


<i>Straßenbauverwaltung:</i>	Zweckverband Umfahrungsstraße Städtedreieck
<i>Straße / Abschnitt / Station:</i>	GVS, Abschnitt .--, Station --- bis St 2397, Abschnitt 260, Station 4,233
St 2397, Schwandorf – Teublitz – Burglengenfeld – Regenstauf Umfahrungsstraße im Städtedreieck	
PROJIS-Nr.:	

RAUMORDNUNGSVERFAHREN

Beschreibung und Begründung des Vorhabens (Kurzfassung)

<p>aufgestellt: Zweckverband „Planung und Errichtung der Umfahrungsstraße Städtedreieck Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof – Teublitz“</p> <p style="text-align: right;"></p> <p>.....</p> <p>Teublitz, den 15.09.2021 Verbandsvorsitzender</p>	

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Das gemeinsame Mittelzentrum Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz mit seinen ca. 32.000 Einwohnern liegt im Landkreis Schwandorf in der südlichen Oberpfalz. Die drei Städte bilden das sogenannte Städtedreieck, ein historisch gewachsener und eng miteinander verwobener Wirtschafts- und Sozialraum, der seit Jahren ein kontinuierlich starkes Bevölkerungswachstum erfährt. Sie beabsichtigen, durch eine Straßennetzergänzung (Umgehung) die Zentren der drei Städte vom stark gestiegenen Durchgangsverkehr zu entlasten. Durch die Verdrängung des Durchgangsverkehrs sollen zusätzlich Lärm und Abgase entlang der St 2397 reduziert, die Unfallgefahr auf der St 2397 und beim Einfahren in die St 2397 verringert, die Lebensqualität der Anwohner verbessert und den Stadtzentren neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden.

Das Städtedreieck ist mit zwei überregionalen Hauptstraßen (St 2397, St 2235) und mehreren regionalen Verbindungen (SAD 1, SAD 4, SAD 5, SAD 6, SAD 7, SAD 8, SAD 10) an das Straßennetz angeschlossen. Mit der Anschlussstelle Teublitz und der Anschlussstelle Ponzholz ist eine direkte Anbindung an die Autobahn BAB A 93 Regensburg – Hof vorhanden.

