

Straßenbauverwaltung Landkreis Würzburg  
Straße / Abschnittsnummer / Station: Wü 3 / 140 / 7,503 – St 2294 / 320 / 0,485

**Neubau der Westumfahrung Rimpar  
Bau-km 0+000 bis 1+905 1+899**

PROJIS-Nr.:

**UNTERLAGE 1  
Erläuterungen**

**mit Änderungen November 2019**

aufgestellt:  
Landkreis Würzburg

Würzburg, den 08.11.2019



Eberhard Nuß, Landrat

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Darstellung der Maßnahme</b> .....	<b>6</b>
1.1 a Planerische Beschreibung .....	6
1.1 b Planliche Änderung an der Einmündung der Westumfahrung der St 2294.....	7
1.1 c Widmung .....	7
1.2 Straßenbauliche Beschreibung .....	7
<b>2 Notwendigkeit der Baumaßnahme</b> .....	<b>8</b>
2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf durchgeführte Untersuchungen und Verfahren.....	8
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	11
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag .....	11
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	12
2.4.1 Ziele der Raumordnung und der Bauleitplanung .....	12
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	14
2.4.2.1 Bestehende Verkehrsverhältnisse.....	14
2.4.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse .....	14
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	15
2.5 Verbesserung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	17
2.6 Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses .....	17
<b>3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie</b> .....	<b>17</b>
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	17
3.2 Trassenbeschreibung der Varianten .....	18
3.2.1 Variantenübersicht.....	18
3.2.2 <a href="#">Trassenvariante 2008/2009 (Hyder-Seib) Trasse Variante Seib</a> .....	18
3.2.3 Planfeststellungsentwurf .....	19
3.2.4 Variante 1 .....	19
3.2.5 Variante 2 .....	19
3.2.6 Zusammenfassung .....	20
3.3 Variantenvergleich .....	20
3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen.....	20
3.3.2 Verkehrliche Beurteilung.....	20
3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung .....	21
3.3.4 Umweltverträglichkeit der Varianten.....	22
3.3.5 Immissionsschutz .....	33
3.3.6 Wirtschaftlichkeit.....	33
3.4 Gewählte Linie .....	34
3.4.1 Raumordnung und Städtebau .....	34
3.4.2 Verkehrsverhältnisse .....	34
3.4.3 Straßenbauliche Infrastruktur .....	34
3.4.4 Umweltverträglichkeit.....	34
3.4.4.1 Lärm und Schadstoff.....	35
3.4.4.2 Natur und Landschaft.....	35
3.4.4.3 Land- und Forstwirtschaft.....	35
3.4.4.4 Flächenbedarf für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen.....	35
3.4.4.5 Trinkwasserschutzgebiete.....	36
3.4.4.6 Überschwemmungsgebiete.....	36
3.4.4.7 Bebaute Gebiete.....	36
<b>4 Technische Gestaltung der Maßnahme</b> .....	<b>36</b>
4.1 Ausbaustandard.....	36
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	36
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität.....	37

4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung .....	37
4.3	Linienführung .....	37
4.3.1	Streckenabschnitt von Bau-km 0+000 bis 1+905 1+899 .....	37
4.3.2	Kreisverkehre in Bau-km 1+300 und 1+905 1+899 mit Anschlussästen .....	38
4.4	Querschnittsgestaltung .....	39
4.4.1	Streckenabschnitt von Bau-km 0+000 bis 1+905 1+899 .....	39
4.4.2	Kreisverkehre in Bau-km 1+300 und 1+905 1+899 mit Anschlussästen .....	39
4.4.3	Landwirtschaftliche Wege .....	39
4.4.4	Fahrbahnbefestigung .....	40
4.4.5	Böschungsgestaltung.....	40
4.4.6	Hindernisse in Seitenräumen .....	40
4.5	Knotenpunkte.....	41
4.5.1	Einmündung Günterslebener Straße.....	41
4.5.2	Kreisverkehrsplätze .....	41
4.5.3	Zufahrten .....	42
4.6	Besondere Anlagen .....	42
4.7	Ingenieurbauwerke .....	42
4.7.1	Durchlass Judengraben .....	42
4.7.2	Brücke über den Weidleinsweg.....	42
4.8	Lärmschutzanlagen.....	42
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	43
4.10	Leitungen.....	43
4.11	Baugrund, Erdarbeiten.....	43
4.12	Entwässerung.....	44
4.12.1	Geohydrologie/Vorflutverhältnisse .....	44
4.12.2	Entwässerungsabschnitte .....	44
4.12.3	Vorgesehene Entwässerungsmaßnahmen .....	44
4.13	Straßenausstattung.....	45
<b>5</b>	<b>Angaben zu den Umweltauswirkungen .....</b>	<b>45</b>
5.1	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	45
5.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt .....	46
5.3	Schutzgut Boden .....	50
5.4	Schutzgut Wasser.....	52
5.5	Schutzgut Luft und Klima .....	53
5.6	Schutzgut Landschaft .....	55
5.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	56
5.8	Wechselwirkungen.....	56
5.9	Artenschutz.....	56
5.10	Natura 2000 - Gebiete .....	57
5.11	Weitere Schutzgebiete.....	57
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen .....</b>	<b>57</b>
6.1	Lärmschutzmaßnahmen .....	57
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen .....	57
6.2.1	Luft .....	57
6.2.2	Klima .....	58
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz.....	58
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen .....	58
<b>7</b>	<b>Kostenträger .....</b>	<b>58</b>
<b>8</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>59</b>
8.1	Angabe der gesetzlichen Grundlagen zur Erlangung des Baurechts.....	59
8.2	Flurbereinigungsverfahren .....	59
8.3	Hinweise auf abgeschlossene Vereinbarungen.....	59
<b>9</b>	<b>Durchführung der Maßnahme.....</b>	<b>60</b>

9.1	Bauzeit.....	60
9.2	Verkehrsführung .....	60
9.3	Altlasten.....	60
9.4	Kampfmittel.....	60
9.5	Vereinbarungen .....	60
9.5.1	Bestehende Vereinbarung .....	60
9.5.2	Kreuzungsvereinbarungen .....	60
9.6	Grunderwerb.....	60
9.7	Entschädigungen.....	61

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsbelastung Analyse	14
Tabelle 2:	Verkehrsbelastungen gem. Verkehrsgutachten November 2017	15
Tabelle 3:	Unfallaufkommen	15
Tabelle 4:	Zusammenfassung	16
Tabelle 3 5:	Zusammenfassung Trassenbeschreibung	20
Tabelle 4 6:	Wertung der verkehrlichen Beurteilung:	21
Tabelle 5 7:	Wertung der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung	22
Tabelle 6 8:	Umweltverträglichkeit der Varianten	23
Tabelle 7 9:	Wertung der Immissionen	33
Tabelle 8 :	Entwurfselemente	37
Tabelle 9 10:	Entwässerungsabschnitte und Bauwerke	44
Tabelle 10 11:	Schutzgut Tiere, Pflanzen, Natürliche Vielfalt - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)	48
Tabelle 11 12:	Schutzgut Boden - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)	51
Tabelle 12 13:	Schutzgut Wasser - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)	53
Tabelle 13 14:	Schutzgut Klima/Luft - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)	54

## Bildverzeichnis

Bild 1:	Abbildung zum Variantenvergleich Nordteil des Planungsgebietes	31
Bild 2:	Abbildung zum Variantenvergleich Südteil des Planungsgebietes	32

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen	Bedeutung
Art.	Artikel
ATV-DVWK-A 142	Abwassertechnische Vereinigung - Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V, Arbeitsblatt zu Abwasserkanälen und –leitungen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe November 2002
Bau-km	Baukilometer
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DIN EN 1610	in Deutschland und in Europa gültige Norm 1610 für die Verlegung und Prüfung von Abwasserleitungen und –kanälen, Ausgabe Oktober 1997
DN	Nenndurchmesser
DWA-A 117	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V, Arbeitsblatt zur Bemessung von Regenrückhalteräumen, Ausgabe April 2006
DWA-A 139	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V, Arbeitsblatt zum Einbau und zur Prüfung von Abwasserleitungen und -kanälen, Ausgabe Dezember 2009
<a href="#">DWA-A 904</a>	<a href="#">Richtlinien für den ländlichen Wegebau</a>
DWA-M 153	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V, Merkblatt mit Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser, Ausgabe August 2007
EFA 02	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010
ES	Kategoriengruppe Erschließungsstraße gemäß RAS 06
FA	Fachabteilung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücknummer
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz/24h	Kraftfahrzeug pro 24 Stunden
Km/h	Kilometer pro Stunde
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter

RLuS	Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, 2012
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PAK-Werte	Werte für Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
Pkw	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2013
RAS-Ew	Richtlinie für die Anlage von Straße – Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
RLS - 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RMS	Richtlinie für die Markierung von Straßen
RStO 12	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
RA	Radius der Eckausrundung der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr
Rz	Radius der Eckausrundung der Zufahrt zum Kreisverkehr
t	Tonne
St	Staatsstraße
Str.	Straße
Str-km	Straßenkilometer
SV	Schwerverkehr
TRENOG	Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer, Bekanntmachung vom 30.01.2009
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
Ve	Entwurfsgeschwindigkeit
Vzul	zulässige Geschwindigkeit
VSchRL	Vogelschutzrichtlinie, Ausgabe 1979
WWA	Wasserwirtschaftsamt
Ziff.	Ziffer
ZTV-Ew-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen für den Bau von Entwässerungseinrichtungen im Straßenbau
ZTV-Asphalt –StB07	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt

# **1 Darstellung der Maßnahme**

## **1.1 a Planerische Beschreibung**

Der Landkreis Würzburg beabsichtigt die Ortsdurchfahrt der Kreisstraße Wü 3 im Bereich der Günterslebener Straße in Rimpar zwischen Abschnitt 140 Station 7,503 und der Einmündung in die St 2294 zu verlegen und als Westumfahrung westlich des Gemeindegebietes Rimpar nach Osten zur St 2294 zu führen.

Entsprechende Kreistagsbeschlüsse zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens liegen mit Datum vom 18.07.2005 und vom 21.07.2008 vor.

Die Neubaustrecke der Wü 3 liegt zwischen Abschnitt 140 Station 7,503 der Wü 3 und der Einmündung in die St 2294 bei Abschnitt 320 Station 0+488 der St 2294.

Die Wü 3 liegt im Planungsbereich auf Gemarkung Rimpar.

Die Günterslebener Straße wird höhengleich an die künftige Westumfahrung angeschlossen.

Die Kreuzung der Westumfahrung mit der Burgstraße und der Alten Würzburger Straße sowie die Einmündung der Westumfahrung in die St 2294 Niederhoferstraße werden als Kreisverkehrsplätze ausgebildet.

Die Verbindung zwischen der Burgstraße und der Niederhoferstraße für Fußgänger und Radfahrer wird auf einem öffentlichen Feld- und Waldweg nördlich der Westumfahrung hergestellt.

Der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg Fl.Nr. 3851 Weidleinsgraben wird mit einem Brückenbauwerk überquert.

Der bestehende Judengraben Fl.Nr. 3583 wird mit einem Durchlassbauwerk überquert.

Die Westumfahrung wird nach RIN in die Kategorie LS III, Landstraße – Regionalstraße eingestuft.

Die Westumfahrung wird als Kreisstraße nach Art. 3 Abs. 1 Ziff. 2 BayStrWG gewidmet.

Träger der Straßenbaulast ist der Landkreis Würzburg.

### **1.1 b Planliche Änderung der Westumfahrung**

Die Westumfahrung wird über einen Kreisverkehrsplatz an die St 2294 Niederhoferstraße höhengleich angeschlossen.

Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes befindet sich derzeit eine Zufahrt (Sondernutzung) zum Werksgrundstück Fl.Nr. 5271. Gegen die auf dem Grundstück Fl.Nr. 5271 geplante rd. 24 m lange Ortsstraße mit Anbindung an den Kreisverkehrsplatz hat der Grundstückseigentümer Einspruch erhoben.

Der Mittelpunkt des Kreisverkehrsplatzes wird wegen des Einspruches um ca. 5 m nach Nordwesten verschoben, sodass am Bestand des Gewerbegrundstückes Fl.Nr. 5271 kein Eingriff erforderlich wird. Dem Einspruch des Eigentümers wird damit stattgegeben. Der Bau der rd. 24 m langen Ortsstraße entfällt.

Die Zufahrt vom Gewerbegrundstück Fl.Nr. 5271 zur St 2294 muss vom Baulastträger der St 2294 und dem Eigentümer des Gewerbegrundstückes neu geregelt werden. Grundlage dazu ist der Vertrag vom 11.05./20.05.1960.

