung von Baugebieten ist südlich der bestehenden B 300 möglich.

#### **3.3.2 Verkehrsverhältnisse**

Die Verkehrsverhältnisse werden durch die geplanten verkehrstechnischen Lösungen **nachhaltig** verbessert.

#### **3.3.3 Straßenbauliche Infrastruktur**

Der vorliegende Ausbauabschnitt wird als Kfz-Straße ausgewiesen. Der landwirtschaftliche Verkehr wird über Parallelstraßen geführt. Die

Anbindung von Weichenried erfolgt über einen höhenfreien Anschluss. Sonstige Kreuzungen werden höhenfrei hergestellt.

Durch die geplanten Maßnahmen wird das gefährliche ~~Ein- und Ausfädeln~~ **Ein- und Abbiegen** des Individualverkehrs auf zwei Punkte, die verkehrsgerecht ~~gestaltet~~ **ausgebildet** werden, konzentriert. Insgesamt erhöht sich die Verkehrssicherheit ~~beträchtlich~~ **erheblich**.

### 3.3.4 Umweltverträglichkeit

#### 3.3.4.1 Lärm- und Schadstoffe

Mit der nördlichen Umfahrung von Weichenried wird eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation **für die Anwohner** erreicht. Erschütterungen und Schadstoffeintrag ~~infolge~~ **durch den Verkehr auf der B 300** ~~werden für den Ort~~ **in der Ortschaft Weichenried** ~~werden~~ vermindert. Die Immissionsgrenzwerte für ~~Lärmvorsorge~~ **Lärmvorsorge** betragen für

- allgemeines Wohngebiet 59/49 dB(A),
- für Mischgebiete/Dorfgebiete 64/54 dB(A)

Sie ~~Die~~ **zulässigen Immissionsgrenzwerte** werden ~~bis auf wenige Ausnahmen~~ **mit den geplanten Lärmschutzeinrichtungen** eingehalten (siehe Unterlage ~~11.1 7 und 17~~ **7 und 17**).

#### 3.3.4.2 Auswirkungen auf bebaute Gebiete

~~Zwei Wohnhäuser~~ **Alle erforderlichen Gebäude** wurden **bereits** erworben. ~~und abgerissen~~ Baugebietsausweisungen sind nicht betroffen. Die Entwicklung der Ortschaft Weichenried ~~erfolgt~~ in südliche Richtung **wird nicht beeinträchtigt**.

### 3.3.4.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG

Durch die Plantrasse sind Planfeststellungstrasse werden schutzgutübergreifend kleinflächig Bereiche mit hoher und sehr hoher Wertigkeit betroffen, die jedoch stark vorbelastet sind. ~~und~~ Durch entsprechende Maßnahmen können die Auswirkungen ausgeglichen bzw. minimiert werden können (siehe Unterlage 16 19).

### 3.3.4.4 FFH - Verträglichkeit

Bei der vorliegenden Planung ~~zur Ortsumfahrung Weichenried~~ ergibt sich eine Betroffenheit des FFH-Gebietes Paar (DE 7433-371), ~~durch die Lage der Plantrasse~~ da die Planfeststellungstrasse im Randbereich des Schutzgebietes verläuft.

Die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Paar sind jedoch als nicht erheblich einzustufen. ~~und~~ Eine Bestandsgefährdung kann ausgeschlossen werden.

Die Baumaßnahme Maßnahme „B 300, Ortsumfahrung Weichenried“ ist daher im Sinne der FFH-Richtlinie als zulässig einzustufen (siehe hierzu Abschnitt 5.5 des Erläuterungsberichtes).

### 3.3.4.5 Bodendenkmäler

Durch die Baumaßnahme kommt es zwischen Bau-km 1+330 und 1+850 zu kleinräumigen Überbauungen im Bereich von drei Bodendenkmälern. Zurzeit liegen durch die landwirtschaftliche Nutzung, Wirtschaftswege und die bestehende B 300 bereits Beeinträchtigungen vor. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wird am weiteren Verfahren beteiligt.

### 3.4 Aussagen Dritter zu Varianten

Die Beibehaltung der bestehenden Straße **als Ortsstraße** in den Grundzügen wurde von allen Beteiligten positiv beurteilt.

Die geplante Umfahrung der Ortschaft Weichenried wird von den Naturschutzbehörden als wesentlicher Eingriff bewertet, der jedoch ausgeglichen werden kann.

Die Entwässerung der Maßnahme wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt abgestimmt.

Die Planfeststellungsvariante sowie die Varianten 1, 2 und 3 sind unter Pkt. 3.1 **des Erläuterungsberichtes** beschrieben.

### 3.5 Wirtschaftlichkeit der Varianten

#### a) Baulastträgerkosten

Die Kosten der Baumaßnahme **des Projektes** werden von der Bundesrepublik Deutschland getragen.

#### b) Nutzerkosten

Der dreistreifige Ausbau der B 300 mit ~~Überholstrecken~~ **sicheren Überholabschnitten** sowie die höhenfreien Überführungen lassen eine erhebliche Verringerung der Unfallzahlen und der Unfallschwere erwarten. Betriebskosten- und Fahrzeiteinsparungen sind in begrenztem Umfang gegeben. Durch die geplante Maßnahme wird für die meisten Anwohner die Lärm- und Schadstoffbelastung verringert. In Einzelfällen, ~~in denen es zu einer Verschlechterung kommen würde,~~ werden Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen bzw. Lärmschutzwänden ~~und an vier Gebäuden gegebenenfalls in Form von Lärmschutzfenstern getroffen~~ **erforderlich**.

### 3.6 Gewählte Linie

Die gewählte Linie erzielt bei allen Beteiligten die größte Akzeptanz. Die verbleibenden Nachteile hinsichtlich des Naturschutzes können mit **den geplanten** Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Querschnitt und Befestigung der Straßen und Wege

#### 4.1.1 Bundesstraße

Für die B 300 zwischen der westlichen Bauamtsgrenze bei Peutenhausen und dem Anschluss an die BAB A 9 bei Langenbruck ~~besteht~~ **existiert** ein Konzept für den abschnittswisen **dreistreifigen** Ausbau mit dem Zwischenquerschnitt ~~b 2+1~~ mit einer Fahrbahnbreite von 11,50 m. Zahlreiche ausgebaute Abschnitte existieren bereits. Der vorliegende Bauabschnitt ~~umfasst einen Wechselbereich~~ **beinhaltet eine Wechselstelle** zwischen Bau-km 1+100 und Bau-km 1+300.

Der gewählte Querschnitt ist für den prognostizierten Verkehr **2030** (~~12.000~~ **12.800** Kfz/24 h) ausreichend **dimensioniert**.

Durch den Bau von parallel laufenden Gemeindeverbindungsstraßen und öffentl. Feld- und Waldwegen, die höhenfrei über die B 300 geführt werden und die den langsamen landwirtschaftlichen Verkehr sowie Radfahrer und Fußgänger aufnehmen, wird die Leistungsfähigkeit der ~~zukünftigen~~ B 300 gesteigert **und die Verkehrssicherheit erhöht**. Am Anschluss in Weichenried werden für den aus- bzw. einfahrenden Verkehr ~~Rechtsabbiegespuren bzw. Aufstellspuren~~ **Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsspuren** angelegt, um den Durchgangsverkehr nicht zu behindern. In östlicher Richtung geht die ~~Einfädelspur~~ **Beschleunigungsspur** als sogenannte Spuraddition in den ~~zweistreifigen~~ **dreistreifigen** Bereich über. Mit dieser Bauweise wurden im Zuge der B 300 bereits gute Erfahrungen gemacht. Der Anschlussast zwischen Bundes- und Gemeindeverbindungsstraße ist ~~6,50~~ **7,50** m breit. Die Befestigung der Fahrbahnen erfolgt nach den geltenden Richtlinien.

In den Abschnitten, in denen die bestehende B 300 nur verbreitert wird, wird der Oberbau auf **Bauklasse Bk10** verstärkt.

Querschnittsmaße: B 300

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+440 und von Bau-km 3+000 bis Bau-km 4+300:

2 Fahrstreifen	2 x 3,75 m	=	7,50 m	
1 Fahrstreifen	1 x 3,50 m	=	3,50 m	
2 Randstreifen	2 x 0,25 m	=	0,50 m	
2 Bankette	(einspurige Seite)	=	2,50 m (Damm)	2,00 m (Einschnitt)
	(zweispurige Seite)	=	<u>1,50 m</u> (Damm)	<u>1,00 m</u> (Einschnitt)
Kronenbreite			15,50 m (Damm)	14,50 m (Einschnitt)

Dies entspricht einem Regelquerschnitt RQ 15,5 ~~nach~~ gemäß RAS-Q 96.

Von Bau-km 2+440 bis Bau-km 2+520 wird die Fahrbahn auf den jeweils folgenden Querschnitt RQ 10,5 verzogen.