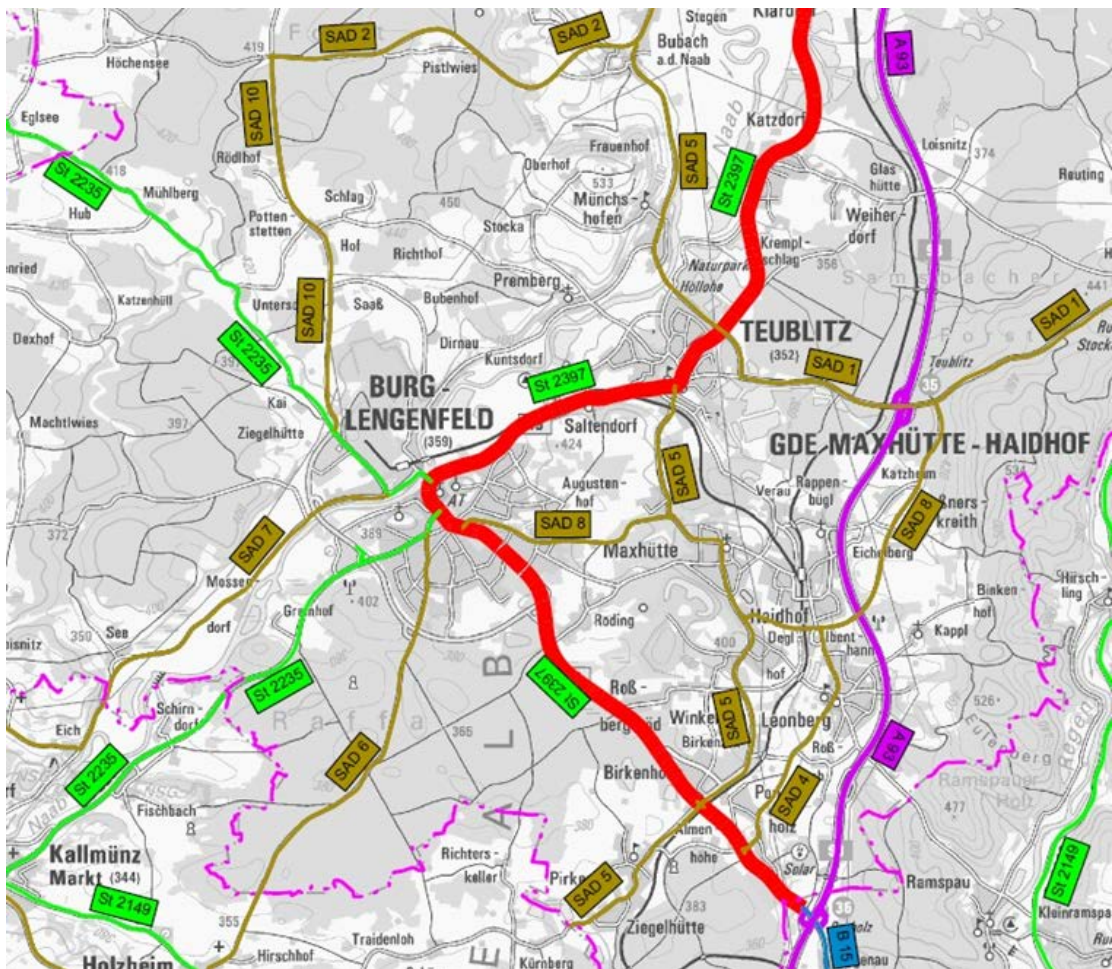


Abb. 1: Streckenverlauf der St 2397 im Städtedreieck

Hauptverkehrslinie im Städtedreieck ist die St 2397. Sie führt derzeit durch alle drei Städte und ist für den regionalen Verkehr dieser Städte die zentrale Nord-Süd-Verbindungsachse. Die heutige St 2397 wurde im Untersuchungsgebiet zunächst von der Bundesrepublik Deutschland als Bundesstraße B 15 Schwandorf – Regensburg geführt. Später wurde sie zur St 2397 abgestuft. Trotz der Abstufung ist sie Teil des überregionalen Hauptstraßennetzes (Verbindungsfunktionsstufe VSF II), indem sie die beiden Autobahnen BAB A 3 und BAB A 93 sowie das Mittelzentrum Städtedreieck mit den Mittelzentren Schwandorf und Regensburg verbindet.

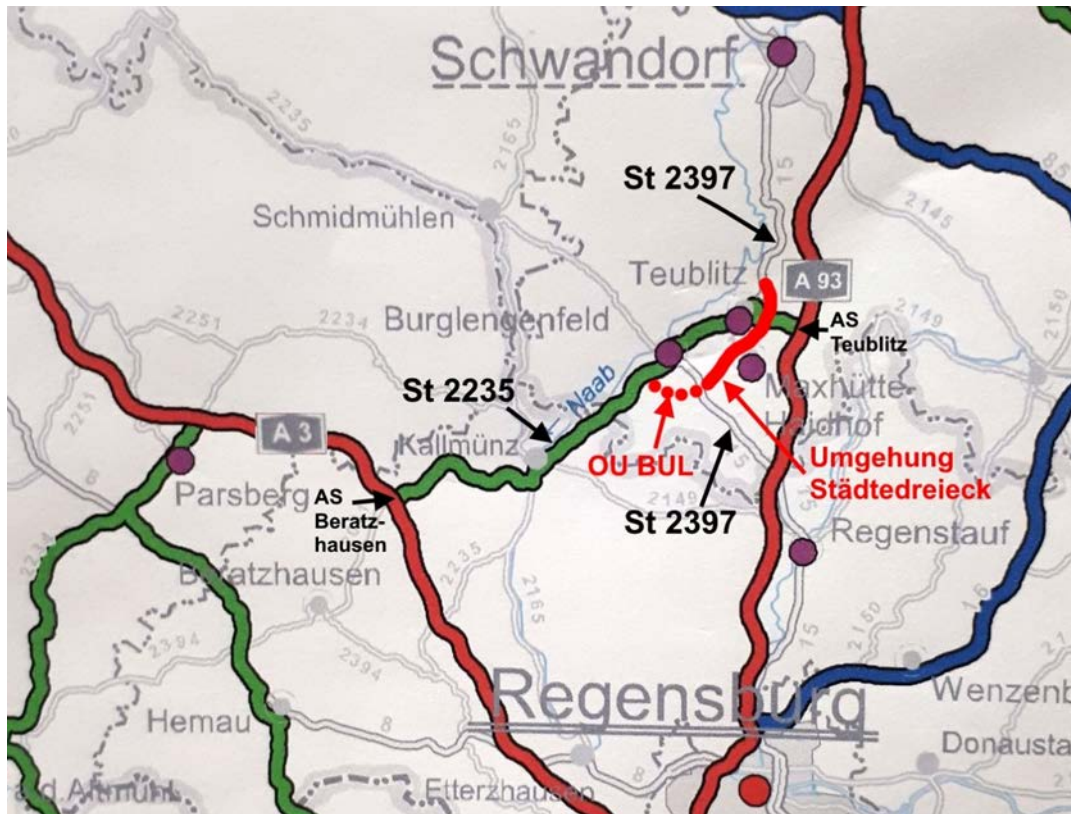


Abb. 2: Verbindungsfunktionsstufen im bayerischen Straßennetz (VFS 0 = rot, VFS I = blau, VFS II = grün, VFS III = nicht dargestellt)