Das bisher vorgesehene offene Regenrückhalte- und -klärbecken RKB 3 wird verkleinert und als unterirdisches geschlossenes Becken ausgeführt. Damit wird dem Einwender Fl.Nr. 4761 entsprochen.

Die Oberflächenwässer der Straße aus den Entwässerungsabschnitten 2 und 3 werden von den unbelasteten Oberflächenwässern der Ausseneinzugsgebiete getrennt. Damit können das Rückhaltebecken RRB 2 und das Regenrückhalte- und -klärbecken RKB 3 wesentlich verkleinert werden.

Auf Wunsch des Amtes für Ländliche Entwicklung wurde das landwirtschaftliche Wegenetz angepasst.

### **1.1 c Widmung**

Die bestehende Kreisstraße Wü 3 im Zuge der Günterslebener Straße wird von der Einmündung in die künftige Westumfahrung bis zur Einmündung in die St 2294 zur Ortsstraße nach Art. 3 Abs. 1 Ziff. 3 BayStrWG abgestuft.

### **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Ausbaulänge der Westumfahrung beträgt ~~4.905 m~~ 1.899 m.

Die Burgstraße und die Alte Würzburger Straße werden mit einer Ausbaulänge von 54 m bzw. 50 m über einen Kreisverkehrsplatz höhengleich angeschlossen.

Die Westumfahrung wird über einen Kreisverkehrsplatz an die St 2294 Niederhoferstraße höhengleich angeschlossen. Die St 2294 wird in einem Nordast mit

~~60~~ 84 m und einem Südast mit 40 m ausgebaut. ~~Das Gewerbegebiet östlich der St 2294 wird mit einer Ortsstraße mit 24 m Länge an den Kreisverkehr angeschlossen.~~

Die Westumfahrung ist nach RIN in die Kategorie LS III und nach RAL in die Entwurfsklasse EKL 3 einzustufen. Nach RAL wäre für die Entwurfsklasse 3 ein Regelquerschnitt RQ 11 mit 8 m Fahrbahnbreite vorzusehen. Da die zu erwartende Schwerverkehrsbelastung der Westumfahrung unter 300 Kfz/24 h liegt, wird für die Westumfahrung gem. Einführungserlass der Obersten Baubehörde zur RAL 2012 MS Nr. IID9-43411-001/95 vom 29.10.2013 entsprechend dem Bestandsausbau der Wü 3 eine Fahrbahnbreite von 7 m entsprechend RQ 10 vorgesehen.

Folgende Regelfahrbahnbreiten sind vorgesehen:

- Westumfahrung	7,00 m
- Kreisverkehr:	7,50 m (1-streifig)
- Anschlussast Günterslebener Straße:	6,50 m
- Anschlussast Burgstraße:	5,50 m (wie Bestand)
- Anschlussast Alte Würzburger Straße:	5,50 m (wie Bestand)
- Anschlussast St 2294 Nord:	8,00 m (wie Bestand)
- Anschlussast St 2294 Süd:	7,50 m (wie Bestand)
- öffentliche Feld- und Waldwege	4,0 m

Nach RAL werden folgende Straßenkategorien zugrunde gelegt:

Westumfahrung	LS III	Planungsgeschwindigkeit = 90 km/h
Kreisverkehr Burgstraße/Alte Würzburger Straße mit Anschlüssen	LS III	Vzul = 50 km/h
Kreisverkehr St 2294 mit Anschlüssen	LS III	Vzul = 50 km/h

Der Landkreis Würzburg ist Baulastträger der Wü 3 und damit als Veranlasser der Westumfahrung auch Kostenträger.

Der Markt Rimpar ist Baulastträger der einmündenden Ortsstraßen, der Geh- und Radwege und der öffentlichen Feld- und Waldwege.

Der Freistaat Bayern ist Baulastträger der St 2294.

## **2 Notwendigkeit der Baumaßnahme**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf durchgeführte Untersuchungen und Verfahren**

Der Ortsbereich Rimpar wird von den klassifizierten Straßen St 2294 in Nord-Süd-Richtung, Wü 3 in West-Ost-Richtung und Wü 8 von Osten durchquert.

Die Ortsdurchfahrt ist sehr stark vom Durchgangsverkehr belastet. Im Bereich der Marktstraße und Niederhoferstraße (St 2294) beträgt die Belastung rd. 10.000 Kfz/24 h. Die Leistungsfähigkeit des Hauptknotenpunktes am Marktplatz (St 2294/Wü 3) und des Querschnittes in der Niederhoferstraße ist überschritten. Die Lärm- und Abgasbelastung im Ortszentrum ist sehr hoch. Im Bereich des Marktplatzes (St 2294) betragen die Beurteilungspegel mehr als 70 dB(A) tags und mehr als 60 dB(A) nachts.

In der Ortsdurchfahrt fehlen die erforderlichen Breiten für den motorisierten Individualverkehr und für den Fußgänger- und Radverkehr. Die Fahrbahn der St 2294 in der Niederhoferstraße hat teilweise eine Breite von minimal 5,20 m und der Wü 3 Günterslebener Straße von minimal 4,70 m. Die Gehwegbreite beträgt teilweise unter 1 m bzw. es sind bereichsweise keine Gehwege vorhanden. Die Verkehrssicherheit ist bei den derzeitigen Verkehrsbelastungen nicht gewährleistet.

Bereits im November 2012 wurde vom Markt Rimpar ein Verkehrskonzept zur Entlastung des Kerngebietes von Rimpar beschlossen.

Die größte Entlastungswirkung weist das Verkehrskonzept für eine Kombination aus Süd-, West- und Nordumgehung aus, wobei eine abschnittsweise Realisierung empfohlen wurde, da jeder Abschnitt für sich verkehrswirksam ist und eine gezielte Entlastung des Kerngebietes bewirkt.

Mit dem Bau der Westumfahrung kann für das Prognosejahr 2035

- die Günterslebener Straße (Wü 3) um bis zu 3.500 Kfz/24 h  $\triangleq$  - 52 %
- die Marktstraße (St 2294) um bis zu 4.000 Kfz/24 h  $\triangleq$  - 41 %
- die Niederhoferstraße (St 2294) um bis zu 3.850 Kfz/24 h  $\triangleq$  - 41 %

entlastet werden.

Mit dem Bau einer Südumfahrung könnte zusätzlich die Ortsdurchfahrt Maidbronn (Wü 8) um 4.600 Kfz/24 h  $\triangleq$  - 49 % entlastet werden.

- a) Bereits vor ~~15~~ 17 Jahren, im Jahr 2002 wurde beschlossen, dass im Westen und Süden von Rimpar eine Umgehung geplant wird.

Die Umgehung gliedert sich in den Abschnitt Westumfahrung und den Abschnitt Südumfahrung.

Jeder Abschnitt ist dabei für sich verkehrswirksam. Die Westumfahrung reduziert den Verkehr in der Wü 3 Günterslebener Straße und in der St 2294 Niederhoferstraße. Die Südumfahrung entlastet die Wü 8 Ortsdurchfahrt Rimpar – Maidbronn.

Ein Ingenieur-Büro wurde mit der Vorlage eines Verkehrsgutachtens und der Planung der beiden Umgehungen beauftragt.

Die Notwendigkeit der Umgehungsstraße wurde durch den hohen Anteil des Durchgangsverkehrs in

der Austraße	St 2294	mit 71,1 %
der Günterslebener Straße	KrWü 3	mit 61,1 %
der Niederhoferstraße	St 2294	mit 33,8 %
der Adam-Bausewein-Straße	KrWü 8	mit 45,6 %

im Gutachten 2002 festgestellt und nachgewiesen.

Bereits 2008/2009 wurde dann der Entwurf für die beiden Umgehungsstraßen vorgelegt.

Diesem Entwurf wurde jedoch vom Baulastträger aus folgenden Gründen nicht zugestimmt:

Die Trasse der Umgehung lag weit außerhalb der Bebauung, nämlich etwa rd. 500 m weiter südlich, in topographisch sehr bewegtem Gelände.

Die Trasse war rd. 2,8 km lang.

Um die „Regel-Trassierungswerte“ einzuhalten, wurden Einschnitte bis 28 m geplant. Die Eingriffe in Natur und Landschaft waren groß und die Kosten entsprechend.

Der Baulastträger forderte eine andere, nach Möglichkeit ortsnahe und kostengünstigere Planung.

- b) 2015 wurde ein zweites Ingenieurbüro mit der Planung der West- und Südumgehung beauftragt.

Außerdem wurde dieses Büro mit dem Nachweis der künftigen Verkehrsbelastung auf der Basis zeitnaher Verkehrsbelastungen des bestehenden Netzes beauftragt.

Für die nun vorliegende ortsnahe Westumgehung wurde die künftige Verkehrsbelastung 2035 aus dem DTV 2010 und ergänzend dazu aus dem DTV 2015 mit dem bekannten Anteil für den Durchgangsverkehr ermittelt. (hierzu Unterlage 15)

Die Ergebnisse des beiliegenden Gutachtens werden in der nachfolgenden Ziffer 2.4.2 zusammengefasst erläutert.

Außerdem wurden folgende Unterlagen in Auftrag gegeben, die den Antragsunterlagen beiliegen:

- ergänzende Bodengutachten
- ein hydrologisches Gutachten
- eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
- eine Untersuchung zum Fledermausvorkommen
- eine Landschaftspflegerische Begleitplanung
- lufthygienische Untersuchungen
- ein lärmtechnisches Gutachten
- eine klimatologische Untersuchung

## 2.2 **Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG besteht nicht.

Sämtliche Auswirkungen auf

- Mensch
- Flora
- Fauna
- Boden
- Wasser
- Klima
- Luft

wurden jedoch untersucht. Auf die entsprechenden Unterlagen 9, 17, 18 und 19 wird verwiesen.

## 2.3 **Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag**

Eine landschaftspflegerische Begleitplanung wurde erstellt. Siehe hierzu Unterlage 9 und 19.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) dient der Bewältigung der Eingriffsregelung gemäß § 13 ff. BNatSchG und liefert wesentliche Angaben nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG. Unterstützend wurde eine Artenschutzbeitrag nach §§ 44 und 45 BNatSchG erarbeitet.

Der LBP stellt eine integrierte Planung aller landschaftspflegerischen Maßnahmen, die sich aus der Eingriffsregelung sowie dem europäischen Habitat- und Artenschutz ergeben, dar.

Der LBP besteht aus folgenden Teilen:

- Unterlage 9.1a Landschaftspflegerischer Maßnahmenübersichtsplan (Maßstab 1 : 10.000)
- Unterlage 9.2 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (Maßstab 1 : 2.000)
- Unterlage 9.3 Maßnahmenblätter
- Unterlage 9.4 Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation

- Unterlage 19.1.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil
- Unterlage 19.1.2 Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (Maßstab 1 : 5.000)
- Unterlage 19.1.3 Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)

Die entscheidenden Ergebnisse sind in Ziffer 5.1 mit 5.8 eingearbeitet.

Das Untersuchungsgebiet für die Erfassung der Biotopfunktionen wurde mit 300 m beidseitig der Achse des Straßenverlaufs in Abstimmung mit HNB und UNB festgelegt. Es ergibt sich eine Gesamtfläche von 128 ha, die untersucht wurde. Der Wirkraum umfasst den Bereich der anlage-, bau- und betriebsbedingten Wirkung des Eingriffs und richtet sich nach der Menge des zu erwartenden Verkehrsaufkommens pro Tag. Er liegt bei diesem Bauvorhaben bei 50m beidseitig der Fahrbahn, es ergibt sich eine Gesamtfläche von rund 25 ha.

## **2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

### **2.4.1 Ziele der Raumordnung und der Bauleitplanung**

Der Markt Rimpar liegt in der Region Würzburg (Region 2) und ist als Grundzentrum eingestuft.

Der Markt Rimpar liegt im Verdichtungsraum zum Oberzentrum Würzburg, er wurde mit den Gemeinden Eibelstadt, Estenfeld, Gerbrunn, Reichenberg und Rottendorf als Siedlungsschwerpunkt bestimmt.

Die Trasse der geplanten Westumgehung liegt auf Gemarkung Rimpar.