Von Bau-km 2+520 bis Bau-km 3+000, in der eigentlichen OU Weichenried, gelten folgende Querschnittsmaße:

2 Fahrstreifen	2 x 3,50 m	=	7,00 m	
2 Randstreifen	2 x 0,50 m	=	1,00 m	
2 Bankette	2 x 1,50 m	=	<u>3,00 m</u> (Damm)	<u>2,00 m</u> (Einschnitt)
Kronenbreite			11,00 m (Damm)	10,00 m (Einschnitt)

Dies entspricht einem Regelquerschnitt ~~10,5 nach~~ RQ 11 gemäß ~~RAS-Q 96~~ RAL, mit ~~beidseitigen, wegen~~ aufgrund der hohen Schwerverkehrsbelastung um 0,25 m beidseitig verbreiterten Randstreifen.

Im Knotenpunkt Anschlussstellenbereich von Bau-km 2+810 bis Bau-km 3+080 werden die durchlaufenden Fahrstreifen jeweils 3,75 m + 0,25 m = 4,00 m breit, die Rechtsabbiegestreifen mit einer Breite von 3,75 m ausgeführt.

#### 4.1.2 Gemeindeverbindungsstraße

Querschnittsmaße: Die Gemeindeverbindungsstraßen werden mit folgenden Querschnittsmaßen ausgeführt:

2 Fahrstreifen	2 x 2,75 m	=	5,50 m	
2 Bankette	2 x 1,00 m	=	<u>2,00 m</u>	
Kronenbreite			7,50 m	

Die Befestigung der Fahrbahnen erfolgt nach den geltenden Richtlinien.



#### 4.1.3 Öffentliche Feld- und Waldwege

Die öffentlichen Feld- und Waldwege werden mit einer Breite von 3,00 m (Wirtschaftswege) hergestellt. Die unbefestigten Seitenstreifen erhalten eine Breite von beidseitig 0,75 m. Die Wirtschaftswege werden in nicht bituminöser Bauweise ausgeführt.

Die Ausführung der Wege erfolgt nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) in der gültigen Fassung.

#### 4.1.4 Gestaltung der Böschungen

Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet. Durch großzügige Abrunden an den Böschungskanten und Bepflanzung mit standortgerechten Gehölzen und Bäumen werden die Dämme, insbesondere bei den Überführungsbauwerken, in die Landschaft eingebunden.

Eine Ausnahme bildet ein Bereich auf zwischen Bau-km 0+500 und 0+670 im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Merxmühle-Englmannszell. Zwischen Bau-km 0+500 und 0+670 hier wird die Böschung mit einer Neigung von 1:1 geböscht ausgebildet, um in diesem Bereich den wertvollen Hang Paarhang mit seinen Bäumen größtmöglich zu schonen. Dort, wo dies erforderlich ist, wird die Böschung mittels Drahtschotterkörben (Gabionen) gesichert.

### 4.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

#### 4.2.1 Gemeindeverbindungsstraßen

Die neu anzulegenden Gemeindeverbindungsstraßen (Fahrbahnbreite 5,50 m) werden höhenfrei über bzw. unter die Bundesstraße geführt. Sie werden über den höhenfreien Anschluss der Kreisstraße PAF 4 und über den Ortsanschluss Weichenried bei ca. Bau-km 2+900 an die Bundesstraße angebunden.

#### 4.2.2 Öffentliche Feld- und Waldwege

Die öffentlichen Feld- und Waldwege werden nicht mehr direkt an die Bundesstraße angeschlossen. Die Zufahrten erfolgen im Allgemeinen über die Gemeindeverbindungsstraßen. Lediglich im Fall des öffentlichen Feld- und Waldweges BWV-Nr. 111 RVerz. Nr. 95 muss erfolgt der Anschluss über die Verbindungsrampe zwischen der neuen B 300 und der Gemeindeverbindungsstraße Schwaig – Weichenried erfolgen.

#### 4.2.3 Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz

Die ~~neue Bundesstraße B 300~~ wird mit Ausnahme der Verbindungsrampe zwischen der ~~neuen B 300 Bundesstraße~~ und der Gemeindeverbindungsstraße Schwaig – Weichenried als ~~Kfz-Straße~~ **Kraftfahrstraße** festgesetzt. Die Verbindungsrampe selbst wird Bestandteil der Bundesstraße. Die nötige Trennung zwischen langsamen und Kfz-straßengeeigneten Verkehr erfolgt in diesem Bereich durch verkehrsrechtliche Maßnahmen. Ebenso wird im Bereich der bereits bestehenden Verbindungsrampe zwischen der Kreisstraße PAF 4 und der B 300 verfahren. Der örtliche Verkehr zwischen den Ortsteilen Thierham, Eulenried, Weichenried und Oberkreut sowie der landwirtschaftliche Verkehr werden über die südlich der B 300 neu anzulegende Gemeindeverbindungsstraße ~~abgewickelt~~ **geführt**. Zwischen den Ortsteilen Merxmühle und Englmannszell wird ebenfalls eine neue Gemeindeverbindungsstraße gebaut und über eine Brücke über die B 300 an die südlich verlaufende Gemeindeverbindungsstraße angeschlossen. Die ~~B 300 wird höhenfrei mit einer Brücke über die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Schwaig - Weichenried~~ **wird höhenfrei mit einer Brücke über die Bundesstraße** geführt. Sämtliche bisher bestehende private Zufahrten werden geschlossen und ~~wieder~~ neu an die Gemeindeverbindungsstraßen bzw. an öffentlichen Feld- und Waldwege ~~angeschlossen~~ **angebunden**. Eine zusätzliche Unterführung im Bereich der ~~GVS Gemeindeverbindungsstraße~~ nach Eulenried wird für nicht gerechtfertigt erachtet, da zum einen die zu unterhaltenden landwirtschaftlichen Grundstücke nur ca. 30 ha umfassen, und zum anderen laut hydrogeologischem Gutachten eine Unterführung in das Grundwasser reichen würde, was zu einer teuren Bauweise mit Grundwasserwanne bzw. einer Grundwasserabsenkung führen würde. **Der landwirtschaftliche Verkehr von Merxmühle Richtung Eulenried und umgekehrt kann zukünftig die GVS-Überführung Englmannszell östlich der jetzigen höhengleichen Einmündung nutzen.**

### 4.3 Ingenieurbauwerke

#### 4.3.1 Bauwerk 1 (BW 1) **RVerz. Nr. 48**

Brücke über die B 300 im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße nach Englmannszell:

Bau-km	1+570
Kreuzungswinkel	100 °
Lichte Weite	20,50 m
Lichte Höhe	≥ 4,70 m
Brückenklasse	<del>60/30-MLC-Einstufung</del> <b>Lastmodell LM1 nach DIN EN 1991-2</b>

#### 4.3.2 Bauwerk 2 (BW 2) RVerz. Nr. 78

~~Brücke über die B 300 im Zuge der~~  
Überführung der B 300 über die Gemeindeverbindungsstraße Schwaig - Weichenried:

Bau-km	<del>2+755</del> 2+743
Kreuzungswinkel	<del>68,735<sup>g</sup></del> 70,436 <sup>g</sup>
Lichte Weite	<del>17,00 m</del> 10,00 m
Lichte Höhe	<del>≥ 4,70 m</del> 4,50 m
Brückenklasse	<del>60/30 MLC-Einstufung</del> Lastmodell LM1 nach DIN EN 1991-2

#### 4.4 Straßenausstattung

Die Bundesstraße 300 erhält die erforderliche ~~Grundausrüstung~~ Ausstattung mit Markierung, Schutzeinrichtungen und Beschilderung gemäß den geltenden Richtlinien.

#### 4.5 Besondere Anlagen

Bei Von Bau-km 2+990 bis Bau-km 3+015 wird das Erdfaulbecken und ein Regenüberlaufbauwerk der ehemaligen Abwasserentsorgung der Ortschaft Weichenried überbaut.

Der Markt Hohenwart musste aus wasserwirtschaftlichen Gründen bereits eine neue Kläranlage anlegen. Unter Beteiligung der Straßenbauverwaltung wurde diese Kläranlage außerhalb der ~~den~~ von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Flächen gebaut.

Im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Schwaig - Weichenried ist die Zufahrt zur ~~bestehenden~~ vorhandenen Garage bei Bau-km ~~0+170~~ 0+033, Flurnummer 941 wegen der Höhenlage der neuen Straße nicht mehr möglich. ~~Als Ersatz wurde auf demselben Grundstück eine neue Garage errichtet.~~ Die Garage wurde abgelöst.

#### 4.6 Leitungen

Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung und Fernmeldeleitungen, die im Bereich der Trassenführung verlaufen, werden – soweit erforderlich – verlegt oder den neuen Verhältnissen angepasst.