Die geplante Umgehungsstraße wird in Verbindung mit der bereits fertiggestellten Ortsumgehung von Burglengenfeld als neue St 2397 ebenfalls die Verbindungsfunktionsstufe (VFS) II (überregional) übernehmen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Als außerörtliche Straße der VFS II ist die geplante Umgehung nach RAL 2012 der Straßenkategorie LS II zuzuordnen. Aus der Straßenkategorie LS II ergibt sich für die Umgehungsvarianten die Entwurfsklasse (EKL) 2. Aus der Entwurfsklasse leiten sich die Entwurfparameter ab, die der Planung der Umgehung zu Grunde zu legen sind. Dies betrifft besonders die Anforderungen an die Mindeststradien, die Höchstlängsneigungen, den Straßenquerschnitt und die Gestaltung der Knotenpunkte. Für das Raumordnungsverfahren wurden nur Trassenvarianten untersucht, welche die wichtigsten Entwurfparameter einhalten und daher ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleisten können.

Daraus wurden die nachfolgend dargestellten Varianten entwickelt. Sie gliedern sich in vier **Hauptvarianten** (A, B, C, D) mit mehreren **Untervarianten** (U1 – U10) und deren Kombinationen.

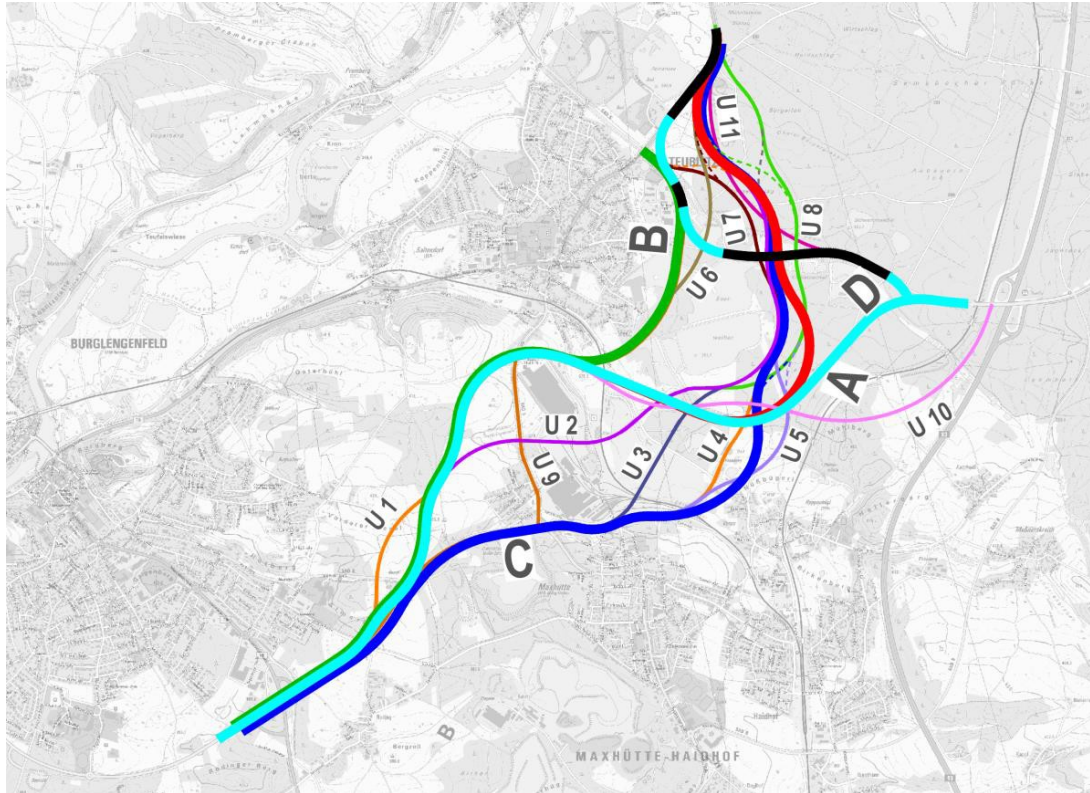


Abb. 3: Variantenübersicht
(Kartengrundlage: Bay. Vermessungsverwaltung, Geobasisdaten)

Anknüpfungspunkt aller Varianten im Süden ist der höhenungleiche Netzknotenpunkt St 2397 / Ortsumfahrung Burglengenfeld südlich von Burglengenfeld. Im Norden knüpft ein Teil der untersuchten Variantenkombinationen beim Kreisverkehrsplatz östlich von Teublitz an die St 2397. Für die übrigen Varianten erfolgt der Anschluss an die bestehende St 2397 über die Offenlandfläche westlich des Vereinsheims des Schäferhundevereins. Die Variante U10 führt zur Anschlussstelle Teublitz der BAB A 93. Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Varianten befindet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1).