Im Regionalplan der Region Würzburg (2), Stand 23.12.2016, sind unter Punkt B IX Verkehr Ziff. 3 Straßenbau folgende Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung beschrieben:

#### **Zitate aus dem Regionalplan**

„Zu 3.1 Ein engmaschiges, gut ausgebautes Straßennetz verbessert die Standortvoraussetzungen der Region. Es verbessert den Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen, erleichtert den Pendlern auch aus peripheren Räumen den Weg zum Arbeitsplatz bzw. zur Ausbildungsstätte und dient zugleich auch dem ÖPNV zur optimalen Abwicklung. Darüber hinaus ermöglicht ein gutes Straßennetz die Erschließung der Region für die Tages- und Wochenenderholung sowie den Fremdenverkehr.

Gerade dem Ausbau des Straßennetzes kommt besonderes Augenmerk zu, um dieses sicherer zu machen und um Ortsdurchfahrten insbesondere vom Schwerverkehr zu entlasten, wodurch die Auswirkungen des Verkehrs auf die Lebensbedingungen der Bevölkerung reduziert werden. Die ohnehin angestrebte Entlastung der Region vom Schwerverkehr erhält im Hinblick auf die neu eingeführte Lkw-Mautpflicht und die Neigung, ihr zu entgehen, zusätzliche Aktualität. Die zur

Lösung dieses Problems angegangenen Bemühungen sollen intensiviert und fortgeführt werden, um den Durchgangsverkehr soweit irgend möglich vom regionalen und örtlichen Straßenverkehrsnetz fernzuhalten.

Zu 3.3 Das stark belastete Straßennetz im Verdichtungsraum Würzburg führt radial vor allem im Verlauf von Siedlungs- und Verkehrsachsen auf das Oberzentrum Würzburg zu. Die damit verbundene Überlagerung von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr bringt nicht nur in den Hauptverkehrszeiten erhebliche Behinderungen des Verkehrsflusses mit sich. Deshalb sind durch entsprechende Maßnahmen der Verkehrsaustausch zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum zu erleichtern, der Verkehr im Verdichtungsraum weiter zu ordnen, das Oberzentrum Würzburg und die betroffenen Orte vom Durchgangsverkehr zu entlasten und noch besser an das Bundesfernstraßennetz anzubinden. Trotz der umfangreichen Maßnahmen in den letzten beiden Jahrzehnten sind noch weitere Vorhaben erforderlich, insbesondere an der B 19 die Ortsumgehung Giebelstadt - Euerhausen. Darüber hinaus wird eine Ortsumgehung Rimpars angestrebt zur Entlastung der schwierigen Durchfahrt dieses zentralen Orts und zur Erleichterung der Verkehrsverbindungen vom Raum Arnstein zum Verdichtungsraum

Zu 3.4 Der Schwerpunkt der Straßenbaumaßnahmen liegt beim bestandsorientierten Ausbau, insbesondere bei der Substanzerhaltung und -Verbesserung sowie bei der Beseitigung von Unfallschwerpunkten, wobei vor allem Verlegungen stark befahrener Straßen, die Ortsdurchfahrten entlasten, in Betracht kommen.“

Die geplante Westumfahrung Rimpar erfüllt die Anforderungen der Regionalplanung.

Die Westumfahrung ist Bestandteil des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Rimpar.

Die Planung ist mit dem Markt Rimpar auf die Belange der Bauleitplanung abgestimmt.

Entsprechende Beschlüsse des Marktes Rimpar liegen vor.

## 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse (hierzu Unterlage 15)

### 2.4.2.1 Bestehende Verkehrsverhältnisse

Gemäß aktuellen Zählungen (DTV 2010, DTV 2015 und Sonderzählungen 2015) sind die Straßen im Planungsbereich wie folgt belastet:

**Tabelle 1: Verkehrsbelastung Analyse**

	<b>DTV 2010 Kfz/24 h</b>	<b>DTV 2015 Kfz/24 h</b>	<b>Sonderzählung 2015 Kfz/24 h</b>
Wü 3 Günterslebener Straße westlich Rimpar	4.760	3.622	5.500
St 2294 Marktplatz	9.842	9.126	6.300
St 2294 Niederhoferstraße nördlich Einmündung Wü 8	5.829	5.114	6.400
Wü 8 Einmündung St 2294	7.018	6.602	7.600
Wü 8 südlich Maidbronn	6.656	6.206	7.800
St 2294 nördlich Rimpar	2.858	2.289	3.600
Wü 3 östlich Rimpar	1.185	432	1.000

Gemäß Verkehrsbefragung setzt sich das Verkehrsaufkommen  
aus 45,6 % Durchgangsverkehr  
und 54,4 % Zielverkehr  
zusammen.

Der Durchgangsverkehrsanteil an der Wü 3 Günterslebener Straße betrug  
61,1 %.

### 2.4.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Gemäß Verkehrsgutachten November 2017 (Unterlage 15) werden unter Zu-  
grundelegung der Jahreszählungen DTV 2010 und DTV 2015 folgende Ver-  
kehrsbelastungen erwartet:

**Tabelle 2: Verkehrsbelastungen gem. Verkehrsgutachten November 2017**

Planfall	Belastung Westumfahrung Prognose 2035 Basis DTV 2010 [Kfz/24 h]	Belastung Westumfahrung Prognose 2035 Basis DTV 2015 [Kfz/24 h]
Westumfahrung	3250 – 3900 (sh. Unterlage 15, Anlage 2.2 a)	2450 – 3150 (sh. Unterlage 15, Anlage 3.2 a)
West- und Südumfahrung	3150 – 5000 (sh. Unterlage 15, Anlage 2.3 a)	2400 – 4200 (sh. Unterlage 15, Anlage 3.3 a)

Zwischen den Jahreszählungen DTV 2010 und DTV 2015 wurde eine Abnahme der Verkehrsbelastung in und um Rimpar festgestellt, deren Ursache nicht festgestellt werden kann. Zur Sicherheit wird für die Berechnung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie die weiteren Umweltbelastungen von den höheren Werten für das Jahr 2035 auf der Basis des DTV 2010 ausgegangen.

### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

~~Durch die Reduzierung des Gesamtverkehrs in der Ortsdurchfahrt Rimpar (Günterslebener Straße und Niederhoferstraße) wird die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessert.~~

Ebenso wird die Knotenpunktsbelastung an der Kreuzung Günterslebener Straße (Wü 3)/Bischof-Schmitt-Straße (St 2294)/Kirchenstraße am Marktplatz und an der Einmündung Niederhoferstraße (St 2294)/Maidbronner Straße (Wü 8) reduziert und damit die Verkehrssicherheit erhöht.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Rimpar im Zuge der St 2294 und Wü 3 wurden im Zeitraum 2013 bis September 2018 insgesamt 110 Verkehrsunfälle registriert.

**Tabelle 3: Unfallaufkommen**

	Klein-VU	VUSA	VU-Flucht	VUPS	VU gesamt (je Straße)
Austraße	19	4	5	1	29
Günterslebener Straße	6	9	3	2	20
Niederhoferstraße	23	18	15	5	61
VU-gesamt (VU-Typ)	48	31	23	8	110

Klein-VU = Auffahrunfälle, Parkrempler

VUSA = Schwerwiegender Unfall im Anzeigeverfahren

VU-Flucht = Verkehrsunfall mit Fahrerflucht

VUPS = Verkehrsunfall mit Personenschaden

Nach Einschätzung der Polizeiinspektion Würzburg Land erscheint das Unfallaufkommen relativ hoch.

Mit dem Bau der Westumfahrung wird die Verkehrsbelastung im Bereich der Wü 3 und St 2294 erheblich reduziert und damit das Unfallrisiko für den motorisierten Individualverkehr und für Fußgänger und Radfahrer gemindert.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis der Knotenpunkte St 2294/Wü 3/Kirchenstraße (Marktplatz) und St 2294/Wü 8 (Niederhoferstraße) ergibt im Planungsnullfall eine Qualitätsstufe nach HBS 2015 von QSV = F (überlastet) bzw. E (Kapazitätsgrenze erreicht).

Mit dem Bau der Westumfahrung wird die Verkehrsbelastung der Wü 3 Günterslebener Straße um bis zu 3.500 Kfz/24 h und der St 2294 nördlich der Wü 8 um bis zu 3.800 Kfz/24h reduziert. Die Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS 2015 ergeben für den Planfall mit Westumfahrung eine Qualitätsstufe von QSV = A (sehr gut) für den Knoten St 2294/Wü 3/Kirchenstraße bzw. QSV = C (befriedigend) für den Knoten St 2294/Wü 8.

In nachfolgender Tabelle 4 sind die Ergebnisse zusammengefasst.

**Tabelle 4: Zusammenfassung**

Planungsnullfall			Planfall Westumfahrung			Planfall West- und Südumfahrung		
QSV [-]	Wartezeit [sec]	Rückstau [Pkw-E]	QSV [-]	Wartezeit [sec]	Rückstau [Pkw-E]	QSV [-]	Wartezeit [sec]	Rückstau [Pkw-E]
Knoten St 2294 / Wü 3 / Kirchenstraße								
F	1058	75	A	9	2	A	10	2
Knoten St 2294 / Wü 8								
E	63	18	C	26	10	A	8	1

Mit der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte vermindern sich die Rückstaus und damit die Schadstoffbelastung. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses werden erhöht.

## **2.5 Verbesserung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

~~Infolge der Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt Rimpär—Günterslebener Straße und Niederhoferstraße wird die Lärm- und Luftschadstoffbelastung vermindert.~~

Die Lärmbelastung der Ortsdurchfahrt Rimpär im Zuge der Wü 3 (Günterslebener Straße) und St 2294 (Niederhoferstraße) beträgt im Prognosenullfall bis zu 74/66 dB(A) tags/nachts.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) wird überschritten. Mit dem Bau der Westumfahrung werden im Planfall die Belastungen der Wü 3 (Günterslebener Straße) und der St 2294 (Niederhoferstraße) um bis zu 4 dB(A) tags/nachts reduziert. Dies stellt eine wesentliche Verbesserung dar, auch wenn die Beurteilungspegel nicht an allen Immissionsorten auf unter 70/60 dB(A) gesenkt werden können.

## **2.6 Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses**

Gründe für das überwiegend öffentliche Interesse sind die Verminderung der Verkehrsbelastung im Ortsbereich Rimpär verbunden mit einer Verminderung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr.

## **3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

### **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Das betroffene Gebiet gehört zur Naturraum-Haupteinheit (Ssymank) ‚Mainfränkische Platte‘, sowie zur Naturraum-Untereinheit (ABSP) ‚Wern-Lauer-Hochfläche‘. Topographisch handelt es sich um ein bewegtes Gelände mit Höhen im Bereich von maximal bei Variante ‚Hyder/Seib‘ 221 m NHN im Pleichachtal am südlichen Anschluss an die St 2294 und 315 m NHN am nördlichen Anschluss an die WÜ3.

Die Landschaft ist geprägt von dem Offenlandcharakter auf der Hochfläche, die einen weiten Blick in Richtung Süden und Westen über das Maintal hinweg erlaubt und Richtung Osten über den Ort mit seinem markanten Schloß. Im Norden schließt sich das ausgedehnte FFH-Gebiet ‚Gramschatzer Wald‘ an und im Süden das Pleichachtal. Die Wirtschaftswege im betroffenen Bereich werden rege von Erholungssuchenden genutzt. Es gibt ausgewiesene Wander- und Radwege zu Ortschaften und Zielen in der Umgebung.

Der überwiegende Anteil der betroffenen Fläche wird bei allen Trassenvarianten intensiv ackerbaulich genutzt mit einem geringen Anteil an intensiver Grünlandnutzung. Typischer Bestandteil dieser Landschaft sind die Aussiedlerhöfe,

welche sich in einiger Entfernung zum Siedlungsrand befinden. Weitere versiegelte Flächen in Form von Straßen und befestigten Wirtschaftswegen sind auch außerhalb der Siedlungsgrenze vorhanden. Wertvollere, kleinteilige Bestände von Hecken, Gebüsch, Streuobst, Kleingärten und extensivem Grünland befinden sich hauptsächlich im nördlichen Bereich der Trassen und am Südhang des Kobersbergs, sowie im Süden an den Osthängen der Pleichach. Weiterhin entlang des topographischen Einschnitts des Judengrabens und dessen südlichen Abzweig am Weidleinsweg.

Im Rahmen der Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zum LBP für die Planfeststellungsvariante, welche durch das Büro Fabion erstellt wurde, wurden relevante Tierarten im Gebiet untersucht. An den trockenwarmen Bereichen des Osthangs der Pleichach wurde die Zauneidechse nachgewiesen. Das ackerbaulich genutzte Offenland ist für die typischen Arten dieses Lebensraumes, wie Feldvögel, Feldhamster und Greifvögel von Bedeutung. Die Gehölzstrukturen, welche aus dem Ort in die Landschaft verlaufen sind bedeutende Flugrouten und potentielle Quartiere für Fledermäuse.