Bei Bau-km 2+260 und Bau-km 2+750 werden Wasserversorgungsleitungen gekreuzt. Die Leitungen werden zum Teil ~~örtlich~~ verlegt und im Bereich der ~~der~~ von Kreuzungen mit der Straße in Schutzrohren geführt.

Bei Bau-km 2+350 wird ein Gittermast, bei Bau-km 2+440, ~~und~~ bei Bau-km 2+490 und bei Bau-km 2+536 jeweils ein Holzmast und bei Bau-km 2+610 ein Stahlmast einer Hochspannungsleitung ~~der Stromversorgung~~ versetzt.

Im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Schwaig - Weichenried ist bei Bau-km 0+120 und Bau-km 0+320 ebenfalls ein Holzmast der Stromversorgungsleitung zu ~~verlegen~~ versetzen.

Baulastträger der Stromleitungen ist die ~~E.ON Bayern~~ Bayernwerk AG. Die Kostentragung ist in ~~erfolgt gemäß~~ den Rahmenverträgen. ~~geregelt~~

## 5. Auswirkungen auf die Umwelt

### 5.1 Luftverunreinigung

Die B 300 verläuft derzeit durch den Ort Weichenried. Durch das Bauvorhaben wird der Ort vom überregionalen Durchgangsverkehr entlastet. Durch diese Verkehrsentslastung wird die Abgassituation ~~entscheidend~~ nachhaltig verbessert.

Der künftig ~~auf über~~ die Planfeststellungsstrasse ~~verlegte~~ fahrende überörtliche Durchgangsverkehr verursacht längs dieser neuen Trasse Abgasimmissionen auf die angrenzenden Grundstücke. Im Bereich der geplanten Straße treten ~~im Prinzip ähnliche~~ vergleichbare Schadstoffbelastungen durch den Straßenverkehr auf wie ~~jetzt~~ zurzeit im Zuge der vorhandenen Bundesstraße.

Gemäß ~~Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-02), Ausgabe 2002, den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012~~ ~~entsteht~~ entstehen bei Verbrennungsprozessen in Kraftfahrzeugmotoren Abgase, ~~das die~~ zu Luftverunreinigungen ~~führt~~ führen. Daran sind im Wesentlichen folgende Schadstoffe beteiligt:

Kohlenmonoxid	(CO)
Benzol	(C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )
Stickstoffmonoxid	(NO)
Stickstoffdioxid	(NO <sub>2</sub> )
Schwefeldioxid	(SO <sub>2</sub> )
Blei	(Pb)
Partikel	(PM <sub>10</sub> )
Partikel	(PM <sub>2,5</sub> )
Ruß	(EC)
Ozon	(O <sub>3</sub> )

Die Immissionen obiger Schadstoffe auf die Umgebung der geplanten Straße können in Abhängigkeit von

- der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV (Kfz/24h)
- dem LKW-Anteil (%) dem Schwerverkehrsanteil (%)
- dem Prognosejahr
- der Anzahl der Fahrstreifen
- der Längsneigung der Straße
- den Lärmschutzanlagen
- dem Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeit 10 m über Grund (m/s) und
- der Vorbelastung

grundsätzlich abgeschätzt werden.

Zusätzlich können durch Reifenabrieb, Abnutzung der Straßenoberflächen, etc. Stäube entstehen, die sich in der Umgebung niederschlagen.

~~Es wurde eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem aktuellen „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02“ unter Verwendung des Programms „MLuS-02“ vorgenommen. Zur Berechnung der Schadstoffkonzentrationen wurde das durch die Bundesanstalt für Straßenwesen eingeführte Verfahren nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne und mit lockerer Randbebauung, RLuS 2012“ verwendet.~~

~~Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV sowie der 23. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.~~

Laut der Berechnung ist unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich die lufthygienischen Grenz- und Konzentrationswerte der 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) an den nächstgelegenen Anwesen aufgrund der Kfz-Abgasen überschritten werden.

§ 50 BImSchG enthält das allgemeine Gebot, bei Planung raumbedeutender Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete weitgehend vermieden werden. Dem wird mit der Trassenwahl Rechnung getragen.

Bei der generellen Abschätzung der Schadstoffbelastung durch Autoabgase im Vergleich zur vorhandenen Verkehrssituation wirken sich die Verflüssigung des Verkehrsablaufes und die geringen Schadstoffkonzentrationen in den Autoabgasen durch ein neueres Fahrzeugkollektiv, überwiegend Kfz mit Katalysatoren (Ottomotoren) bzw. mit Rußfilter (Dieselmotoren), zum Zeitpunkt der Verkehrseröffnung als günstige Faktoren auf aus. Dem stehen als ungünstige Faktoren das etwas höhere Verkehrsaufkommen sowie die etwas größere Trassenlänge gegenüber. Insgesamt ergibt sich durch Überwiegen der positiven Einflüsse eine Verringerung der Schadstoffbelastungen durch Autoabgase im betrachteten Raum.

Die vorgesehene Bepflanzung längs der geplanten Straße trägt langfristig zur Umwandlung des in den Autoabgasen enthaltenen Kohlendioxyds in Sauerstoff bei. Sie dient auch der Verminderung der Schadstoffbelastung in den dahinter liegenden Grundstücken, z.B. durch Ausfilterung von Staub und Absorption von Gasen an Blättern bzw. Nadeln.

## **5.2 Straßenentwässerung**

Von befestigten Verkehrsflächen ablaufendes Niederschlagswasser (Straßenwasser) ist unterschiedlich stark mit organischen und mineralischen Stoffen belastet, die teils in ungelöstem, teils in gelöstem Zustand vorliegen. Ein Teil der ungelösten Stoffe ist absetzbar oder aufschwimmfähig. Menge und Konzentration der einzelnen Verschmutzungskomponenten schwanken erheblich. Sie sind abhängig von der vorausgegangenen Trockenperiode, der Größe der jeweiligen Regenspende und insbesondere davon, ob es sich um Niederschlagswasser von Straßen außerhalb oder innerhalb geschlossener Ortschaften handelt. Zu Beginn eines Niederschlagsereignisses können sich höhere Schmutzkonzentrationen ergeben. Bei länger anhaltendem Regen nehmen diese jedoch deutlich ab. Am Ende von Frostperioden können infolge der Verwendung von Tausalz im Winterdienst geringfügig erhöhte Salz- und Schmutzkonzentrationen auftreten.

Das anfallende Niederschlagswasser wird entweder über die Bankette und Böschungen breitflächig versickert oder über Versickermulden und Passage einer belebten Oberbodenzone im anstehenden Boden dem Grundwasser zugeführt.

Im Bereich von Bau-km 0+810 bis Bau-km 1+910 wird das Oberflächenwasser der B 300 gesammelt, einem Absetzbecken mit anschließendem Regenrückhaltebecken zugeleitet und anschließend über eine Auslaufdrossel dem Lindacher Bach zugeführt.

Im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße Schwaig – Weichenried wird das Oberflächenwasser gesammelt und nach Reinigung mittels Sandfang und Koaleszenzabscheider der Paar zugeleitet. Nähere Einzelheiten zur Entwässerung sind Unterlage 18 zu entnehmen.

Im Planungsbereich werden im Zuge der B 300 folgende Gräben und Geländemulden gekreuzt:

- km 0+390 Der vorhandene Durchlass DN 600 (~~BWV Nr. 20~~) (RVerz. Nr. 21) ist ausreichend dimensioniert und wird entsprechend verlängert.
- km 1+000 Der vorhandene Durchlass DN 1200 (~~BWV Nr. 32~~) (RVerz. Nr. 33) ist ausreichend dimensioniert und wird entsprechend verlängert.
- km 1+420 Die vorhandene Brücke über den Lindacher Bach mit dem Rechteckquerschnitt LW = 5,10 m und LH = 1,70 m (BWV Nr. 40) ist ausreichend dimensioniert und wird beidseitig verlängert. Zur bisherigen Abflussmenge kommt über den Durchlass DN 400 300 (BWV Nr. 41) noch der Abfluss aus dem Regenrückhaltebecken (BWV Nr. 42) mit max. 55 l/s hinzu.
- ~~- km 2+570 Von Bau km 2+470 bis 2+570 wird das Straßenwasser über einen Durchlass DN 800 (BWV Nr. 77) in die Entwässerungsmulde südlich der Bundesstraße geleitet. Über einen Durchlass DN 600 (BWV Nr. 100) erfolgt eine Weiterleitung in das Regenrückhaltebecken II (BWV Nr. 103). Anschließend erfolgt eine Ableitung über den Überlauf DN 300 in den Vorfluter zur Paar.~~
- ~~- km 2+880 Von Bau km 2+720 bis 2+880 wird das anfallende Böschungswasser über einen Durchlass DN 800 (BWV Nr. 94) in die Entwässerungsmulde südlich der Bundesstraße geleitet. Über einen Durchlass DN 600 (BWV Nr. 100) erfolgt eine Weiterleitung in das Regenrückhaltebecken II (BWV Nr. 103).~~
- km 3+020 Der bei Bau-km 3+020 liegende Entwässerungsgraben wird mit einem Durchlass DN 1200 (~~BWV Nr. 105~~) (RVerz. Nr. 91) verrohrt. Dem Entwässerungsgraben wird zur bisherigen Abflussmenge noch der Abfluss (max. 30 l/s) aus dem Regenrückhaltebecken II (BWV Nr. 103) zugeleitet.
- km 3+370 Der vorhandene Durchlass DN 800 (~~BWV Nr. 118~~) (RVerz. Nr. 102) ist ausreichend dimensioniert und wird entsprechend verlängert.