1.3 Antragsteller

Aufgrund der überregionalen Bedeutung des Straßenbauvorhabens, der künftigen Widmung als Staatsstraße sowie der zahlreichen zu erwartenden Raumnutzungskonflikte ist gem. Art. 24 BayLplG ein ROV durchzuführen. Die drei Stadtratsgremien (Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof, Teublitz) haben bereits im Jahr 2017 beschlossen, die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei der Regierung der Oberpfalz zu beantragen und die dafür erforderlichen Unterlagen erarbeiten zu lassen.

Die Beantragung erfolgt durch den Zweckverband „Planung und Errichtung der Umgehungsstraße Städtedreieck Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof – Teublitz“, zu welchem sich die drei Städte zur schnelleren Umsetzung des Straßenbauvorhabens zusammengeschlossen haben. Der Zweckverband wird die Planung und den Bau der Umgehung in kommunaler Sonderbaulast betreiben. Mit der Verkehrsfreigabe wird die

Umgehungsstraße dem Freistaat Bayern übergeben, der diese als St 2397 betreiben und unterhalten wird. Die Zuständigkeit liegt dann beim Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Das Städtedreieck Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz stellt einen historisch gewachsenen und eng miteinander verwobenen Wirtschafts- und Sozialraum dar, der seit Jahren ein kontinuierlich starkes Bevölkerungswachstum erfährt. So wuchs die Bevölkerung in den letzten zehn Jahren um 0,96 % pro Jahr, in den letzten 30 Jahren um 0,78 % pro Jahr. In den vergangenen 50 Jahren stieg die Einwohnerzahl durchschnittlich um 0,40 % pro Jahr. Durch den Einfluss des Großraums Regensburg wird dieses dynamische Wachstum vermutlich auch die nächsten Jahre anhalten. Analog hierzu stieg die Anzahl der zugelassenen PKWs im Untersuchungsgebiet von 17.200 im Jahr 2009 auf 22.200 im Jahr 2019 (Anstieg von 29 Prozent). Diese Zunahme hängt eng mit der Zahl der Auspendler zusammen, die im selben Zeitraum ebenfalls um 29 Prozent von 13.100 auf 16.900 Auspendler anstieg. Seit mehreren Jahren planen deswegen die drei Städte eine gemeinsame Ortsumfahrung, um die Ortskerne vom starken Durchgangsverkehr zu entlasten (Rathaus Teublitz: 17.300 DTV) und den Schwerlastverkehr gänzlich aus den Innenstädten zu verbannen (Schwerlastverkehr der Industriebetriebe und des Zementwerks Burglengenfeld). Bereits in den 1980er Jahren wurden die ersten beiden Bauabschnitte der Umgehung in Burglengenfeld realisiert. Der Weiterbau wurde allerdings Anfang der 1990er Jahre, nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts, nicht weiterverfolgt, die bisherige festgelegte Trassenführung wurde verworfen.

Seit den 2010er Jahren wurden anhand folgender Gutachten zahlreiche alternative Trassen untersucht:

- Machbarkeitsstudie zum überörtlichen Verkehrskonzept im Städtedreieck (INGENIEURBÜRO PREIHSL+SCHWAN 2012)
- Städtedreieck Burglengenfeld – MaxhütteHaidhof – Teublitz, Überörtliches Verkehrskonzept: Teil Verkehrsuntersuchung (PLANUNGSGEMEINSCHAFT PRESSLER UND GEILER 2013)
- Städtedreieck Burglengenfeld – MaxhütteHaidhof – Teublitz, Überörtliches Verkehrskonzept: Teil Verkehrsuntersuchung – Auswertung zum überregionalen Verkehr (PLANUNGSGEMEINSCHAFT PRESSLER UND GEILER 2016).

Frühzeitig ausgeschiedene Varianten

Im Zuge erster Untersuchungen der technischen Machbarkeit, der Einbindung in das Staatsstraßennetz sowie der Entlastungswirkung auf die drei Ortskerne wurden die folgenden, in Abbildung 4 dargestellten Trassenvarianten frühzeitig ausgeschieden (Trassen gemäß ursprünglicher Bezeichnung):

- Trasse 1,
- Trasse 1+4,
- Trasse 2+4,
- Trasse 3+4,
- Trasse 3+8,
- Trasse 5,
- Trasse 6,
- Trasse 6+7,
- Trasse 11+12+13+14,
- BAB-Anschluss Haidhof,
- BAB-Anschluss Haidhof mit Anbindung an OU Burglengenfeld.