Eine Prognose für die Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Schutzgüter sind in der Tabelle im Kapitel 3.3.4 'Umweltauswirkungen' zusammenfassend dargestellt.

Östlich der St 2294 liegt das amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Pleichach.

## **3.2 Trassenbeschreibung der Varianten**

### **3.2.1 Varianteübersicht**

In Unterlage 16 sind die vier bisher untersuchten Varianten dargestellt. Es handelt sich dabei um die zwischenzeitlich verworfene [Trassenvariante 2008/2009 \(Hyder/Seib\) Trasse Variante Seib](#), die Planfeststellungsvariante und deren 2 Untervarianten V1 und V 2.

### **3.2.2 Trassenvariante 2008/2009 (Hyder-Seib) Trasse Variante Seib**

Die [Trassenvariante 2008/2009 \(Hyder-Seib\) Trasse Variante Seib](#) beginnt bei ca. Abschnitt 140 Station 7,1 der Wü 3, verläuft auf einer Länge von 2.800 m in östlicher Richtung und mündet mit einem Kreisverkehr in die St 2294 bei Abschnitt 320 ca. Station 1,170.

Die Trasse verläuft in einem bis zu 28 m tiefen Einschnitt, durch den rd. 935.000 m<sup>3</sup> Boden zu bewegen ist. Der Flächenbedarf beträgt rd. 17 ha.

Die Trasse greift erheblich in bestehende Biotope am Westhang der St 2294 und mit dem Kreisverkehr in den Abflussquerschnitt der Pleichach ein.

Die Trasse liegt weit abseits des Ortsgebietes Rimpar, so dass die Akzeptanz für die Fahrbeziehung Wü 8 Maidbronn – Wü 3 Güntersleben reduziert wird.

### **3.2.3 Planfeststellungsentwurf**

Die Trasse des Planfeststellungsentwurfs beginnt an der Wü 3 bei Abschnitt 140 Station 7,503, verläuft auf einer Länge von ~~1.905 m~~ 1.899 m in östlicher Richtung und mündet mit einem Kreisverkehr bei Abschnitt 320 Station 0,485 in die St 2294.

Die Einschnittstiefe beträgt max. 8 m und die Dammhöhe max. 11 m bei rd. 50.000 m<sup>3</sup> Bodenbewegung. Der Flächenbedarf beträgt ca. 10,8 ha.

Im Bereich des Judengrabens wird ein bestehendes Biotop Fl.Nr. 3583 durchschnitten. Weitere Biotop sind nicht betroffen. In den Abflussquerschnitt der Pleichach wird nicht eingegriffen.

Die Trasse verläuft ortsnah am Südrand eines geplanten Baugebietes, die Akzeptanz für die Verkehrsbeziehung Wü 3 Güntersleben – Wü 8 Maidbronn ist gut.

### **3.2.4 Variante 1**

Die Variante 1 beginnt bei ca. Abschnitt 140 Station 7,1 der Wü 3 und verläuft in östlicher Richtung ca. 310 m südwestlich der Trasse des Planfeststellungsentwurfs und schwenkt dann in Höhe des Gadheimer Weges (Fl.Nr. 4305) auf die Trasse des Planfeststellungsentwurfes ein und verläuft auf dieser weiter bis zur St 2294 (Abschnitt 320 Station 0,485).

Die Länge beträgt 2.214 m, der Flächenbedarf beträgt ca. 12,5 ha. Die Damm- und Einschnittshöhen betragen max. 10 m, bei rd. 60.000 m<sup>3</sup> Erdbewegungen. Die Biotop Fl.Nr. 3596/3597 und 3855 werden durchschnitten. In den Abflussquerschnitt der Pleichach wird nicht eingegriffen.

Die Akzeptanz für die Verkehrsbeziehung Wü 3 Güntersleben – Wü 8 Maidbronn ist gut.

### **3.2.5 Variante 2**

Die Variante 2 beginnt ebenfalls bei ca. Abschnitt 140 Station 7,1 der Wü 3, verläuft dann in östlicher Richtung ca. 240 m südlich der Trasse des Feststellungsentwurfs und schwenkt dann auf Höhe der Burgstraße auf dessen Trasse ein bis zur Einmündung in die St 2294 bei Abschnitt 320 Station 0,485.

Die Länge beträgt 2.353 m, der Flächenbedarf beträgt ca. 13,3 ha.

Die Damm- und Einschnittshöhen betragen max. ca. 10 m bei rd. 65.000 m<sup>3</sup> Erdbewegung.

Die Biotope Fl.Nr. 3596/3597 und 3855 werden durchschnitten. In den Abflussquerschnitt der Pleichach wird nicht eingegriffen.

Die Akzeptanz für die Verkehrsbeziehung Wü 3 Güntersleben – Wü 8 Maidbronn ist gut.

### 3.2.6 **Zusammenfassung**

**Tabelle 3 5: Zusammenfassung Trassenbeschreibung**

	<b>Länge [m]</b>	<b>Flächenbe- darf [ha]</b>	<b>max. Damm-/ Einschnitts- höhe [m]</b>	<b>max. Erd- massen [m<sup>3</sup>]</b>
Planfeststellungsentwurf	<del>1905</del> 1899	10,8	8/11	50000
<del>Trassenvariante 2008/2009</del> Trasse Variante Seib	2776	17,0	28	935000
Variante 1	2214	12,5	10	60000
Variante 2	2353	13,3	10	65000

## 3.3 **Variantenvergleich**

### 3.3.1 **Raumstrukturelle Wirkungen**

Die Raumstrukturellen Wirkungen der einzelnen Varianten sind unter Ziffer 3.3.4 in der Bewertung zu Streckenlänge, Flächenverbrauch, Zerschneidung,

Isolation, Wohnfunktion, Naherholung und Funktionsverlust durch Überbauung zusammengefasst.

### 3.3.2 **Verkehrliche Beurteilung**

Die Entlastungswirkung der Umgehungsstraße für das Ortsgebiet Rimpar hängt von der Entfernung der Umgebung vom Ort ab. Mit steigender Entfernung sinkt die Entlastungswirkung.

Die Planfeststellungsvariante bringt die größte Entlastung, gefolgt von den Varianten 1 und 2.

Die ~~Trassenvariante 2008/2009~~ Trasse Variante Seib entlastet die Gemeinde Rimpar am geringsten.

Die Erreichbarkeit der Umgehung für die Anwohner des Wohngebietes an der Burgstraße ist bei der Planfeststellungsvariante und den Varianten 1 und 2 sehr gut.

Bei der ~~Trassenvariante 2008/2009~~ Trasse Variante Seib ist ein Umweg für das Wohngebiet von rd. 350 m erforderlich.

Die Erreichbarkeit für die Anwohner an der Günterslebener Straße ist bei der Planfeststellungsvariante sehr gut, bei den Varianten 1 und 2 und der ~~Trassenvariante 2008/2009~~ Trasse Variante Seib ist ein Umweg von rd. 350 m erforderlich.

Die Verknüpfung mit dem bestehenden Verkehrsnetz Wü 3 und St 2294 ist bei allen Varianten möglich.

**Tabelle 4-6: Wertung der verkehrlichen Beurteilung:**

	Planfeststellungsvariante	Variante 1	Variante 2	<del>Trassenvariante 2008/2009</del> Trasse Variante Seib
Entlastungswirkung	+	0	0	-
Erreichbarkeit	+	0	0	-
Verknüpfung mit Verkehrsnetz	+	+	+	+

+ = sehr gut      0 = mittel      - = schlecht

### 3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Alle Varianten erfüllen die Entwurfs- und Sicherheitstechnischen Anforderungen der RAL 2012.

Die Anordnung und Ausführung der Knotenpunkte ist gleichwertig.

Die Baulänge beträgt bei der Planfeststellungsvariante ~~4.905 m~~ 1.899 m, bei Variante 1 2.214 m, bei Variante 2 2.353 m und bei der ~~Trassenvariante 2008/2009~~ Trasse Variante Seib 2.776 m.

Die Erdmengenbilanz beträgt

- bei der Planfeststellungsvariante: ca. 50.000 m<sup>3</sup> bei Massenausgleich
- bei Variante 1 und 2: ca. 60.000 – 65.000 m<sup>3</sup> bei Massenausgleich
- bei der ~~Trassenvariante 2008/2009~~ Trasse Variante Seib: ca. 935.000 m<sup>3</sup> bei ca. 850.000 m<sup>3</sup> Überschuss

**Tabelle 5 7: Wertung der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung**

	<b>Planfeststellungs-variante</b>	<b>Variante 1</b>	<b>Variante 2</b>	<b>Trassenvariante 2008/2009 Trasse Variante Seib</b>
Sicherheit	+	+	+	+
Erdmengenbilanz	+	0	0	-
Baulänge	+	0	0	-
Flächenbedarf	+	0	0	-
Knotenpunkte	+	+	+	+

+ = sehr gut

0 = mittel

- = schlecht

### **3.3.4 Umweltverträglichkeit der Varianten**

In nachfolgender **Tabelle 6 8** sind die Varianten und deren Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter dargestellt.

**Tabelle 6 8: Umweltverträglichkeit der Varianten**

Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Übergreifende Kriterien zur Bewertung der Varianten</b>				
<b>Streckenlänge / Flächenverbrauch</b>	Streckenlänge etwa 2,8 km Sehr hoher Flächenverbrauch (ca. 17,0 ha)	Streckenlänge etwa 1,9 km Verlauf auf bestehendem Wirtschaftsweg im Südosten Mäßiger Flächenverbrauch (ca. 10,8 ha)	Streckenlänge 2,3 km Anpassung der Linienführung an Gelände zur Minimierung des Flächenverbrauchs. Verlauf auf bestehendem Wirtschaftsweg im Südosten Mäßiger Flächenverbrauch (ca. 12,5 ha)	Streckenlänge 2,3 km Verlauf auf bestehenden Wirtschaftswegen im Südosten und im Norden Mäßiger Flächenverbrauch (ca. 13,3 ha)
<b>Zerschneidung / Isolation</b>	Zerschneidung des Pleichachhangs mit ökologisch wertvollen Biotop- und Habitatstrukturen Zerschneidung der offenen Feldflur auf der gesamten Strecke Abschnittsweise hohe Trennwirkung durch Dammlage und breiten Einschnitt	Ortsnahe Variante Reduzierte Restfläche zwischen Ortsrand und geplanter Straße Erhalt der offenen Feldflur westlich der Straße Abschnittsweise hohe Trennwirkung durch Dammlage	Ortsnahe Variante im Süden und Abrücken der Trasse im Norden Mittlere Restfläche zwischen Ortsrand und Straße Erhalt der offenen Feldflur im Süden, im Norden Zerschneidung der offenen Feldflur westlich der Straße	Ortsnahe Variante im Süden und Abrücken der Trasse im Norden Mittlere bis große Restfläche zwischen Ortsrand und Straße Erhalt der offenen Feldflur im Süden, im Westen und Norden Zerschneidung der offenen Feldflur westlich der Straße
<b>Bewertung</b>	Sehr hoher Flächenverbrauch und sehr massive Zerschneidung	Geringer bis mittlerer Flächenbedarf Geringe Zerschneidung von offener Landschaft durch ortsnahe Straßenführung Keine Zerschneidung wertvoller kleinstrukturierter Hanglagen	Geringer bis mittlerer Flächenbedarf Mittlere Zerschneidung von offener Landschaft durch abschnittsweise ortsnahe Straßenführung Keine Zerschneidung wertvoller kleinstrukturierter Hanglagen	Geringer bis mittlerer Flächenbedarf Mittlere Zerschneidung von offener Landschaft durch abschnittsweise ortsnahe Straßenführung Keine Zerschneidung wertvoller kleinstrukturierter Hanglagen

Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt, spezieller Artenschutz</b>				
<b>Biotope</b>				
<b>Betroffene Biotope</b>	Gesamtverlust durch Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 2,8km  Verlust von Biotopen lt. amtl Biotopkartierung durch Überbauung ca. 0,8 ha	Gesamtverlust durch Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 1,9km  Verlust von Biotopen lt. amtl Biotopkartierung durch Überbauung 0,2 ha	Gesamtverlust durch Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 2,3km  Verlust von Biotopen lt. amtl Biotopkartierung durch Überbauung ca. 0,1 ha	Gesamtverlust durch Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 2,3km  Verlust von Biotopen lt. amtl Biotopkartierung durch Überbauung ca. 0,1 ha
<b>Tierarten des Anhang IV FFH-Richtlinie</b>				
<b>Fledermausarten – Quartiere</b>	Verlust von potenziellen Quartier-bäumen im Bereich des Pleichachhangs und bei Streuobstbeständen anzunehmen	Verlust von 2 potenziellen Quartierbäumen im Bereich des Judengrabens	Verlust von potenziellen Quartierbäumen im Bereich eines Streuobstbestands (2 bis 3 Bäume)	Verlust von potenziellen Quartierbäumen im Bereich eines Streuobstbestands (1 bis 2 Bäume)
<b>Fledermausarten - Kollisionsrisiko</b>	Querung von drei bedeutsamen Leitstrukturen, die von strukturgebunden fliegenden Fledermäusen zwischen Ortschaft und freier Landschaft als Flugkorridor genutzt werden.  Möglichkeit der Eingriffsminderung durch Hop-over oder Gestaltung als Brückenbauwerk.  Zusätzlich Zerschneidung des Talhangs der Pleichach.	Querung von drei bedeutsamen Leitstrukturen, die von strukturgebunden fliegenden Fledermäusen zwischen Ortschaft und freier Landschaft als Flugkorridor genutzt werden.  Eine Querung durch Brücke mit ausreichender Breite gestaltet, so dass in diesem Fall keine erhebliche Beeinträchtigung entsteht.  Anlage von Hop-overn minimiert Beeinträchtigung an den beiden anderen Stellen.	Querung von drei bedeutsamen Leitstrukturen, die von strukturgebunden fliegenden Fledermäusen zwischen Ortschaft und freier Landschaft als Flugkorridor genutzt werden.  Möglichkeit der Eingriffsminderung durch Hop-over oder Gestaltung als Brückenbauwerk.	Querung von drei bedeutsamen Leitstrukturen, die von strukturgebunden fliegenden Fledermäusen zwischen Ortschaft und freier Landschaft als Flugkorridor genutzt werden.  Möglichkeit der Eingriffsminderung durch Hop-over oder Gestaltung als Brückenbauwerk.
<b>Haselmaus</b>	Betroffenheit im Bereich des Talhangs der Pleichach nicht vollständig auszuschließen.  Zerschneidung potenzieller Vorkommen im Bereich des Talhangs der Pleichach.	Keine Betroffenheit, da im Eingriffsgebiet keine geeigneten Lebensraumstrukturen vorhanden sind.	Keine Betroffenheit, da im Eingriffsgebiet keine geeigneten Lebensraumstrukturen vorhanden sind.	Keine Betroffenheit, da im Eingriffsgebiet keine geeigneten Lebensraumstrukturen vorhanden sind.

Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Feldhamster</b>	Großflächiger Lebensraumverlust durch lange Streckenführung und ausgeprägte Einschnitte sowie Dammlage. Sehr starke Zerschneidung des potenziellen Lebensraums. Trasse verläuft zwischen Nachweisen von Feldhamsterbauen und Sichtung eines Individuums im Jahr 2015.	Mäßiger Lebensraumverlust von etwa 5,9 ha. Isolation einer Restfläche zw. Ortslage und Straße. Minimiert durch ortsnahe Streckenführung – zu klein für eigenständige Teilpopulation. Erhalt eines großflächigen zusammenhängenden potenziellen Lebensraums westlich der Straße. Geringe Zerschneidung des Lebensraums	Mäßiger Lebensraumverlust. Isolation einer Restfläche zw. Ortslage und Straße in mittlerem Umfang – voraussichtlich zu klein für eigenständige Teilpopulation. Reduktion des zusammenhängenden potenziellen Lebensraums westlich der Straße. Mäßige Zerschneidung des Lebensraums	Mäßiger Lebensraumverlust. Isolation einer Restfläche zw. Ortslage und Straße in mittlerem Umfang – voraussichtlich zu klein für eigenständige Teilpopulation. Deutliche Reduktion des zusammenhängenden potenziellen Lebensraums westlich der Straße. Mäßige bis hohe Zerschneidung des Lebensraums
<b>Zauneidechse</b>	Betroffenheit im Bereich des Talhangs der Pleichach	Zauneidechsen-Habitat im Südosten der Trasse Betroffenheit kann durch Schutzmaßnahmen vermieden werden	Zauneidechsen-Habitat im Südosten der Trasse Betroffenheit kann durch Schutzmaßnahmen vermieden werden	Zauneidechsen-Habitat im Südosten der Trasse Betroffenheit kann durch Schutzmaßnahmen vermieden werden
<b>Bewertung Tierarten des Anhang IV</b>	Mäßige Beeinträchtigungen für Fledermausarten Potenzielle Beeinträchtigung der Haselmaus Sehr hohe Beeinträchtigung für Feldhamster Mäßige Beeinträchtigung der Zauneidechse	Geringe bis mäßige Beeinträchtigungen von Fledermausarten Geringe bis mäßige Beeinträchtigung des Feldhamsters Keine Betroffenheit Zauneidechse durch Vermeidungsmaßnahmen	Geringe bis mäßige Beeinträchtigungen von Fledermausarten Mäßige Beeinträchtigung des Feldhamsters Keine Betroffenheit Zauneidechse durch Vermeidungsmaßnahmen	Geringe bis mäßige Beeinträchtigungen von Fledermausarten Mäßige bis hohe Beeinträchtigung des Feldhamsters Keine Betroffenheit Zauneidechse durch Vermeidungsmaßnahmen

Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Betroffenheit Vogelarten nach VSchRL</b>				
<b>Feldvögel</b>	Großflächiger Lebensraumverlust durch lange Streckenführung und ausgeprägte Einschnitte sowie Dammlage. Ausgeprägtes Meideverhalten im Bereich der Dammlage. Sehr starke Zerschneidung der offenen Feldflur im Westen von Rimpar auf der gesamten Strecke.	Mäßiger Lebensraumverlust durch Flächeninanspruchnahme und Meideverhalten Ortsnahe Trassenführung minimiert den Eingriff, da großräumige offene Landschaft westlich der Straße erhalten bleibt Dammlage verstärkt Meideverhalten Minimierte Restfläche zwischen Ortslage und Straße. Geringe Zerschneidung	Mäßiger Lebensraumverlust durch Flächeninanspruchnahme und Meideverhalten Isolation einer Restfläche zw. Ortslage und Straße in mittlerem Umfang. Reduktion des zusammenhängenden Lebensraums westlich der Straße Mäßige Zerschneidung	Mäßiger Lebensraumverlust. Isolation einer Restfläche zw. Ortslage und Straße in mittlerem Umfang. Deutliche Reduktion des zusammenhängenden Lebensraums westlich der Straße. Mäßige bis hohe Zerschneidung
<b>Vogelarten mit dauerhaften Niststätten / Gehölzbrütende Vogelarten</b>	Mäßige Gehölzverluste im Bereich des Talhangs, wegbegleitender Gehölze sowie Streuobstbestände. Verlust von Habitatbäumen Zusätzlich Zerschneidung des Talhangs der Pleichach.	Geringe bis mäßige Gehölzverluste im Bereich Judengraben, 2 Habitatbäume, aber Zerschneidung einer ausgeprägten Gehölzstruktur.	Geringe bis mäßige Gehölzverluste im Bereich eines Streuobstbestands (2 bis 3 Habitatbäume) sowie wegbegleitender Gehölze.	Geringe bis mäßige Gehölzverluste im Bereich eines Streuobstbestands (1 bis 2 Habitatbäume) sowie wegbegleitender Gehölze.
<b>Beutegreifer / Waldohreule</b>	Sehr hohe Zerschneidung von Jagdhabitaten: Trassenverlauf trennt Gehölzstrukturen (Gehölze am Judengraben, Streuobst, Gehölze auf Pleichach-Hang, Feldgehölz mit Brutplatz der Waldohreule u.a.) von offener Feldflur. Stark erhöhtes Kollisionsrisiko	Geringe bis mäßige Zerschneidung: Querung der Gehölzstruktur am Judengraben. Gering bis mäßig erhöhtes Kollisionsrisiko	Mäßige Zerschneidung von Jagdhabitaten: Trassenverlauf trennt Gehölzstrukturen (Gehölze am Judengraben, Streuobst) von offener Feldflur. Mäßig erhöhtes Kollisionsrisiko	Mäßige Zerschneidung von Jagdhabitaten: Trassenverlauf trennt Gehölzstrukturen (Gehölze am Judengraben, Streuobst) von offener Feldflur. Mäßig erhöhtes Kollisionsrisiko

Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Bewertung Vogelarten</b>	Sehr hohe Betroffenheit von Feldvögeln  Mäßige Gehölzverluste Sehr hohe Zerschneidung (bezogen auf Jagdhabitats)	Geringe bis mäßige Betroffenheit von Feldvögeln  Geringe bis mäßige Gehölzverluste  Geringe bis mäßige Zerschneidung (bezogen auf Jagdhabitats)	Mäßige Betroffenheit von Feldvögeln  Geringe bis mäßige Gehölzverluste  Mäßige Zerschneidung (bezogen auf Jagdhabitats)	Mäßige Betroffenheit von Feldvögeln  Geringe bis mäßige Gehölzverluste  Mäßige Zerschneidung (bezogen auf Jagdhabitats)
<b>Schutzgut Mensch</b>				
<b>Wohnfunktion</b>	Abstand zu bestehenden Wohngebieten mind. ca. 450m, zu geplantem Wohngebiet ‚Wasserleiten‘ mind. 250m  keine Belastung durch Immissionen wegen großem Abstand	Abstand zu bestehenden Wohngebieten mind. ca. 150m, zu geplantem Wohngebiet ‚Wasserleiten‘ kein Abstand  mäßige Belastung durch Immissionen, keine Überschreitung der Grenzwerte	Abstand zu bestehenden Wohngebieten 150m bis 450m, zu geplantem Wohngebiet ‚Wasserleiten‘ teilweise kein Abstand  geringe Belastung durch Immissionen,	Abstand zu bestehenden Wohngebieten 150m bis 450m, zu geplantem Wohngebiet ‚Wasserleiten‘ ca. 250m  geringe Belastung durch Immissionen,
<b>Naherholung</b>	Erhalt von Feldflur und Wegen am direkten Ortsrand Zerschneidung von ca. 7 Wegeverbindungen  Hohe Trennwirkung durch Dammlage und breiten Einschnitt	Reduzierte Restfläche zwischen Ortsrand und geplanter Straße Erhalt der offenen Feldflur westlich der Straße  Abschnittsweise Trennwirkung durch Dammlage, sonst Verlauf auf bereits vorh. Wegen  Erhalt kreuzungsfreie Wegeverbindung Weidleinsweg durch Brücke	Abschnittsweise reduzierte Restfläche zwischen Ortsrand und geplanter Straße  Erhalt der offenen Feldflur westlich der Straße  Abschnittsweise Trennwirkung durch Dammlage, sonst Verlauf auf bereits vorh. Wegen	Abschnittsweise reduzierte Restfläche zwischen Ortsrand und geplanter Straße  Abschnittsweise Erhalt der offenen Feldflur westlich der Straße  Abschnittsweise Trennwirkung durch Dammlage, sonst Verlauf auf bereits vorh. Wegen
<b>Schutzgut Boden</b>				
<b>Funktionsverlust durch Überbauung</b>	Neuversiegelung, dauerhafte Überbauung (Überschüttung) und Verdichtung auf einer Streckenlänge von ca. 2,8km	Neuversiegelung, dauerhafte Überbauung (Überschüttung) und Verdichtung auf einer Streckenlänge von ca. 1,9km	Neuversiegelung, dauerhafte Überbauung (Überschüttung) und Verdichtung auf einer Streckenlänge von ca. 2,3km	Neuversiegelung, dauerhafte Überbauung (Überschüttung) und Verdichtung auf einer Streckenlänge von ca. 2,3km