Im Zuge der Baumaßnahme werden weitere Rohrdurchlässe in den folgenden Straßenabschnitten erforderlich:

DN 1000 (BWV RVerz. Nr. 11) im Bereich der Rampe zur Kreisstraße PAF 4, DN 600 in der Gemeindeverbindungsstraße Thierham - Weichenried (BWV RVerz. Nr. 43) zur Ableitung des Straßenoberflächenwassers zum Rückhaltebecken. ~~DN 600 im Anschluss zur Pörnbacher Straße (BWV Nr. 100) zur Ableitung des Straßenoberflächenwassers zum Rückhaltebecken II.~~

*Schließlich sind ~~einige~~ Rohrdurchlässe **entsprechend dem Regelungsverzeichnis in neuen oder zu ändernden öffentlichen Feld- und Waldwegen** anzulegen.*

~~Im Bereich des Steilhangbereiches (Bau-km 2+580 bis 2+720) verläuft die Straßentrasse samt Unterbau durchgehend über dem im Untersuchungszeitraum festgestellten Grundwasserniveau. „Zusätzliche Maßnahmen zur Ableitung von Grund- bzw. Schichtwasser sind in diesem Trassenabschnitt nicht notwendig.“ (geologisches Gutachten vom November 1999). Geringfügige Schichtwassermengen die ab km 2+660 bei hohem Grundwasserstand möglicherweise in den Straßenunterbau eintreten, können über die Frostschutzschicht dem Trassengefälle folgend nach Nordosten abgeleitet werden.~~

~~Im Bereich der Fischeiche sind dagegen Sickerschlitze und eine Planumssickerschicht (BWV Nr. 78) einzubauen, um das in diesem Bereich anfallende Quellwasser sicher unter der Straße dem Hang wieder zuzuführen.~~

### **5.3 Lärmbelastung**

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Bundesregierung hat zur Durchführung des § 41 BImSchG die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (16. BImSchV) erlassen, die zum einen Grenzwerte bestimmt, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen und zum anderen das Rechenverfahren zur Ermittlung der Emissionen ~~oder~~ **und** Immissionen festgelegt. Dabei ist die „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR97“ zu beachten.

**Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen teilweisen Neubau eines Straßenverkehrsweges gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV sowie in den übrigen Bereichen um eine wesentliche Änderung eines Straßenverkehrsweges gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV.**



Nach der 16. BImSchV ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel **im Bereich der Ortschaft Weichenried / Verlegung der Bundesstraße** keinen der folgenden Immissionsgrenzwerte überschreitet:

	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgem. Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Der Beurteilungspegel ist für Straßen nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS 90) zu berechnen.

Die Schallemission ist im Wesentlichen abhängig von:

- Straßengattung
- Verkehrsstärke
- LKW-Anteil
- Straßenoberfläche
- Geschwindigkeit
- Steigung der Straße
- Störeinfluss von signalgesteuerten Kreuzungen
- Geländeverlauf

Die Ermittlung der Verkehrsstärke nach HBS (Handbuch für Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ergibt **für die verlegte B 300 im Bereich Weichenried** für das Prognosejahr ~~2020~~ **2030** einen DTV-Wert von ~~12.000~~ **11.900** Kfz/24 h. Für die **Lärmberechnung nach RLS 90** wurden die maßgebenden Verkehrsstärken **M in Kfz/h für Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) sowie die maßgebenden Lkw Anteile p** (~~über 2,8t zulässiges Gesamtgewicht~~) in % ~~werden die Werte der Tabelle 3 S.14 RLS 90 für Tag und Nacht aus den offiziellen Auswertungen der Verkehrszählung 2010~~ herangezogen.

~~Bei der Straßenverkehrszählung 2000 wurde ein Wert von 15,3 % festgestellt, mit der Prognose 2020 ergibt sich ein Wert von 18%. Mit dem Tabellenwert der RLS 90 in Höhe von 20% liegen die Berechnungen auf der ungünstigen, also sicheren Seite.~~

Die maßgebenden Verkehrsstärken wurden mit dem nach HBS ermittelten Hochrechnungsfaktor auf das Prognosejahr 2030 hochgerechnet.

Als Straßenbelag kommen Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 mm mit einem Abzug von 2 dB(A) zum Ansatz. Die rechnerische Geschwindigkeit beträgt für PKW 100 km/h, für LKW 80 km/h.

In Unterlage 44.4 17 ist die Ergebnistabelle für alle untersuchten Immissionsorte ersichtlich zusammengestellt. Die Geometrie der geplanten Lärmschutzeinrichtungen ist den Lage- und Höhenplänen sowie dem Lageplan der Immissionsschallschutzmaßnahmen (Unterlage 7) zu entnehmen. Bei allen Immissionsorten werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten. Insgesamt wurden rund 30 Immissionsorte (IO) an 15 Gebäuden geprüft. Davon liegen die IO 30, 31, 32, 33, 34 in Thierham, die IO 1 bis 26 in Weichenried. Nach der Bauleitplanung sind die betrachteten Gebiete für den Bereiche Thierham als allgem. Wohngebiet, im Gebiet von Weichenried als Dorfgebiet sowie allgem. Wohngebiet ausgewiesen.

~~Südlich der neuen B 300 von Bau km 2+530 bis Bau km 2+685 ist eine aktive Lärmschutzeinrichtung zu errichten. Betroffen sind die Wohnhäuser im Dorfgebiet auf Fl.Nr. 98, Fl.Nr. 109, Fl.Nr. 111/2, Fl.Nr. 111/3 und Fl.Nr. 111/4.~~

~~Um diese Wohnbebauung zu schützen, wird von Bau km 2+530 bis Bau km 2+585 ein Lärmschutzwall gebaut. Aus Platzgründen wird an den Lärmschutzwall eine Lärmschutzwand (Bau km 2+585 bis 2+685) angeschlossen. Die Wandhöhe beträgt zwischen 2,00 m und 4,50 m über Gelände.~~

~~Südlich der bestehenden B 300 in Weichenried sind die Wohnhäuser im Dorfgebiet auf Fl.Nr. 94 sowie die Wohnhäuser im neu ausgewiesenen allgem. Wohngebiet auf Fl.Nr. 93 betroffen.~~

~~Für den Schutz der Gebäude des Bebauungsplanes Nr. 18 „Pörnbacher Straße“ ist von der Gemeinde eine Wall-Wand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 3,0 m vorgesehen. Zusätzlich sind Schlaf-, Ruhe- und Wohnräume durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zu schützen (schalltechnische Untersuchungen der Firma UTP Umwelt-Technik und PlanungsGmbH, Augsburg). Diese von der Gemeinde geplante Lärmschutzwand beginnt bei Bau km 2+950 und verläuft in östlicher Richtung parallel zur bestehenden B 300. Sie hat eine Länge von ca.110 m. Um die vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten muss diese Lärmschutzwand eine Gesamthöhe von 3,50 m erhalten.~~

~~Zum Schutz der außerhalb des vorgesehenen Bebauungsplanes bestehenden Gebäude (IO 21 – 22/1) wird die von der Gemeinde vorgesehene Lärmschutzwand um ca. 20 m nach Westen verlängert. Dieses Teilstück wird so angelegt, dass kein Grunderwerb erforderlich ist. Die Höhe dieser Lärmschutzwand beträgt ebenfalls 3,5 m über Oberkante Straße. Die~~

~~Lärmschutzwand der Gemeinde wird auf einer Länge von 10 m an die Lage der neuen Lärmschutzwand angepasst.~~

~~Da der hiermit zu erzielende Schutz für die Obergeschosse (IO 22, 22/1, 25 und 26) nicht ausreicht, werden dort erforderlichenfalls Lärmschutzfenster eingebaut.~~

~~In Thierham, Englmannszell und Oberkreut sind die Grenzwerte nicht überschritten, daher werden hier keine Lärmschutzanlagen erforderlich.~~

~~Die Berechnung des Beurteilungspegels für Englmannszell und Oberkreut nach RLS 90 mit dem Verfahren für „lange, gerade“ Fahrstreifen ergab keine Überschreitung der Grenzwerte. Eine generelle Verbesserung des Lärmschutzes gegenüber der Planung zum Vorentwurf wurde im Bereich von Weichenried durch Absenkung der Straßengradiente zu einer besser abgeschirmten Lage im Einschnitt vorgenommen.~~

#### 5.4 Archäologie

Von Bau-km 1+670 bis Bau-km 1+820 wird ~~ein Bodendenkmal (Ringwallanlage)~~ von der bestehenden B 300 **ein Bodendenkmal (Ringwallanlage)** durchschnitten. Durch die geplante Verbreiterung der Bundesstraße und ~~eine~~ **die** Parallelführung der Gemeindeverbindungsstraße wird zusätzlich ein 15 m bis 20 m breiter Geländestreifen innerhalb der Anlage überbaut.