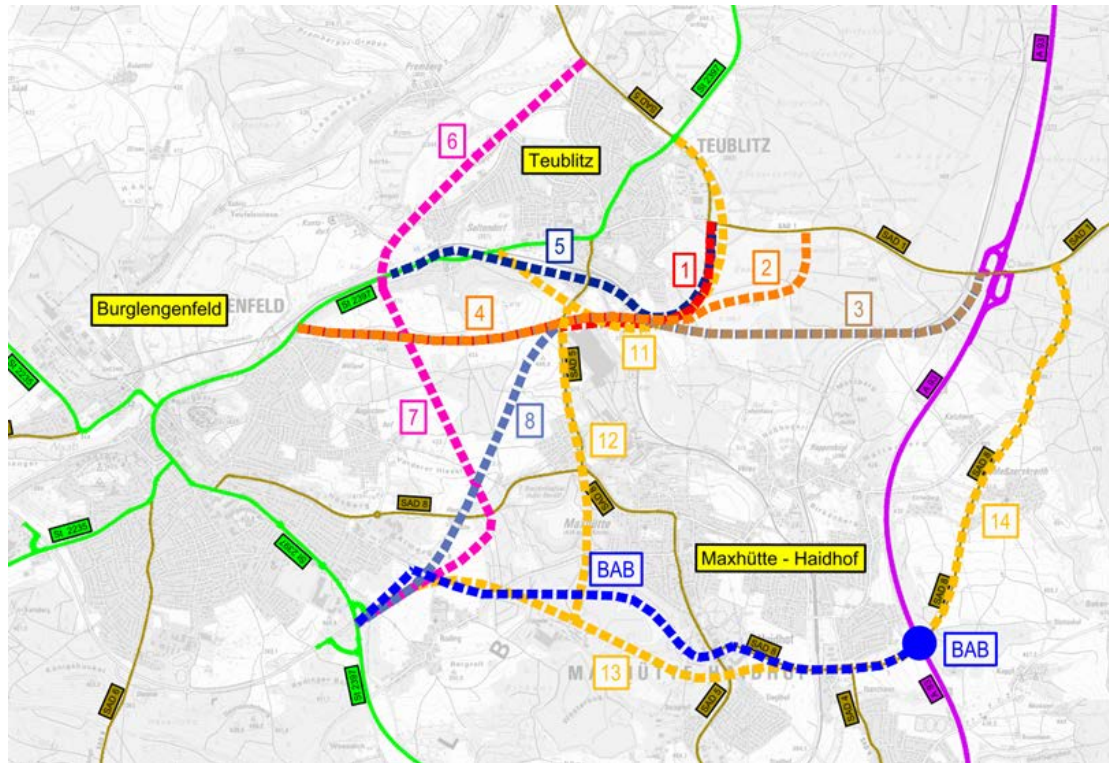


Abb. 4: Übersicht frühzeitig ausgeschlossener Varianten

Frühzeitig ausgeschlossen wurde ferner eine Variante, welche den Ufernabereich der Eselweiher zwischen der Vorrangfläche für die Gewinnung von Ton t 18 und der Vorbehaltsfläche zur Gewinnung von Ton t 42 quert. Sie schont zwar die Vorrang- und Vorbehaltsflächen, ist aber naturschutzfachlich nicht durchsetzbar.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach dem **Art 37 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes** ist bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

„...“

3. ein-, zwei-, oder dreistreifige Straßen gebaut werden, soweit der neu gebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v.H. Gebiete oder Biotope nach Nr. 2 Buchst. b durchschneidet oder

...“.

Die Neubaulänge der Variante A beträgt 7,5 km, die Gesamtlänge der Variante D beträgt 10,2 km (Mischung aus Neu- und Ausbau). Damit würde zumindest bei der Variante D das Kriterium der Gesamtlänge erfüllt werden, wenn der Ausbau von Bestandsabschnitten zur Gesamtlänge des Vorhabens gezählt wird. Die 2. Voraussetzung für eine UVP-Pflicht des Vorhabens wird voraussichtlich durch die vorhandene hohe Dichte an gesetzlich geschützten Biotopen (Schutzstatus entspr. BayNatSchG 2020), die im Bereich der zu prüfenden Varianten vorhanden sind, erfüllt werden.

Aber auch bei Betrachtung der einzelnen **Kriterien der Anlage 1 des UVPG** ergeben sich in einer summarischen Betrachtung Hinweise, dass das Vorhaben UVP-pflichtig ist:

Punkt 13.18: Es sind bei den Gewässerquerungen Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes erforderlich.

Punkt 17.02: Es wird eine Rodung von Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes zum Zwecke der Umwandlung in eine andere Nutzungsart mit mehr als 10 ha erforderlich werden.