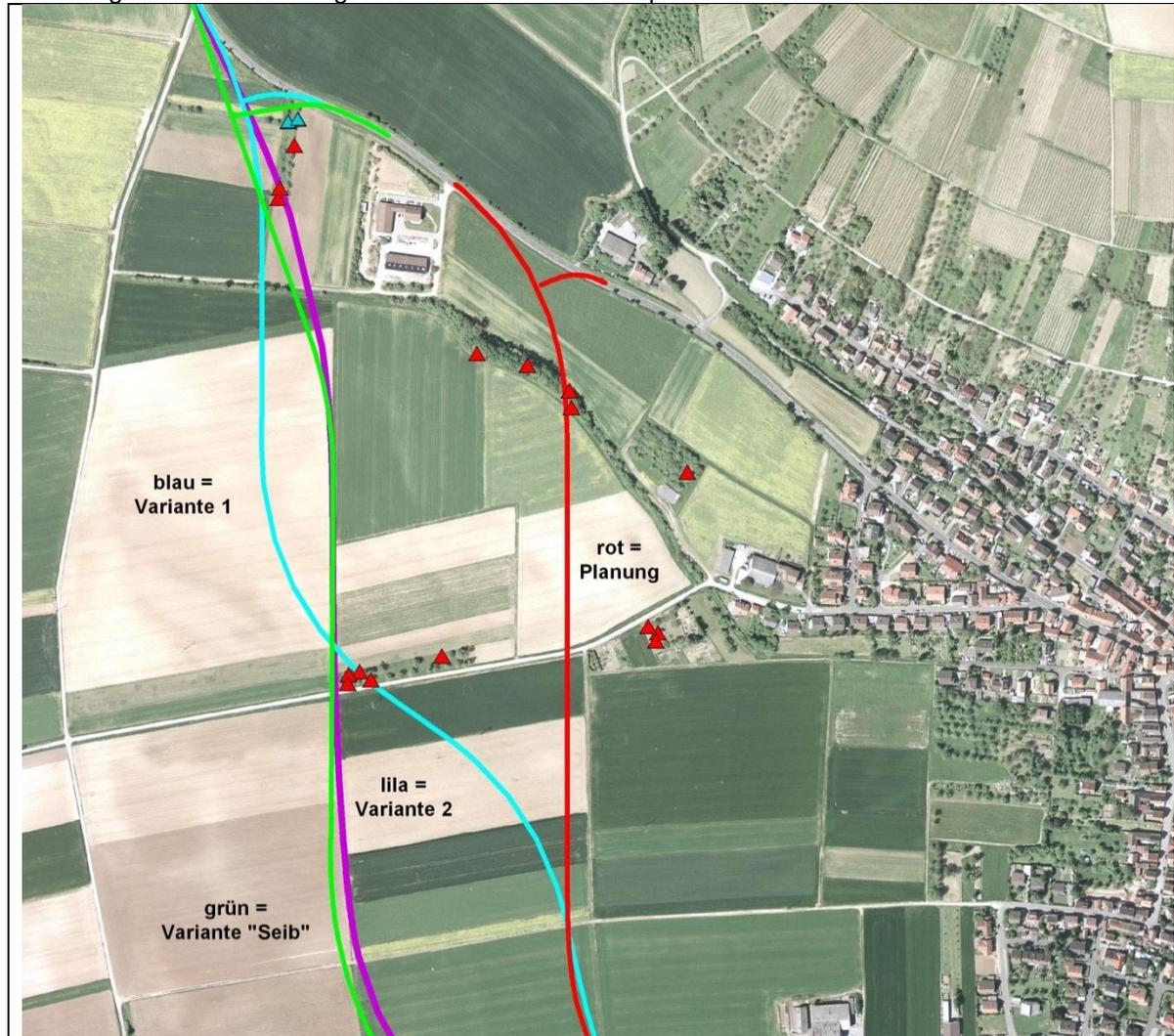
Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Schutzgut Wasser</b>				
<b>Funktionsverlust Grundwasserneubildung durch Versiegelung</b>	Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 2,8km	Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 1,9km	Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 2,3km	Neuversiegelung auf einer Streckenlänge von ca. 2,3km
<b>Schutzgut Luft und Klima</b>				
<b>Potentielle Funktionsminderung durch Zerschneidung von Kaltluftleitbahnen und Überbauung von Kalt-/ Frischluftentstehungsgebieten mit Siedlungsbezug</b>	Baukörper Dammbereich westl. des Ortes vermutlich wie Planung Wenig Beeinträchtigung Kaltluftabfluß durch großen Abstand zur Siedlung	Baukörper Dammbereich westl. des Ortes relevante Streckenlänge ca. 500m Keine Beeinträchtigung Kaltluftabfluß durch Brückenbauwerk	Baukörper Dammbereich westl. des Ortes vermutlich wie Planung Wenig Beeinträchtigung Kaltluftabfluß durch abschnittsweise großen Abstand zur Siedlung	Baukörper Dammbereich westl. des Ortes vermutlich wie Planung Wenig Beeinträchtigung Kaltluftabfluß durch großen Abstand zur Siedlung
<b>Anreicherung Schadstoffimmissionen in straßen nahen Siedlungsbereichen</b>	keine Belastung durch Immissionen wegen großem Abstand Verbesserung der Schadstoffbelastung im Ortskern ist anzunehmen	mäßige Belastung durch Immissionen, keine Überschreitung der Grenzwerte Verbesserung der Schadstoffbelastung im Ortskern ist anzunehmen	Geringe Belastung durch Immissionen wegen abschnittsweise großem Abstand Verbesserung der Schadstoffbelastung im Ortskern ist anzunehmen	Geringe Belastung durch Immissionen wegen abschnittsweise großem Abstand Verbesserung der Schadstoffbelastung im Ortskern ist anzunehmen
<b>Schutzgut Landschaft</b>				
<b>Landschaftsbild und Erholungsfunktion</b>	Starker Eingriff aufgrund großer Streckenlänge und tiefem Einschnitt in landschaftlich wertvollen Bereich Beeinträchtigung durch gestörtes Landschaftsbild und Trennwirkung der Straße	Mäßiger Eingriff aufgrund geringerer Streckenlänge und Einschnitten und Dammlagen in wenig wertvolle Bereiche Beeinträchtigung durch gestörtes Landschaftsbild und Trennwirkung der Straße	Mäßiger Eingriff aufgrund geringerer Streckenlänge und Einschnitten und Dammlagen in wenig wertvolle Bereiche Beeinträchtigung durch gestörtes Landschaftsbild und Trennwirkung der Straße	Mäßiger Eingriff aufgrund geringerer Streckenlänge und Einschnitten und Dammlagen in wenig wertvolle Bereiche Beeinträchtigung durch gestörtes Landschaftsbild und Trennwirkung der Straße

Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Zusammenfassende Bewertung des Schutzgutes „spezieller Artenschutz –Rangfolge der Varianten</b>				
	<p><b>Ungünstigste Variante:</b>            Sehr hohe Beeinträchtigung von Feldhamster und Feldvögeln            Sehr hohe Zerschneidung            Mäßige Beeinträchtigung der Zauneidechse            Mäßige Beeinträchtigungen von Fledermausarten, gehölzbrütenden Vogelarten</p>	<p><b>Günstigste Variante</b>            Geringe bis mäßige Beeinträchtigung des Feldhamsters            Geringe bis mäßige Beeinträchtigungen von Feldvögeln, Fledermausarten, gehölzbrütenden Vogelarten            Geringe bis mäßige Zerschneidung            Keine erhebliche Beeinträchtigung der Zauneidechse</p>	<p><b>Variante im mittleren Bereich</b>            Mäßige Beeinträchtigung des Feldhamsters            Mäßige Beeinträchtigung der Feldvögel            Geringe bis mäßige Beeinträchtigung von Fledermausarten und gehölzbrütenden Vogelarten            Mäßige Zerschneidung            Keine erhebliche Beeinträchtigung der Zauneidechse</p>	<p><b>Variante im mittleren Bereich</b>            Mäßige bis hohe Beeinträchtigung des Feldhamsters            Mäßige Beeinträchtigung der Feldvögel            Geringe bis mäßige Beeinträchtigung von Fledermausarten und gehölzbrütenden Vogelarten            Mäßige Zerschneidung            Keine erhebliche Beeinträchtigung der Zauneidechse</p>

Varianten	<del>Variante Seib</del> Trasse Variante Seib	Planung	Variante 1	Variante 2
<b>Zusammenfassende Bewertung der weiteren Schutzgüter</b>				
	<p><b>Ungünstigste Variante:</b></p> <p>Keine Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch Immissionen wegen großem Abstand</p> <p>Hohe bis mäßige Beeinträchtigung Naherholung, da Trennwirkung hoch, jedoch gering am Ortsrand</p> <p>Hohe Beeinträchtigung der Bodenfunktion</p> <p>Hoher Verlust von Flächen zur Grundwasserneubildung</p> <p>Keine erhebliche Belastung von Luft und Klima im siedlungsnahen Bereich</p> <p>Hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch starken Einschnitt in wertvolle Bereiche und große Streckenlänge</p>	<p><b>Günstigste Variante</b></p> <p>Mäßige Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch Immissionen, keine Überschreitung der Grenzwerte</p> <p>Geringe bis mäßige Beeinträchtigung der Naherholung durch Trennwirkung</p> <p>Gering bis mäßige Beeinträchtigung der Bodenfunktion</p> <p>Gering bis mäßiger Verlust von Flächen zur Grundwasserneubildung</p> <p>Gering bis mäßige Belastung von Luft und Klima im siedlungsnahen Bereich</p> <p>Geringe bis mäßige Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Einschnitt/ Dammlagen und geringste Streckenlänge</p>	<p><b>Variante im mittleren Bereich</b></p> <p>Gering bis mäßige Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch Immissionen</p> <p>Mäßige Beeinträchtigung der Naherholung durch Trennwirkung</p> <p>Mäßige Beeinträchtigung der Bodenfunktion</p> <p>Mäßiger Verlust von Flächen zur Grundwasserneubildung</p> <p>Geringe Belastung von Luft und Klima im siedlungsnahen Bereich</p> <p>Mäßige Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Einschnitt/ Dammlagen und mittlere Streckenlänge</p>	<p><b>Variante im mittleren Bereich</b></p> <p>Gering bis mäßige Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch Immissionen</p> <p>Mäßige Beeinträchtigung der Naherholung durch Trennwirkung</p> <p>Mäßige Beeinträchtigung der Bodenfunktion</p> <p>Mäßiger Verlust von Flächen zur Grundwasserneubildung</p> <p>Geringe Belastung von Luft und Klima im siedlungsnahen Bereich</p> <p>Mäßige Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Einschnitt/ Dammlagen und mittlere Streckenlänge</p>

Der Vergleich der vier Varianten zeigt, dass die gewählte Trasse besonders hinsichtlich des speziellen Artenschutzes, aber auch bezüglich der übrigen Schutzgüter als die günstigste Alternative einzustufen ist. Wesentliche Gründe dafür sind der vergleichsweise geringe Flächenverbrauch und die ortsnahe Streckenführung, durch die die Zerschneidungswirkung der Landschaft minimiert werden konnte.

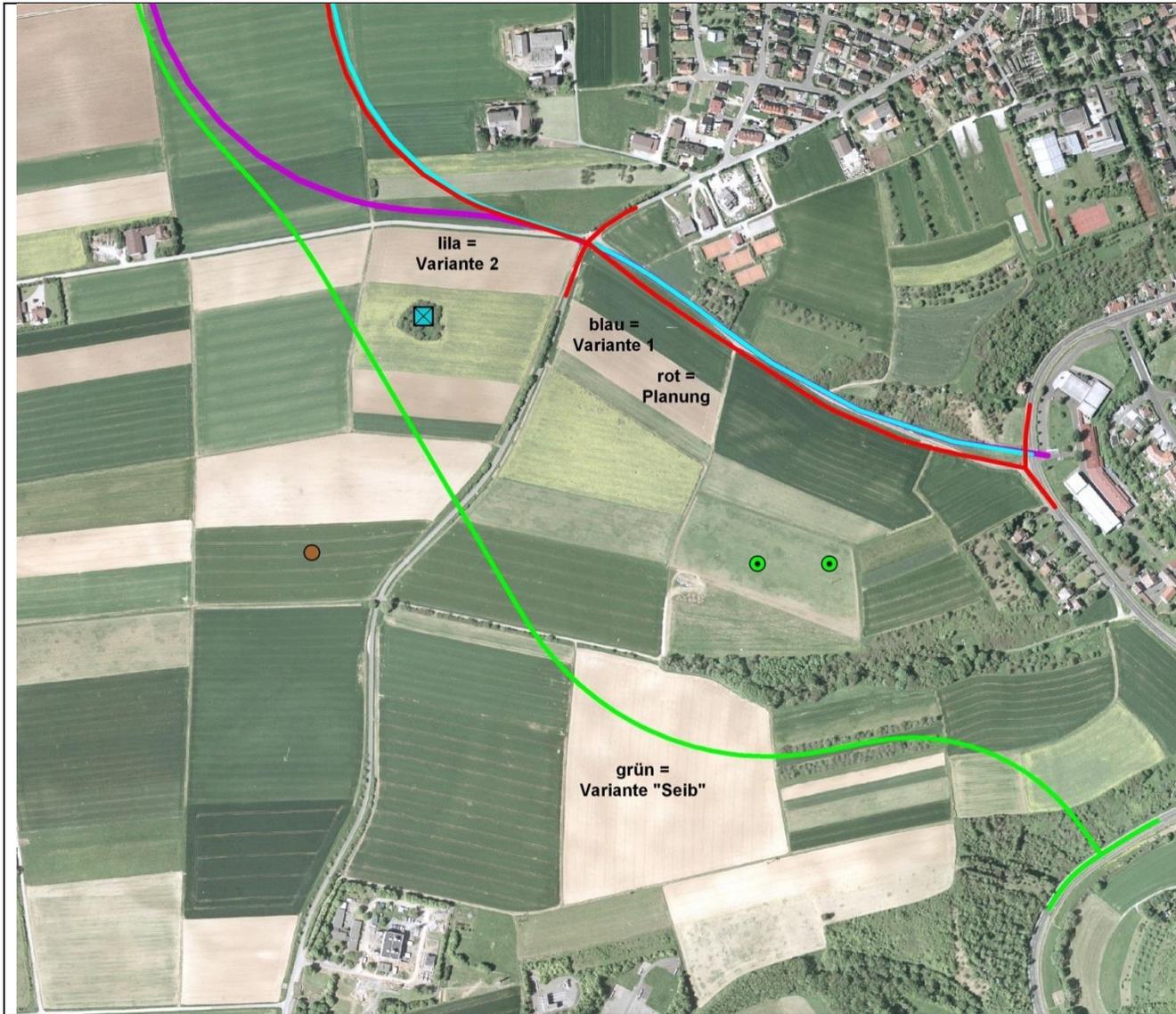
Abbildung zum Variantenvergleich im Hinblick auf den speziellen Artenschutz