~~Der Schriftverkehr mit dem~~ **Laut Aussage des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege (LFD)** ~~besagt, dass einer~~ **steht einer** Parallelführung der Gemeindeverbindungsstraße nichts im Wege ~~steht~~, da durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung der Innenraum der Wallanlage bereits stark verändert wurde.

Ein bis zu 20 m breiter Geländestreifen südlich und östlich des Walls, der bereits im Eigentum der Straßenbauverwaltung ist, soll bepflanzt werden. ~~Somit~~ **Dadurch** wird das Bodendenkmal in diesem Bereich künftig vor weiterer Beeinträchtigung ~~abgeschirmt~~ **geschützt**.

Vor Beginn der Bauarbeiten ~~soll~~ **wird** der gesamte Straßenbaustreifen im Bereich der Wallanlage vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege untersucht. ~~werden~~

Der Ausbau des nördlich der B 300 liegenden Weges zu einer GVS wird entsprechend der Forderung des LFD so denkmalschonend wie möglich ausgeführt. Der bestehende nördliche Böschungsrand wird so weit wie möglich belassen und der bestehende Fahrbahnaufbau wird so weit wie möglich nicht abgetragen.

## 5.5 FFH-Verträglichkeit

Bei der vorliegenden Planung zur Ortsumfahrung Weichenried ergibt sich eine direkte und mittelbare Betroffenheit des im Rahmen des Nachmeldeverfahrens vorgeschlagenen FFH-Gebietes Paar (DE 7433-371) durch die Lage der Plantrasse im Randbereich des Schutzgebietes.

Nach Art. 49a BayNatSchG i.V. mit Art. 13c BayNatSchG § 34 BNatSchG sind Pläne und Projekte in Natura-2000-Gebieten nur nach vorheriger Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Gebietes zulässig. Der Standarddatenbogen (Ausfüllungsdatum 11/2004, Fortschreibung 01/2006) für das FFH-Gebiet Paar liegt als Anlage zur Unterlage 19.4 bei. stellt zur Zeit nur eine Rohfassung dar und die Erhaltungsziele liegen ebenfalls noch nicht vor. Die bei der Erstellung der Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung berücksichtigten Erhaltungsziele wurden mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt.

Eingriffe in das gemeldete FFH-Gebiet konnten vorab nicht ausgeschlossen werden. Daher wurde die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Überprüfung der Verträglichkeit des Projektes mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Art. 13c BayNatSchG § 34 BNatSchG) erstellt. und Sie liegt dem LBP als Unterlage 12.5 19 bei.

Die im Ergebnis sind die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der vorkommenden Lebensraumtypen und Arten sind als nicht erheblich einzustufen. Im Vergleich zur Gesamtgröße des Gebietes DE 7433-371 Paar ergibt sich ein geringer Flächenverlust durch Überbauung und Versiegelung.

Durch vorhandene Vorbelastungen in einigen Bereichen unterliegt nur ein geringer Teil der Lebensraumtypen einer zusätzlichen mittelbaren Beeinträchtigung.

Eine Bestandsgefährdung und Unterbrechung des Verbundsystems des Netzes „Natura 2000“ kann ausgeschlossen werden. Insgesamt ergibt die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele nach Artikel 3 FFH-Richtlinie des Natura-2000-Gebietes. Die Baumaßnahme „B 300, Ortsumfahrung Weichenried“ ist daher im Sinne der FFH-Richtlinie als zulässig einzustufen.

## 5.6 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Nach dem Urteil des EuGH vom 10.01.2006 widersprach die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG vom 25.03.2002 den artenschutzrechtlichen Bestimmungen der EU-Richtlinien. Deshalb ist für die europarechtlich geschützten Arten neben der Eingriffsregelung im Rahmen einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die Vereinbarkeit der Planung mit den Bestimmungen der §§ 44 und 45 BNatSchG zu prüfen.

Durch das Vorhaben sind sowohl europarechtlich geschützte Arten gem. Anhang IV FFH-RL sowie europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 VS-RL nachweislich oder potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung bleibt für alle vom Vorhaben betroffenen Arten gem. Anhang IV FFH-RL und fast alle Vogelarten i.S.v. Art. 1 VS-RL, trotz teils direkter Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die ökologische Funktionalität (möglicherweise) betroffener Lebensstätten im räumlichen und funktionalen Zusammenhang gewahrt. Wesentlich sind hierfür der Schutz angrenzender, zu erhaltender Lebensräume (M2), der Ausschluss von Fernwirkungen insbesondere über den Wirkpfad Wasser (V2 und M3) sowie die zeitliche Begrenzung der Zeiten für Gebäudeabriss-, Rodungs- und Schnitarbeiten sowie für die Baufeldräumung (V1). Lediglich für den Halsbandschnäpper kann nicht davon ausgegangen werden, dass Belastungen unter den derzeit herrschenden Bedingungen (durch kleinräumige Umsiedlung) kompensiert werden können. Vorsorglich werden daher zur Sicherung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätten der Art vor Umsetzung der Baumaßnahme geeignete Ausweichhabitate im räumlichen Zusammenhang geschaffen (CEF1: Anbringen von Nistkästen).

Stärkere Störwirkungen, die sich ggf. erheblich auf die betroffenen Tiere oder den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken, können durch entsprechende Maßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch das Vorhaben konnte für alle betroffenen Arten ausgeschlossen werden. Hierfür sind u.a. spezielle Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse, z. B. für Fledermäuse (V4 und M5), und spezielle Sicherheitsvorkehrungen während der Baumaßnahme (V3) maßgeblich.

In der Gesamtbetrachtung werden weder für Arten gem. Anhang IV FFH-RL noch für europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 VS-RL Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und Sicherung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang nicht erforderlich.

## **6. Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Im Zuge der Baumaßnahme werden Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen vorgenommen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie das Landschaftsbild erheblich bzw. nachhaltig beeinträchtigen.

Der Gesetzgeber verpflichtet mit dem Bundes- sowie dem Bayer. Naturschutzgesetz (§ 19 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG) den „... Verursacher eines Eingriffs ...“, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen ... durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen ...“.

Die erforderlichen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) in Text und Karte (Unterlage 12) dargestellt. Dieser ist Bestandteil des festzustellenden Planes (§ 19 Abs. 2 i.V.m. § 16 BNatSchG bzw. Art. 6b Abs. 4 BayNatSchG).

Die straßenbedingten Auswirkungen sind insbesondere Flächenumwandlung (Versiegelung und Überbauung von Flächen), Zerschneidungs- und Trenneffekte sowie Benachbarungs- und Immissionswirkungen. Diese Auswirkungen werden teilweise durch geeignete bautechnische Maßnahmen minimiert. Des Weiteren erfolgen Maßnahmen zum Schutz angrenzender naturschutzfachlich wertvoller Flächen. Die Eingriffsermittlung erfolgt nach den Richtlinien der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ 1993 des BayStMI und BayStMLU und basiert auf obengenannten Schutz- und Minimierungsmaßnahmen.

Nach den Grundsätzen 1 bis 5 der Eingriffsermittlung ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von 3,88 ha. Für die Beeinträchtigung der Lebensräume von Tierarten mit größeren Arealansprüchen und von seltenen Biotopkomplexen (Grundsatz 7) ist ein zusätzlicher Ausgleichsflächenbedarf erforderlich.

Dieser wird durch die Ausgleichsmaßnahmen N1 bis N4 (Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigung von Lebensräumen) mit einer anrechenbaren Fläche von 3,87 ha sowie mit der Ausgleichsmaßnahme F1 und F2 (Ausgleich für Beeinträchtigungen von Lebensräumen von Tierarten mit größeren Arealansprüchen bzw. von seltenen Biotopkomplexen) mit einer Fläche von 0,41 ha abgedeckt.

Als anrechenbare Ausgleichsfläche ergibt sich danach eine Fläche von 4,28 ha. Die Vorgaben der „Grundsätze“ sind damit voll erfüllt.