Nach den „Hinweise zur Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen“, die in der „**Checkliste Vorprüfung UVPModG E2**“, die von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Anlage 1 zum IMS vom 25.08.2017) veröffentlicht wurde, können für die Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen des Vorhabens u. a. nachfolgende Größenkriterien zur Orientierung herangezogen werden (die Nummerierung bezieht sich auf die Zeilen der Checkliste):

- Nr. 1.1 Baulänge: 10 km
- Nr. 1.2 Flächeninanspruchnahme: 10 ha
- Nr. 1.4 Abgrabungen: 10 ha
- Nr. 1.16 Rodung: 10 ha
- Nr. 2.3.8 Verlust gesetzlich geschützter Biotop: 1 ha

Nachdem

- eine Baulänge von über 10 km möglich sein kann,
- eine Flächeninanspruchnahme von über 10 ha sicher eintreten wird,
- Abgrabungen für Einschnitte etc. und Rodungen mit einer Fläche von über 10 ha sehr wahrscheinlich sind
- und auch der Verlust gesetzlich geschützter Biotop mit mehr als 1 ha möglich ist,

scheint damit angesichts der Anzahl der berührten Kriterien sowie der Umfang der möglichen Betroffenheiten ausreichend Anlass gegeben zu sein, dass bei dem Vorhaben eine UVP-Pflicht vorliegt.

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung

2.3.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung

Die gesamte Region Städtedreieck ist gemäß der Strukturkarte des Landesentwicklungsprogramms Bayern (**LEP**) dem „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ zuzuordnen und somit vorrangig zu entwickeln. Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4.1.1 (Z)).

Begründung: Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist gekennzeichnet durch ein gut ausgebaut und den Ansprüchen von Gesellschaft und Wirtschaft genügendes, weitgehend barrierefreies Verkehrswegenetz mit verkehrsträgerübergreifenden Schnittstellen. Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes haben so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Das für die nächsten Jahre prognostizierte, zunehmende Verkehrsaufkommen erfordert eine stärkere Inanspruchnahme aller Verkehrsträger, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Dieses Ziel wird im LEP durch folgende Grundsätze ergänzt:

4.1.2: (G) Das regionale Verkehrsnetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden.

Begründung: Die regionalen Verkehrsnetze und die regionale Verkehrsbedienung stellen die Erschließung des Raums für alle Bevölkerungsgruppen sicher. Die Planung der Verbindungen erfolgt nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung.

4.1.3: (G) Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

Begründung: Im ländlichen Raum (vgl. 2.2.1 und 2.2.5) ist eine leistungsfähige Verkehrserschließung wichtig, um dessen Standortqualität zu erhalten bzw. zu verbessern. Die Verbesserung der Flächenbedienung trägt auch zur Vernetzung mit den Fernverkehrshaltepunkten und somit zum Anschluss des ländlichen Raums an den öffentlichen Personenfernverkehr bei.

4.2: (G) Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

Begründung: Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei.

Im **Regionalplan** werden die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsprogramms folgendermaßen konkretisiert:

Kapitel B IX „Verkehr“:

1.1: (G) In der Region soll eine leistungsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die die flächendeckende Verkehrserschließung aller Teilräume der Region für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet.

Begründung: Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur gehört zu den wichtigsten Voraussetzungen im Hinblick auf die Attraktivität der Region als Wohn-, Arbeits-, Freizeit-, und Wirtschaftsstandort. Damit wird auch die Funktionsfähigkeit des zentralörtlichen Konzepts gewährleistet, denn eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen den Zentralen Orten verschiedener Stufen ist nur möglich, wenn gute Verkehrsverbindungen und Erreichbarkeiten vorhanden sind.

Die Aufrechterhaltung der flächendeckenden Verkehrserschließung in allen Teilen der Region ist ein wesentliches regionalplanerisches Anliegen. Vor allem in den dünnbesiedelten ländlichen Teilräumen der Region ist es im Interesse gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen erforderlich, ausreichende ÖPNV-Angebote für die Bevölkerung und eine gute Verkehrsanbindung für die dort ansässigen Unternehmen vorzuhalten.

1.2: (G) Beim Bau von Verkehrsinfrastruktur sollen betroffene umweltfachliche Belange (Natur- und Artenschutz, Boden bzw. Landwirtschaft, Klimaschutz, Immissionsschutz, Wasserwirtschaft, Wald, Denkmalschutz) berücksichtigt werden.

Begründung: Um die hohe Lebensqualität in der Region zu bewahren und langfristige nachteilige Umweltauswirkungen zu vermeiden, ist beim Um-, Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur den Belangen des Umweltschutzes besonders Rechnung zu tragen. Bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur sollen daher die Prinzipien der Trassenbündelung, eines flächensparenden Bauens mit geringen Zerschneidungswirkungen und der Renaturierung Anwendung finden. Insbesondere soll bzw. sollen:

- möglichst wenig neue Flächen in Anspruch genommen,
- kapazitätssteigernde Maßnahmen einem Ausbau vorgezogen,
- Ausbaumaßnahmen gegenüber Neubaumaßnahmen bevorzugt,
- langfristig nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zurückgebaut und renaturiert,
- Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen soweit wie möglich vermieden,

- auf die sach- und umweltgerechte Verwertung der Bodenüberschussmassen ausgerichtete Bodenmanagementkonzepte frühzeitig in die Planung integriert,
- die Vermeidung von Verkehrslärm verstärkt berücksichtigt werden.