**Bild 1:** Nordteil des Plangebietes

Rote Dreiecke = Habitatbäume

Blaue Dreiecke = Nistkästen



**Bild 2:** Südteil des Plangebietes

Grüne Punkte = Feldhamsterbau 2015

Brauner Punkt = Sichtung Feldhamster 2015

Blaues Quadrat = Nistplatz Waldohreule

### 3.3.5 Immissionsschutz

In Unterlage 17.1 und 17.2 wurden die Auswirkungen der Westumfahrung auf Lärm und Luft untersucht.

Unter Zugrundelegung der maximalen Belastungswerte aus West- und Südumfahrung auf der Basis des DTV 2010 ergeben sich für die Planfeststellungsvariante für die Anwohner im Umfeld der Baumaßnahme keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Bei den Varianten 1 und 2 und der ~~Trassenvariante 2008/2009~~ Trasse Variante Seib sinken mit der zunehmenden Entfernung von der Wohnbebauung auch die Immissionen weiter.

Die Verkehrsbelastung der Westumfahrung liegt im Planfall Westumfahrung mit max. 3900 Kfz/24h unter der Belastung im Planfall West- und Südumfahrung mit max. 5000 Kfz/24 h (Prognose 2015 Basis DTV 2010).

**Tabelle 7 9: Wertung der Immissionen**

	Planfeststellungsvariante	Variante 1	Variante 2	<del>Trassenvariante 2008/2009</del> Trasse Variante Seib
Lärm	+	+	+	++
Luftschadstoffe	+	+	+	++

++ = sehr gut

+ = gut

0 = mittel

- = schlecht

-- = sehr schlecht

### 3.3.6 Wirtschaftlichkeit

Die Baukosten werden auf ca. ~~5,5 6~~ – ~~6,0 8~~ Mio. €/km geschätzt.

Entsprechend den Baulängen

Planfeststellungsentwurf mit ~~1,905 km~~ 1.899 km

Variante 1 mit 2,214 km

Variante 2 mit 2,353 km

~~Trassenvariant 2008/2009~~

Trasse Variante Seib mit 2,776 km

ist der Planfeststellungsentwurf auch die wirtschaftlichste Lösung, gefolgt von den Varianten V 1 und V 2. Die ~~Trassenvariante 2008/2009~~ Trasse Variante Seib ist die teuerste Lösung.

### **3.4 Gewählte Linie**

Die untersuchten Trassenvarianten liegen auf Gemarkung Rimpar. Die Planungshoheit im Bereich der Gemarkung Rimpar obliegt dem Markt Rimpar.

Die Planung zur [Trassenvariante 2008/2009 \(Hyder-Seib\) Trasse Variante Seib](#) wurde vom Markt Rimpar durchgeführt und nach Vorlage im Gemeinderat verworfen.

Die Trassenvarianten 1 + 2 sowie der Planfeststellungsentwurf wurden im Gemeinderat abgewogen. Der Gemeinderat hat sich einstimmig für die vorliegende Lösung ausgesprochen.

Weitere Abstimmungen fanden mit dem Amt für ländliche Entwicklung, dem örtlichen Bauernverband, der Regierung von Unterfranken, dem Staatlichen Bauamt und den Umwelt- und Landschaftsfachplanern statt. Einvernehmlich wurde festgestellt, dass die Planfeststellungstrasse die geringsten Auswirkungen erwarten lässt und deshalb dem weiteren Verfahren zu Grunde gelegt werden soll.

#### **3.4.1 Raumordnung und Städtebau**

Die Westumfahrung ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Rimpar enthalten. Die Randbedingungen der örtlichen Bauleitplanung sind mit dem Markt Rimpar abgestimmt und im Planfeststellungsentwurf berücksichtigt.

#### **3.4.2 Verkehrsverhältnisse**

Durch die Reduzierung der Verkehrsbelastung im Ortsbereich Rimpar können in der Ortsdurchfahrt Rimpar die Verkehrsverhältnisse erheblich verbessert werden.

#### **3.4.3 Straßenbauliche Infrastruktur**

Die Westumfahrung stellt eine direkte Verbindung der Günterslebener Straße (Wü 3) mit der St 2294 (Niederhoferstraße) dar und ist damit eine sinnvolle Ergänzung des überörtlichen Straßennetzes.

#### **3.4.4 Umweltverträglichkeit**

Die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nicht.

Die Auswirkungen der Maßnahme werden in den Unterlagen 9, 17 und 19 untersucht und bewertet.

#### **3.4.4.1 Lärm und Schadstoff**

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Günterslebener Straße (Wü 3) und Niederhoferstraße (St 2294) wird die Lärm- und Schadstoffbelastung durch die Reduzierung der Verkehrsbelastung gemindert.

Lärmvorsorgemaßnahmen aus dem Neubau der Westumfahrung müssen nicht getroffen werden (siehe Unterlage 17.1).

Auch die Schadstoffkonzentration der Luft durch den Bau der Westumfahrung lässt keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen erwarten.

Als Nachweis wurde eine schalltechnische Untersuchung nach RLS-90 (Unterlage 17.1) sowie eine Abschätzung der lufthygienischen Situation nach RLuS 2012 (Unterlage 17.2) durchgeführt.

Zur Überprüfung einer möglichen Störung des Kaltluftabflusses durch den Straßendamm wurde eine klimatologische Untersuchung (Unterlage 17.3) durchgeführt. Danach sind keine negativen Auswirkungen durch den Bau der Westumfahrung zu erwarten.

#### **3.4.4.2 Natur und Landschaft**

In Unterlage 9 und 19 sind im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung und im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft dargelegt.

Unter Berücksichtigung der in diesen Ausführungen genannten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ist eine Verschlechterung des Natur- und Landschaftsbestandes auszuschließen.

#### **3.4.4.3 Land- und Forstwirtschaft**

Die durch das Bauvorhaben erfolgenden Eingriffe in land- bzw. forstwirtschaftlich genutzte Flächen werden in einem gesonderten Flurbereinigungsverfahren behandelt.

#### **3.4.4.4 Flächenbedarf für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen**

Die beanspruchten Flächen werden durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen, deren Flächenbedarf bei ca. ~~4,6~~ 9,93 ha liegt, kompensiert.

Für Baustelleneinrichtung und Zwischenlager werden keine zusätzlichen Flächen zur Verfügung gestellt. Die Baustelleneinrichtung wird nur innerhalb des Baufeldes erfolgen.

#### **3.4.4.5 Trinkwasserschutzgebiete**

Trinkwasserschutzgebiete sind nicht vorhanden

#### **3.4.4.6 Überschwemmungsgebiete**

Das Ausbauvorhaben liegt infolge der Höhenlage außerhalb von Überschwemmungsgebieten. In den Hochwasserabflussquerschnitt der Pleichach wird nicht eingegriffen.

#### **3.4.4.7 Bebaute Gebiete**

Wohngebiete befinden sich in einem Abstand von mehr als 150 m zur Westumfahrung.

### **4 Technische Gestaltung der Maßnahme**

Bei der Planung wurden die von der Obersten Baubehörde eingeführte Richtlinien und Empfehlungen zugrunde gelegt.

Zudem wurde die Befahrbarkeit der Straße und der Kreisverkehre mittels eines dynamischen Schleppkurvenprogrammes überprüft.

Somit werden bei vorliegendem Bauvorhaben die verkehrssicherheits- und straßenplanungstechnischen Grundsätze (Regeln der Technik) beachtet.

#### **4.1 Ausbaustandard**

##### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Als Regelquerschnitt wird entsprechend dem Ausbaustandard der Kreisstraße Wü 3 ein RQ 10 gewählt.

Die Westumfahrung ist nach RIN in die Kategorie LS III und nach RAL in die Entwurfsklasse EKL 3 einzustufen. Nach RAL wäre für die Entwurfsklasse 3 ein Regelquerschnitt RQ 11 mit 8 m Fahrbahnbreite vorzusehen. Da die zu erwartende Schwerverkehrsbelastung der Westumfahrung unter 300 Kfz/24 h liegt, wird für die Westumfahrung gem. Einführungserlass der Obersten Baubehörde zur RAL 2012 vom 29.10.2013 entsprechend dem Bestandsausbau der Wü 3 eine Fahrbahnbreite von 7 m entsprechend RQ 10 vorgesehen.

Die Linienführung soll zur Minimierung des Landverbrauchs und der Eingriffe in Natur und Landschaft mit Mindestelementen erfolgen.

Fußgänger und Radfahrer sind nur im Streckenabschnitt zwischen Burgstraße und Niederhoferstraße zu berücksichtigen. In diesem Bereich werden

Fußgänger und Radfahrer parallel zur Fahrbahn auf öffentlichen Feld- und Waldwegen gemeinsam mit dem landwirtschaftlichen Verkehr geführt.

#### 4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Ziel der Baumaßnahme ist es, unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung die Mindestqualitätsstufe D zu erreichen. Mit der Wahl des Querschnitts RQ10 und der Kreisverkehrsplätze kann dies gewährleistet werden.

#### 4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Die Westumfahrung soll als Kreisstraße gewidmet werden.

Die bisherige Ortsdurchfahrt der Wü 3 im Zuge der Günterslebener Straße wird von der Westumfahrung bis zur Einmündung in die St 2294 am Marktplatz Rimpur zur Ortsstraße abgestuft.

#### 4.3 Linienführung

Die Planungsgeschwindigkeit für die Entwurfsklasse 3 beträgt 90 km/h. Im Knotenpunktsbereich Einmündung Günterslebener Straße wird die zulässige Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt.

Im Bereich der Knotenpunkte Kreisverkehr Westumfahrung/Burgstraße/Alte Würzburger Straße und Kreisverkehr Westumfahrung/Niederhoferstraße werden Geschwindigkeitstrichter mit  $V_{zul} = 70 \text{ km/h} - 50 \text{ km/h}$  angeordnet.

#### 4.3.1 Streckenabschnitt von Bau-km 0+000 bis 1+905 1+899

- Straßenfunktion: regionale Landstraße
- Straßenkategorie: LS III
- Entwurfsklasse: EKL 3

**Tabelle 8: Entwurfselemente**

Entwurfselemente		Entwurf	Grenzwert nach RAL
Kurvenmindestradius	$R_{min} \text{ (m)}$	300	300
Klothoidenmindestparameter	$A_{min} \text{ (m)}$	100	100
Mindestlängsneigung	$\min s \text{ (%)}$	1,0	0,5
Höchstlängsneigung	$\max s \text{ (%)}$	7,5*	6,5
Kuppenmindesthalbmesser Freistrecke	$\min H_K \text{ (m)}$	4.250	5.000 (kann um bis zu 15 % überschritten werden)
Wannenmindesthalbmesser Freistrecke	$\max H_W \text{ (m)}$	3.000	3.000
Kuppenmindesthalbmesser Bereich Kreisverkehr	$(v_e = 50 \text{ km/h})$	2.005	
Wannenmindesthalbmesser	$(v_e = 50 \text{ km/h})$	1.500	

<u>Bereich Kreisverkehr</u>			
Mindestquerneigung	min q (%)	2,50	2,5
Höchstquerneigung	max q (%)	7,0	7,0

~~\*) Die Schrägneigung beträgt weniger als 10 %~~

Länge der Ausbaustrecke: ~~1.905 m~~ 1.899 m

#### 4.3.2 **Kreisverkehre in Bau-km 1+300 und ~~1+905~~ 1+899 mit Anschlussästen**

Kleiner Kreisverkehr mit einstreifig befahrbarer Kreisfahrbahn und einstreifigen Zufahrten.