~~Im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen werden Ausgleichsflächen (N- und F-Maßnahmen) sowie Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft (G-Maßnahmen) angelegt. Die neu entstehenden Straßenebenenflächen werden durch Gehölzpflanzungen, Ansaaten und Waldrandflächen landschaftsgerecht gestaltet.~~

~~Des Weiteren werden Schutzmaßnahmen (S-Maßnahmen) zum Schutz angrenzender Biotopflächen sowie Minimierungsmaßnahmen (M-Maßnahmen) zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen durchgeführt.~~

~~Eine ausführliche Beschreibung von Natur und Landschaft, der durch die Baumaßnahme verursachten Konflikte sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen kann dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) in Text und Karte entnommen werden.~~

Das Bauvorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar. Zur Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft wird daher gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) als Bestandteil der Fachplanung aufgestellt. Im LBP werden der Eingriff in die Natur und Landschaft ermittelt sowie die zum Ausgleich erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege dargestellt (vgl. Unterlagen 9, 19.1 und 19.2).

Bei den vorhabensbedingten Auswirkungen handelt es sich u. a. um temporäre und dauerhafte Flächenumwandlungen (vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen, Versiegelung und Überbauung). Bei der Planung wurden grundlegend die Anforderungen der Umweltfachgesetze, insbesondere der Naturschutzgesetze sowie des Wasser- und Waldrechts, berücksichtigt. Die Planung beinhaltet folgende Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen, wobei die aufgeführten Maßnahmen zum Teil ein zwingendes Erfordernis aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung darstellen:

## **6.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung**

### **V1: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Rodung und Baufeldräumung außerhalb sensibler Zeiten**

Alle Rodungs- und Gehölzschnitarbeiten werden ausschließlich in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison, d.h. in der Zeit von 01. Oktober bis 28./ 29. Februar, außerhalb der amtlich festgesetzten Brut-, Nist- und Fortpflanzungszeiten durchgeführt.

Die Räumung des Baufeldes, einschließlich der Abrissarbeiten an Gebäuden und somit die Entfernung möglicherweise vorhandener Nistplätze, Quartiere oder Unterschlüpfen, sowohl im Bereich von Gehölzen und Gräben als auch im Offenland, erfolgt im gleichen Zeitraum.

Ausnahme: Im unmittelbaren Nahbereich zum Klärbecken (Bau-km 3+000 bis 3+200) wird die Baufeldräumung außerhalb der Winterstarre der Zauneidechse durchgeführt (vgl. V5). Das Risiko baubedingter Tötungen wird durch eine Umweltbaubegleitung reduziert. Hierbei erfolgen vor Beginn der Gebäudeabriss- und Rodungsarbeiten Kontrollen der Gebäude und der zu fallenden Altbäume auf als Wohnraum geeignete Spalten oder Höhlungen mit ggf. anschließender Veranlassung notwendiger Schritte durch die Umweltbaubegleitung zur Sicherung und Verbringung vorgefundener Tiere in geeignete Ausweichquartiere.

## **V2: Vermeidung eines Eintrags von Schadstoffen durch die Anlage eines Regenrückhaltebeckens**

Direkter Eintrag von verschmutztem Oberflächenwasser in die Vorfluter wird durch flächige Versickerung im Bereich der Straßenböschungen und durch die Sammlung in einem Regenrückhaltebecken mit Ölabscheider vermieden.

Das Regenrückhaltebecken wird so bemessen, dass auch bei Starkregenereignissen kein unregelmäßiges Überfließen möglich ist und eine geregelte Entwässerung dauerhaft gewährleistet bleibt.

Im Nahbereich der Paar (Bau-km 2+600 bis 2+750) werden die Entwässerungsmulden abgedichtet, um Schadstoffeinträge im Bereich der Quellen zu vermeiden. Das Oberflächenwasser wird in angrenzende Bereiche abgeleitet und dort flächig versickert bzw. gefasst und gereinigt. Um schwerwiegende Beeinträchtigungen im Falle eines Unfalles (kurzfristig hohe Eintragsmengen) bestmöglich zu minimieren, erfolgt die Anlage von Schutzplanken und die Ausbildung langgezogener Kurvenradien, um ein Abkommen von Fahrzeugen von der Straße bestmöglich zu vermeiden.

## **V3: Vermeidung möglicher Lockeffekte für Reptilien und Offenlandbrüter in den Baustellenbereich**

Keine längere Lagerung von Schnittgut und (lockeren) Gesteins- und Holzmaterialien im Nahbereich von Zauneidechsenlebensräumen von Bau-km 3+000 bis 3+400 und von Bau-km 3+550 bis 4+100 (Klärbecken Weichenried, Saumstrukturen bei Oberkreut), um eine Eiablage im Baufeld und eine Schaffung von Versteckmöglichkeiten für Reptilien zu vermeiden und dadurch die Gefahr von Individuenverlusten nicht unnötig zu erhöhen.

Sollten sich nach längeren Pausen zwischen Baufeldräumung und Baubeginn Deckung bietende Vegetationsstrukturen entwickelt haben, insbesondere durch aufkommende Getreide oder Wildkräuter, kann dies Lockeffekte für Offenlandbrüter (z. B. Feldlerche) haben. Ggf. sind entsprechende Bestände in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung vor der Wiederaufnahme des Baubetriebs einzueggen.



#### **V4: Bepflanzungen im Bereich des Rückhaltebeckens, um ein Einfliegen in niedriger Höhe in den kollisionsgefährdeten Bereich zu vermeiden**

Die neu zu bepflanzende Beckenanlage übt potenziell Lockwirkungen auf Fledermäuse aus, da diese entlang der neuen Gehölzstrukturen jagen könnten. Um ein gefahrloses Fliegen von Fledermäusen entlang des Beckens zu gewährleisten, werden die Bereiche zum Fahrbahnrand bestmöglich mit Einzelbaum- und Gehölzpflanzungen abgepflanzt und damit ein direktes Einfliegen in den kollisionsgefährdeten Bereich vermieden.

Sofern dies aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht bzw. nur eingeschränkt möglich ist, wird auf eine unattraktive Gestaltung, d. h. möglichst technische Ausführung der Becken (keine Hochstaudenfluren, Röhrichte, etc.) geachtet, um Locke effekte gering zu halten.

#### **V5: Schutz der Zauneidechse während der Baumaßnahme**

Die zeitliche Abfolge der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung.

##### Außerhalb der Aktivitätsphase der Zauneidechse:

Zum Schutz der Zauneidechse werden Fäll- und Schnittmaßnahmen an Gehölzen im Anschluss an die bekannten, dauerhaft besiedelten Zauneidechsenlebensräume (Klärbecken Weichenried, Saumstrukturen bei Oberkreut) im Winterhalbjahr durchgeführt. (vgl. V1).

##### Vor Beginn der Aktivitätsphase der Zauneidechse:

„Strukturelle Vergrämung“ (vgl. Peschel et al. 2013) durch Mahd der Vegetation auf wenige Zentimeter.

##### Innerhalb der Aktivitätsphase der Zauneidechse (Mitte April bis Mitte August, maximal Mitte September):

Schonende Entfernung aller noch vorhandenen Versteckmöglichkeiten (Handarbeit) unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung. Zur Vermeidung einer Wiedereinwanderung in das Baufeld wird im Bereich des Klärbeckens von Weichenried (Bau-km 3+000 bis 3+400) nach erfolgter Vergrämung ein temporärer Sperr- und Schutzzaun errichtet. Der Zaun wird während der gesamten Aktivitätsphase der Zauneidechse von Mitte April bis Mitte September vorgehalten und regelmäßig durch fachkundige Personen im Rahmen der Umweltbaubegleitung auf seine Wirksamkeit überprüft. Beginn der erdbaulichen Maßnahmen nach Kontrolle der Eingriffsflächen durch die Umweltbaubegleitung und Freigabe der Flächen.

#### **M1: Minimierung des Eingriffs durch optimale Standortwahl**

Auf Grundlage der vorab durchgeführten Studien (Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsstudie) erfolgte eine Optimierung der Standortwahl. Eingriffe in naturschutzfachlich sensible Bereiche sowie in europarechtlich geschützte Gebiete, so das FFH-Gebiet „Paar“, werden durch die gewählte Trassierung auf ein Minimum reduziert. Im Rahmen der vorliegenden Planung wurde die Trasse vor allem im Bereich der Ortsumfahrung

Weichenried verlegt, um Beeinträchtigungen der naturschutzfachlich wertvollen Hangquellen bestmöglich zu vermeiden.

## **M2: Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen**

Der Arbeitsstreifen wird auf das notwendige Mindestmaß begrenzt, um angrenzende Vegetationsbestände, insbesondere im Bereich von Biotop-, Gehölz-, Waldflächen und von Lebensräumen wertgebender Arten, möglichst zu erhalten.