4.13: (Z) Die Verkehrsverhältnisse im Bereich des „Städtedreiecks Burglengenfeld / Maxhütte-Haidhof / Teublitz“ sind durch den Weiterbau einer Ortsumgehung zu verbessern.

Begründung: Mit der dynamischen wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklung im Städtedreieck „Burglengenfeld/ Maxhütte-Haidhof/ Teublitz“ und dem Umfeld geht auch eine Verkehrszunahme einher. Um weitere Belastungen in den Ortskernen zu vermeiden und die Aufenthaltsqualität dort zu wahren ist eine gemeinsame, überörtliche Ortsumgehung erforderlich. Allerdings ist der dortige Regionsteil durch vielfältige Nutzungsinteressen auf engem Raum gekennzeichnet, die sich u.a. auch in regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen zu „Natur und Landschaft“ und „Bodenschätzen“ niederschlagen, die es zu beachten bzw. zu berücksichtigen gilt. Darum kommt es umso mehr drauf an, die betroffenen Belange gerecht untereinander abzuwägen und schlussendlich die Trasse zu realisieren, welche die wenigsten Raumnutzungskonflikte auslöst.

4.21: (G) Zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation sollen Ortsumgehungen geschaffen werden. Durch begleitende Maßnahmen an den bisherigen Ortsdurchfahrten sollen die Entlastungswirkungen gesichert werden.

Unfallschwerpunkte sowie höhengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.

Begründung: Neben den im Zuge von überörtlichen Straßenverbindungen bereits erwähnten, neu zu errichtenden Ortsumgehungen bestehen weitere Ortsdurchfahrten, die den ständig steigenden Verkehrsbelastungen nicht mehr gewachsen sind. Um die Verkehrssicherheit und die Durchgängigkeit des Verkehrs zu verbessern, ist daher der Bau weiterer Ortsumgehungen anzustreben. Sie sind auch städtebaulich und ortsplannerisch erforderlich, um die Wohnumfeldbedingungen zu verbessern und Trennwirkungen abzubauen. Sie dienen ferner dazu, Unfallschwerpunkte zu beseitigen und die ortsansässige Bevölkerung von Verkehrsemissionen zu entlasten. Auch höhengleiche Bahnübergänge sind oft potentielle Gefahrenpunkte, die durch die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen auch Kapital und Personal binden. Außerdem entstehen an den höhengleichen Bahnübergängen Wartezeiten für die Straßenverkehrsteilnehmer, die in Abhängigkeit von der Zahl der Schrankenschließungen und der Verkehrsstärke auf der Straße erhebliche Größen annehmen können und sich sowohl ökologisch als auch ökonomisch nachteilig auswirken.

Die vorliegende Planung mit umfangreicher Variantenprüfung hat zum Ziel, den ländlichen Raum durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig zu machen, die Entwicklungspotenziale für die Stadtkerne zu verbessern und dabei umweltfachliche Belange im erforderlichen Umfang zu berücksichtigen. Damit trägt sie dazu bei, die genannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung umzusetzen.

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Stadtzentren von Teublitz, Maxhütte und Burglengenfeld leiden seit Jahren unter starkem und ständig wachsendem Durchgangsverkehr. Die Verkehrszahlen belegen, dass der Durchgangsverkehr in Burglengenfeld und Teublitz v. a. auf die St 2397 zurückzuführen ist, welche die zentrale Nord-Süd-Verbindungsachse im Untersuchungsgebiet darstellt. Eine zweite stark befahrene Nord-Süd-Verbindung besteht mit der SAD 5 durch Maxhütte und Teublitz.

Besonders stark ist Teublitz vom Durchgangsverkehr betroffen. Dort kreuzen sich im Stadtzentrum St 2397 und SAD 5. Zusätzlich übernimmt dieses Verkehrskreuz eine Zubringerfunktion zur BAB A 93. Dies hat eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 17000 Kfz an Werktagen zur Folge sowie das höchste LKW-

Aufkommen der drei Städte. Als Folge dieser Verkehrskonzentration treten im Stadtkern von Teublitz häufig erhebliche Rückstaulängen, Wartezeiten sowie in besonderem Ausmaß Verkehrsgefährdungen, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf.