Für an das Baufeld angrenzende Gehölzflächen und zu erhaltende Einzelbäume und Baumbestände sowie sensible Lebensräume werden Schutzmaßnahmen durch das Errichten von Bauzäunen gem. der Richtlinie für die Anlagen von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4 i. V. m. DIN 18920) oder ähnlich geeignete Maßnahmen ergriffen. Vorhandene und zu erhaltende Bestände mit ökologischer Funktion werden somit während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Auffüllung und Abgrabungen geschützt.

Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten werden grundlegend außerhalb von Biotop-, Gehölz-, Waldflächen und Lebensräumen relevanter Arten und Strukturen bzw. auf bestehenden und rückzubauenden Straßenflächen angelegt. Soweit möglich werden Altbäume am Rand des Baufeldes erhalten.

## **M3: Reduzierung negativer baubedingter Umweltauswirkungen durch Schutz der Oberflächengewässer, insbesondere der Paar und der Auenbereiche, vor Stoffeinträgen**

Baubedingte Stoffeinträge und Beeinträchtigungen werden in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und den bauausführenden Firmen durch schonende Bauweisen und den Einsatz umweltschonender Betriebs- und Schmiermittel, etc. bei Baumaßnahmen innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Paar und im Umfeld weiterer Oberflächengewässer und Flächen mit hoch anstehendem Grundwasser auf ein Minimum reduziert.

## **M4: Minimierung der Zerschneidungswirkungen durch einen optimierten Durchlass für den Lindacher Bach**

Im Zuge des Lindacher Baches (Bau-km 1+410 bis Bau-km 1+425) werden unter den drei querenden Straßen Durchlässe mit einer ausreichend dimensionierten Durchlassöffnung (lichte Weite 5,10 m x 1,70 m lichte Höhe) und einer naturnahen Bachsohle angelegt. Ziel ist der Erhalt und die Förderung der funktionalen Durchgängigkeit für Tiere.

Die Uferstreifen ober- und unterhalb der Querung des Lindacher Baches bleiben erhalten oder werden, sofern dies bautechnisch nicht möglich ist, nach Abschluss der Baumaßnahme in einen naturnahen und strukturreichen Zustand zurückversetzt.

### **M5: Sicherung von Leitstrukturen für Fledermäuse und Abrücken der Bepflanzung zum Straßenkörper**

Dies erfolgt durch Erhalt und langfristige Sicherung von Flugkorridoren verschiedener Fledermausarten entlang von Leitlinien (lineare Strukturelemente) und von Austauschbeziehungen und Flugrouten weiterer wertgebender Arten.

Besonders in Straßenabschnitten im Nahbereich zur Parallele, in denen eine Anbindung an angrenzende Gehölzbestände besteht, wird bei der Gestaltung der Straßennebenflächen auf einen ausreichenden Abstand straßenbegleitender Gehölze zur Fahrbahn geachtet, um „Tunneleffekte“ zu vermeiden und parallel zur Fahrbahn fliegende Tiere nicht in den Gefahrenbereich zu leiten. Dazu wird beidseits der Fahrbahn ein jeweils mindestens 4 bis 5 m breiter Saumstreifen dauerhaft von Gehölzen frei gehalten. Zusätzliche Rodungen, insbesondere in Bezug auf den FFH-Lebensraumtyp LRT 9160 (Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald) sind hierfür nicht erforderlich.

### **M6: Erhalt der Ringwallanlage bei Englmannszell**

Die Baumaßnahme wird im Bereich der historischen Ringwallanlage durch Sachverständige begleitet (Bestandsdokumentation, Überwachung von Ausgrabungen und Funden, Erhalt von Fundamenten etc.).

### **Sonstige Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen:**

- Rückbau von nicht mehr benötigten Straßenflächen.
- Durchführung einer Umweltbaubegleitung während der gesamten Bauphase.
- Während der Bauzeit ist beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen äußerste Sorgfalt zu wahren. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine Schmier- und Treibstoffe in den Untergrund gelangen. Es darf daher nur mit technisch einwandfreien Maschinen gearbeitet werden.
- Im Bereich der gesamten Baumaßnahme gilt ein schonender Umgang mit dem Boden. Zur Vermeidung von unnötigen Verdichtungen werden empfindliche Flächen nicht befahren. Die Lagerung des Aushubmaterials findet außerhalb der Biotop- und Gehölzflächen statt. Die Baudurchführung erfolgt ausschließlich über das bestehende Wegenetz. Das Aushubmaterial wird unter Berücksichtigung der natürlichen Horizontabfolge fachgerecht (getrennt nach Ober- und Unterboden) gelagert. Beim Wiederverfüllen von Gräben und Baugruben wird auf die natürliche Bodenschichtung geachtet.

- Zur Vermeidung der Einbringung standortfremder Pflanzenarten und insbesondere zur Vermeidung einer zusätzlichen Verbreitung von eventuell im Boden vorhandener Neophytensamen erfolgt vorrangig die Verwendung direkt vor Ort abgetragenen Oberbodens. Falls eine Lieferung von Oberboden dennoch erforderlich sein sollte, muss gewährleistet sein, dass dieser frei von Samen- und Pflanzengut standortfremder Pflanzenarten ist.

### **Maßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i. S. v. § 44 Abs. 5 BNatSchG) – CEF1: Anbringen von Nistkästen**

Für mögliche Verluste von Bruthöhlen in Bäumen werden vor der Umsetzung der Baumaßnahme 15 Nistkästen (Halbhöhlenkästen) in geeigneten Waldflächen der Paarleite aufgehängt und somit Ausweichmöglichkeiten geschaffen, Lebensbedingungen zusätzlich verbessert sowie die Sicherung der ökologischen Funktionalität der betroffenen Lebensräume gewährleistet.

Weiterhin erfolgt die Sicherung von 10 Altbäumen/Biotopbäumen im Bereich der Leiten- und Auwälder entlang der Paar, die den Kernlebensraum für die lokale Population des Halsbandschnäppers darstellen. Mögliche Verluste von Höhlenbäumen werden somit auch langfristig kompensiert. Folgende Grundstücke in der Gemeinde Hohenwart, Gemarkung Weichenried werden hierfür als besonders geeignet erachtet und stehen bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung: Flurstück Nr. 112; 113; 921; 928; 930.

Die Ausweisung der Biotopbäume beinhaltet einen dauerhaften Nutzungsverzicht und die Markierung geeigneter Bäume. Dies sollen v. a. Höhlenbäume sein oder anderweitig vorgeschädigte Bäume, die ein hohes Potenzial zur baldigen Entstehung von Reifestrukturen oder Baumhöhlen haben. Diese Maßnahme muss über das normale Maß einer naturnahen ordnungsgemäßen Forstwirtschaft hinausgehen (d. h. keine ohnehin bereits markierten oder sonst unter Schutz stehenden Biotopbäume).

## **6.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

### **Gestaltungsmaßnahmen**

Die neu entstehenden Straßennebenflächen werden durch standortgerechte Gehölzpflanzungen und Ansaaten sowie Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen landschaftsgerecht gestaltet. Ziel dieser Maßnahmen ist die Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft und die Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Die Entwässerungsmulden werden naturnah gestaltet. Die Gestaltung orientiert sich an den Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA).

Im Einzelnen werden folgende Gestaltungsmaßnahmen ausgeführt:

**G1:** Anlage von mageren, extensiv genutzten Strukturen auf Straßennebenflächen und Rückbauflächen. Im Bereich der Rückbauflächen zunächst Abtrag der Deckschicht der alten Straßenflächen. Anschließend Auftrag von 5 bis 15 cm Oberboden entsprechend der umliegenden Flächen auf die Rohbodenflächen und Ansaat einer Saatgutmischung mit standortheimischen Gräsern und Kräutern für magere Standorte. Zur Gewährleistung der Filterstabilität erfolgt in Entwässerungsmulden ein Oberbodenauftrag von mind. 20 cm.

**G2:** Pflanzung von standortheimischen Hochstämmen.

**G3:** Pflanzung von naturnahen Hecken und Gehölzflächen auf den Straßennebenflächen zur Einbindung der Bauwerke und Straße in die Landschaft unter Verwendung von standortheimischen Bäumen und Sträuchern (im Straßennahbereich nur Sträucher).

**G4:** Naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebeckens durch:

- Auftrag von max. 5 cm des vor Baubeginn abgeschobenen Oberbodens auf die Rohbodenflächen der Beckenanlage und Ansaat einer Saatgutmischung mit standortheimischen Gräsern und Kräutern für magere Standorte.
- Entwicklung von feuchten Hochstaudenfluren und Röhricht auf den Böschungen und von nässeliebenden bzw. trockenheitstoleranten Gräsern und Kräutern auf dem Beckenboden.

**G5:** Unterpflanzung von angeschnittenen Gehölz- und Waldrändern zum Schutz der angrenzenden Waldflächen und zur Entwicklung eines gestuften Waldmantels durch standortheimische Bäume und Sträucher.