Eine ähnliche Situation weist der historische Ortskern von Burglengenfeld auf. Bereits jetzt kommt es in Stoßzeiten zu einem erheblichen Rückstau von der Kreuzung St 2397 / St 2235 / "Nusstein-Kreuzung") bis zur Kreuzung St 2397 / St 2235 (Pithiviersbrücke). Durch die jüngst beschlossene Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die Querungshilfe am Marktplatz Burglengenfeld ist mit einem weiteren Rückstau zu rechnen, durch den die Aufenthaltsqualität des Marktplatzes und dessen Entwicklungsmöglichkeit enorm leiden.

Die Abschätzung und Verteilung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung für das Jahr 2035 im Prognosefall zeigt, dass durch den allgemeinen Trend im Straßenverkehr und bei Umsetzung der Bauleitplanungen weitere erhebliche Verkehrsteigerungen zu erwarten sein werden. Die Zunahmen des Kfz-Verkehrs schwanken zwischen 31 % in Burglengenfeld, 36 % in Maxhütte und 35 % in Teublitz. Der Schwerverkehr wird v. a. in Teublitz und Maxhütte deutlich zunehmen, während in Burglengenfeld eine geringere absolute Zunahme zu verzeichnen sein wird.

2.3.3 Verkehrswirksamkeit der geplanten Umgehungsvarianten

In Tabelle 1 werden die prognostizierten Entlastungseffekte in den drei Stadtzentren für die Hauptvarianten aufgeschlüsselt.

Tab. 1: Verkehrsentlastung Prognosejahr 2035

Trassenvariante	Verkehrsentlastung in % im DTV			
	BUL	MAX	TEU	Durchschnitt
	(jeweils am Rathaus)			
Trasse A	-22,3	-15,5	-48,6	-31,7
Trasse B	-19,8	-12,4	-50,6	-31,0
Trasse C	-17,3	-8,5	-43,5	-26,1
Trasse D	-15,5	-18,0	-41,9	-27,6

Laut Tabelle weist der Kfz-Verkehr in den Stadtzentren einen Rückgang von durchschnittlich 26 – 32 % auf.

Gemäß aktualisiertem Verkehrsgutachten erreichen die Trassenvarianten A und B für alle drei Städte gute Entlastungswirkungen. Mit absteigender Rangfolge folgen Variante D sowie C.

2.3.4 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch die geplante Umgehungsstraße im Städtedreieck wird eine fast vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs von den Stadtkernen auf die Umgehungsstraße erwartet. Innerörtlich verbleibt nur der Quell- und Zielverkehr.

Dadurch steigt die Verkehrssicherheit sowohl für den verbleibenden innerstädtischen Quell- und Zielverkehr, als auch für den überörtlichen Verkehr auf der neuen Umgehungsstraße.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die vom Durchgangsverkehr betroffenen Wohngebiete sind den Emissionen der Kraftfahrzeuge ungeschützt ausgesetzt. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumfahrung wird die Lärm- und Abgasbelastung in diesen Wohngebieten deutlich vermindert. Ferner wird die Funktionsfähigkeit der Stadtzentren gestärkt und die Sicherheit vor allem für Fußgänger und Kinder innerorts deutlich erhöht

2.5 Lenkende Funktion in der Siedlungsentwicklung

Wie an der bereits bestehenden Umfahrungsstraße in Burglengenfeld oder an unzähligen anderen Beispielen nachvollzogen werden kann, besitzen übergeordnete Verkehrswege eine Lenkungsfunktion in der Siedlungsentwicklung. Durch die verbindende Funktion, die Persistenz, aber auch durch die Barrierewirkung einer Straße ordnen sie den Raum und somit die Siedlungsentwicklung. Die Umfahrungsstraße bietet somit die Chance, eine flächensparende und zentrale Stadtentwicklung, wie im ROEK aus dem Jahr 2008 vorgesehen, zu realisieren und zeitgleich die Zersiedelung des Städtedreiecks zu minimieren.

Darüber hinaus werden vollkommen neue Perspektiven für die Innenentwicklung der Stadtzentren von Burglengenfeld und Teublitz geschaffen und somit einer Verödung der Ortszentren sowie einer Absiedelung und Mindernutzung entlang der jetzigen Staatsstraße entgegengewirkt.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind Voraussetzung für die Genehmigung einer Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verboten nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Bei Planungen, die o.g. Verbote nicht verursachen, sind die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht planungsrelevant.

Eine endgültige Klärung, ob ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren (Abweichungsprüfungen nach europäischem Artenschutz) vermieden werden kann, kann erst dann herbeigeführt werden, wenn die endgültige technische Planung für die Wahltrasse mit einer darauf aufbauenden artenschutzrechtlichen Prüfung vorliegt.

Im vorliegenden Fall begründet sich das Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Ortsumfahrung mit der gesundheitsgefährdenden Belastung der Stadtzentren durch den Durchgangsverkehr, mit der Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Städtedreieck und mit der Ermöglichung neuer Entwicklungsstrategien zur Schaffung attraktiver Stadtzentren.