**G6:** Erhalt bzw. Wiederherstellung trassennaher Grünlandbestände, Gras- und Krautfluren sowie Gehölzbestände. Wiederherstellung vorübergehend im Anspruch genommener Flächen. Aushagerung der Grünlandbestände durch extensive Pflege. Verjüngung bestehender Gehölze durch abschnittsweises auf Stock setzen.

**G7:** Wiederherstellung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen (Gras- und Krautfluren, Grünland) gemäß Vereinbarung mit den Grundstückseigentümern.

**G8:** Landschaftsgerechte Einbindung der Lärmschutzeinrichtungen durch Errichten von Pflanzgerüsten und Pflanzung von Kletterpflanzen (z.B. Hopfen) im Bereich der Lärmschutzwände.

### Eingriffsermittlung und Ausgleichsmaßnahmen

Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs erfolgt nach den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (Bayer. StMI & Bayer. StMLU 1993). Danach ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von 3,01 ha. Dieser wird durch die Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A5 vollständig abgedeckt. Die Vorgaben der „Grundsätze“ werden damit voll erfüllt und die naturschutzrechtlichen Eingriffe kompensiert.

Fläche Nr.	Größe in ha	Für die Bau- maßnahme angerechnete Fläche in ha	Beschreibung/ Maßnahmen
A1	0,01	0,01	<p><b>Entwicklungsziel:</b> Wiederherstellung der ökologischen Funktionen des Quellgebietes mit dessen besonderen Standortbedingungen und Artenausstattung. Ökologische Verbesserung des gesamten Lebensraumes Hangwald und Paaraue.</p> <p><b>Maßnahmen:</b> Entfernen der Fischteiche samt Verrohrungen und Quelfassungen. Anlage von Sukzessionsstandorten zur Förderung naturnaher Vegetationsbestände.</p>
A2	0,25	0,25	<p><b>Entwicklungsziel:</b> Schaffung und Erweiterung von Lebensräumen für Tierarten der Feuchtgebiete und Auwälder. Fortführung des naturnahen Charakters des Paartaales.</p> <p><b>Maßnahmen:</b> Abschieben von Oberboden und Ausbildung einer dauerhaft wasserführenden Mulde. Entwicklung von feuchten Hochstaudenfluren im Umfeld der Mulde. Erhalt der bestehenden Gehölze und Verbreiterung der Auwälder durch Anpflanzungen von vor Ort gewonnenen Steckhölzern mit standortheimischen Bäumen und Sträuchern. Gelenkte Sukzession auf der Fläche mit Pflegeeingriff bei Neophytenbefall (Ziel: Hochstaudenfluren und Auegehölze).</p>
A3	1,49	1,49	<p><b>Entwicklungsziel:</b> Stärkung der ökologischen Funktion der bestehenden Offenlandstrukturen im Bereich des Paartaales. Schaffung und Erweiterung von Lebensräumen für Amphibien und Vögel durch Anlage von Mulden und Nutzungsextensivierung. Schaffung eines naturnahen Übergangs von der Weichholzaue zu landwirtschaftlich genutztem Grünland.</p> <p><b>Maßnahmen:</b></p>

Fläche Nr.	Größe in ha	Für die Bau- maßnahme angerechnete Fläche in ha	Beschreibung/ Maßnahmen
			<p>Abschieben von Oberboden und Ausbildung von wechselfeuchten Mulden.</p> <p>Neuschaffung von Altwässern (teilweise mit Anschluss an die Paar oberhalb der Mittelwasserlinie).</p> <p>Ansiedlung von Röhricht und Anlage von feuchten Hochstaudenfluren im Umfeld der neu angelegten Altwässer.</p> <p>Entwicklung von extensiv genutzten artenreichen Feuchtwiesen.</p> <p>Verbreiterung des Auegehölzes durch Pflanzung von vor Ort gewonnenen Steckhölzern sowie standortheimischen Gehölzen.</p>
<b>A4</b>	1,16	<b>0,99</b>	<p><b>Entwicklungsziel:</b> Neuschaffung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen der Feldgehölze und Wälder sowie der Trocken- und Magerstandorte.</p> <p><b>Maßnahmen:</b> Neuaufbau eines standortheimischen Laubmischwaldes mit Arten der Eichen-Hainbuchenwälder und der Schluchtwälder.</p> <p>Anlage eines gestuften Waldmantels durch Pflanzung standortheimischer Gehölze.</p> <p>Schaffung von mageren Standorten durch Abtrag von Oberboden und Ansaat mit Arten der Sand-Magerrasen.</p> <p>Anlage einer lichten Streuobstwiese.</p> <p>Anlage einer naturnahen Hecke auf anzuschüttendem Wall zur Abschirmung der Ausgleichsfläche.</p>
<b>A5</b>	0,29	<b>0,27</b>	<p><b>Entwicklungsziel:</b> Aufbau einer natürlichen Zonierung von Lebensräumen zusammen mit der Ausgleichsfläche A4.</p> <p>Ökologische Verbesserung eines Bachlaufes.</p> <p>Neuschaffung von Lebensräumen für wertgebende Tierarten der Gewässer (z.B. Grüne Keiljungfer (<i>Ophiogomphus cecilia</i>) und Eisvogel (<i>Alcedo atthis</i>)).</p> <p><b>Maßnahmen:</b> Schaffung einer neuen Aue für den Bachlauf und Laufverlängerung durch Mäanderbildung.</p> <p>Anlage von vegetationslosen Steilwänden.</p> <p>Anlage von großen Sukzessionsflächen mit Pflegeeingriff bei stärkerem Gehölzaufwuchs bzw. Neophytenbefall (Ziel: Hochstaudenfluren).</p> <p>Anlage von naturnahen Heckenstrukturen.</p>
<b>Summe</b>	<b>3,20</b>	<b>3,01</b>	

Der Eingriff wie auch die Kompensationsflächen liegen in der naturräumlichen Haupteinheit Donau-Isar-Hügelland („Tertiärhügelland“). Die Maßnahmen A1 bis A5 schaffen einen Ausgleich für Eingriffe in straßennahe Biotope sowie deren Beeinträchtigungen, den Verlust von naturnahen Gehölzstrukturen, den Verlust von Waldflächen sowie den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen. Der Forderung nach räumlichem und funktionalem Zusammenhang der Kompensationsmaßnahmen wird durch die Lage der Ausgleichsflächen im Wirkraum des Vorhabens Rechnung getragen.

## **Begründung des Kompensationskonzeptes im Hinblick auf § 15 Abs. 3 BNatSchG**

Das Vorhaben ergibt einen Ausgleichsbedarf von 3,01 ha. Die Umsetzung der Kompensationsflächen erfolgt im Umfeld der Trasse auf Flächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Bei den Kompensationsflächen A1 und A2 handelt es sich um die Entfernung von ehemaligen Fischteichen und Quelfassungen (A1) und um die Aufwertung einer schwer zugänglichen Ruderalfläche zwischen dem Klärbecken bei Weichenried und der Paar (A2). Durch die Umsetzung dieser beiden Ausgleichsmaßnahmen sind keine agrarstrukturellen Belange betroffen.

Die Kompensationsflächen A3 bis A5 werden derzeit landwirtschaftlich als Grünland- und Ackerflächen genutzt. Das Grünland wechselfeuchter bis nasser Standorte auf der Kompensationsfläche A3 liegt innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Paar und ist daher für die landwirtschaftliche Nutzung von untergeordneter Bedeutung. Allenfalls durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen auf den Flächen A4 und A5 gehen landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen verloren. Die Flächen befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

## **Wertung**

Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung sowie der Naturgüter „Boden, Wasser, Luft und Klima“ können in räumlichem und funktionalem Zusammenhang durch geeignete Ausgleichsflächen bzw. entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen kompensiert werden. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung werden durch Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßennebenflächen und im Bereich von Restflächen minimiert.

Nach Verwirklichung der genannten landschaftspflegerischen Maßnahmen verbleiben gemäß BNatSchG keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet. Der Eingriff wird im Sinne der §§ 13 und 15 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert.



## **7. Durchführung der Baumaßnahme**

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens soll mit der Durchführung der Baumaßnahme begonnen werden.

Die Bauzeit wird auf 2 Jahre geschätzt. Eine Unterteilung in 3 Bauabschnitte ist möglich. Ein Flurbereinigungsverfahren ist für die Baumaßnahme nicht erforderlich.

Der überwiegende Teil, der für die Maßnahme erforderlichen Flächen, befindet sich bereits im Eigentum der Straßenbauverwaltung.

Eine vollständige Umleitung des Verkehrs während der Bauzeit ist voraussichtlich nicht notwendig. Die Verbreiterung der bestehenden B 300 kann abschnittsweise erfolgen.