##### **Kreisverkehr**

Außendurchmesser:	D	=	40 m
Breite Kreisring:	B <sub>K</sub>	=	7,50 m
Querneigung nach außen:	q	=	2,5 %
Breite Zufahrt	B <sub>Z</sub>	=	4,5 m
Breite Ausfahrt	B <sub>A</sub>	=	4,75 m

Da die Anschlussäste rechtwinklig an den Außendurchmesser anschließen, die Kreisinsel eine deutliche Umlenkung der in den Kreisverkehr einfahrenden Fahrzeuge bedingt und zudem die Knotenpunktsausfahrten einstreifig angelegt werden, sind vorstehende Entwurfselemente nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausg. 2006, für den städtischen Kreisverkehr geeignet.

##### **Anschlüsse an den Kreisverkehr**

Die Burgstraße, die Alte Würzburger Straße und die Niederhoferstraße (St 2294) ~~und die Zufahrt zum Gewerbegebiet~~ werden an die Kreisverkehre angeschlossen.

Das Grundstück Fl.Nr. 5271 wird über eine Zufahrt an den Kreisverkehr Westumfahrung/St 2294 angeschlossen. Hierüber ist vom Grundstückseigentümer eine Vereinbarung mit dem Freistaat Bayern abzuschließen.

Die Alte Würzburger Straße ist zwar als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet, der Ausbaustandard und die Funktion entsprechen jedoch einer Ortsstraße. Ein Anschluss an den Kreisverkehr ist mangels Alternativen erforderlich.

Die Kurvenmindestradien beziehen sich auf den direkten Einmündungsbereich der Anschlussäste an den Kreisverkehr.

Die Befahrbarkeit der Kreisverkehre und deren Anschlussäste wurden mittels eines dynamischen Schleppkurvenprogrammes überprüft.

#### 4.4 Querschnittsgestaltung

Für die Festlegung des Fahrbahnquerschnittes wird wegen des zu erwartenden SV-Anteil von < 300 Kfz/24 h vom Querschnitt RQ 11 nach RAL abgewichen.

Gewählt wird entsprechend dem bestehenden Ausbaustandard der Wü 3 eine Fahrbahnbreite von 7 m (RQ 10).

~~Für den Fahrbahnquerschnitt des Kreisverkehrs ist auch das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, zu beachten.~~

##### 4.4.1 Streckenabschnitt von Bau-km 0+000 bis ~~1+905~~ 1+899

Folgende Querschnittsbreite wird gewählt:

Fahrbahn:	7,00 m
Bankett beidseits:	1,50 m
Gesamtquerschnittsbreite:	10,00 m
Fußgänger- und Radverkehrsflächen:	
Breite Gehweg – Radfahrer frei:	2,5 – 3,0 m + (0,50 m Sicherheitsraum zum Fahrbahnrand)

##### 4.4.2 Kreisverkehre in Bau-km 1+300 und ~~1+905~~ 1+899 mit Anschlussästen

Nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, sind für den einstreifig befahrenen Kreisverkehr und dessen Anschlussäste folgende Fahrbahnbreiten zwischen den Borden vorgesehen:

<u>Querschnittsbreiten:</u>	Breite zwischen den Borden
Kreisverkehr:	7,50 m (1-streif. Fahrbahn)
Zufahrten	$B_Z = 4,50$ m
Ausfahrten	$B_A = 4,75$ m
Fahrbahnteiler:	$\geq 2,50$ m

Fußgänger- und Radverkehrsflächen:

Breite Gehweg – Radfahrer frei:	2,50 m + (0,50 m Sicherheitsraum zum Fahrbahnrand)
---------------------------------	----------------------------------------------------

##### 4.4.3 Landwirtschaftliche Wege

Die Befestigungsbreiten und –arten des geplanten landwirtschaftlichen Ersatzwegenetzes werden nach DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) festgelegt.

Die untergeordneten Wege werden unbefestigt (Erdwege) mit 4 m Breite hergestellt.

Übergeordnete Wege werden mit Asphalt befestigt und je nach Nutzungsart mit einer Breite von

4,0 m Asphalttragdeckschicht bzw. <u>2 x 0,5 m</u> Bankett 5,0 m gesamt erstellt.	4,75 m Asphalttragdeckschicht <u>2 x 0,75 m</u> Bankett 6,25 m gesamt
--------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------

#### **4.4.4 Fahrbahnbefestigung**

Für eine Belastung von max. 5.100 Kfz/24 h, einen Schwerverkehrsanteil von max. 6 %, einer Längsneigung von max. 7,5 % und einer Fahrbahnbreite von 7,0 m ergibt sich nach RSTO 12 für die Westumfahrung eine Bauklasse BK 10.

Der Aufbau erfolgt nach Bauklasse 10 RSTO 12  
mit 4 cm Asphaltbetondeckschicht  
8 cm Asphaltbinderschicht  
14 cm Asphalttragschicht  
44 – 54 cm Frostschuttschicht  
70 – 80 cm gesamt

Im Bereich der Kreisverkehrsfahrbahn wird die Bauklasse BK 32 mit 18 cm Asphalttragschicht gewählt.

#### **4.4.5 Böschungsgestaltung**

Die im Planungsabschnitt angetroffenen Baugrundverhältnisse erlauben die Herstellung der Einschnittsböschungen mit einer Regelneigung von 1:1,5. Die Dammböschungen können nach vorheriger geotechnischer Aufbereitung ebenfalls bis 6 m Höhe mit einer Regelneigung von 1:1,5 errichtet werden, über 6 m Höhe mit 1:1,8.

#### **4.4.6 Hindernisse in Seitenräumen**

Gemäß LBP (Unterlage 12) sind im Bereich des Judengrabens und im Bereich des Kreisverkehrs Burgstraße zum Schutz der Fledermäuse Baumpflanzungen als „Hop Over“ am Fahrbahnrand herzustellen. Hier sind Schutzplanken nach RPS anzuordnen.

## 4.5 Knotenpunkte

### 4.5.1 Einmündung Günterslebener Straße

Einmündungsstelle: Bau-km 0+136

Die Einmündung der Günterslebener Straße (Wü 3 alt) erfolgt höhengleich mit Linksabbiegetyp LA 2.

In der Zufahrt wird ein kleiner Tropfen angeordnet.

Der Rechtsabbieger folgt einem 3-teiligen Korbbogen mit  $R_H = 12$  m.

### 4.5.2 Kreisverkehrsplätze

Kreuzungsstelle: Bau-km 01+300 und ~~1+905~~ 1+899

Prinziplösung: Einstreifig befahrener Kreisverkehrsplatz mit einstreifigen Zufahrten auf den Anschlussästen.

Außendurchmesser:  $D = 40$  m

Fahrbahnbreiten: Kreisfahrbahn: 7,50 m  
Zufahrten: 4,50 m  
Ausfahrten: 4,75 m

Fahrbahnteiler: In den Einmündungen der Hauptverkehrsstraßen mit Breite  $\geq 2,50$  m

Eckausrundungen: Zufahrt  $R_Z = 14$  m  
Ausfahrt  $R_A = 16$  m

Überquerungen: In den Anschlussästen der Zufahrten Alte Würzburger Straße und Westumfahrung Ostast am Kreisverkehr Burgstraße (1+300) und an allen Anschlussästen am Kreisverkehr St 2294 (~~1+905~~ 1+899) werden kreisverkehrsnahe Querungsstellen für Radfahrer und Fußgänger vorgesehen. Diese werden barrierefrei ausgebildet.

Sichtverhältnisse: Halte- und Anfahrtsichtweiten sind eingehalten. Die Kreisverkehre einschließlich deren Einmündungen werden gesondert beleuchtet.

Beleuchtung: Die Kreisverkehrsplätze werden beleuchtet.

### 4.5.3 Zufahrten

Die Zufahrten öffentlicher Feld- und Waldwege ~~bei 1+530 und 1+850~~ erfolgen höhengleich ohne zusätzliche Maßnahmen.

### 4.6 Besondere Anlagen

- entfällt –

### 4.7 Ingenieurbauwerke

Durch den Bau der Westumfahrung sind 2 Ingenieurbauwerke erforderlich.

BW 1: Durchlass Judengraben

BW 2: Brücke über den Weidleinsweg

#### 4.7.1 Durchlass Judengraben

Bauwerk	BW 1
Bau-km	0+263
Lichte Weite	2,00 m
Lichte Höhe	3,0 m
Kreuzungswinkel	ca. 45,5 gon
Länge	ca. <del>60,5 m</del> 67,6 m
Gründung	flach

#### 4.7.2 Brücke über den Weidleinsweg

Bauwerk	BW 2
Bau-km	0+515
Lichte Weite	7,0m
Lichte Höhe	5,0 m
Kreuzungswinkel	ca. 84,4 gon
Breite zwischen den Geländern	ca. 22,5 m
Gründung	flach

### 4.8 Lärmschutzanlagen

Es sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Die Bushaltestelle an der Westseite der Niederhoferstraße wird verlegt und als Busbucht nach RAST 06 Bild 92 ausgebildet.

Die Haltestelle wird barrierefrei gestaltet.

#### **4.10 Leitungen**

Durch den Bau der Westumfahrung müssen mehrere Leitungen der öffentlichen bzw. privaten Ver- und Entsorgung sowie Telekommunikationslinien lage- und Höhenmäßig an die neuen Verhältnisse angepasst werden.

Die Verlegung regelt sich nach den bestehenden Rahmen- bzw. Gestattungsverträgen sowie den gesetzlichen Bestimmungen. Nähere Einzelheiten können dem Regelungsverzeichnis entnommen werden.

#### **4.11 Baugrund, Erdarbeiten**

Im Bereich der Baumaßnahme wurden vom Geotechnischen Institut Prof. Dr. Biedermann Bodenuntersuchungen durchgeführt.

Unter Oberboden mit 0,2 – 0,35 m Dicke folgen unterschiedlich dicke Lößlehme mit 3,0 – 4,3 m. Darunter folgen im wesentlichen Ton- bzw. Mergelsteine mit darauffolgenden Kalksteinen.

Grundwasser wurde erst in einer Tiefe von rd. 9 m angetroffen. Mit Schichtenwasser ist zu rechnen.

Der Untergrund ist in die Frostempfindlichkeitsklassen F2 – F3 einzustufen.

An den Dammaufstandsflächen sind Bodenverbesserungen durchzuführen.

Die Gradienten der Westumfahrung wurde so festgelegt, dass ein weitest gehender Massenausgleich in der Baustrecke erfolgt.

Oberboden wird abgetragen, im Baufeld gelagert und wieder angedeckt. Die chemische Analyse des Baugrunds ergab eine Einstufung in max. Z 1.1 nach LAGA. Das Material kann damit sowohl wieder eingebaut werden als auch im Untergrund verbleiben.

In der Maßnahme besteht ein Massenausgleich zwischen Abtrag und Auftrag. Es fallen nur geringe Überschusserdmassen an, die im Böschungsbereich eingebaut werden.

## 4.12 Entwässerung

### 4.12.1 Geohydrologie/Vorflutverhältnisse

Im Planungsbereich stehen der bestehende Judengraben im Westen und die Pleichach als Vorfluter zur Verfügung.

Im Bereich der zu errichtenden Bauwerke kann es zu lokalen Schichtwasseraustritten kommen.

Für die Bauwerke ist eine Wasserhaltung während der Bauzeit erforderlich. Der Vorhabensträger beantragt eine gehobene Erlaubnis für das Zutageleiten und das Ableiten von Schichtenwasser sowie dessen Einleitung in oberirdische Gewässer während der Bauzeit.

### 4.12.2 Entwässerungsabschnitte

Das anfallende Oberflächenwasser teilt sich in 3 Entwässerungsabschnitte einschließlich der entsprechenden Behandlungsanlagen in Form von Regenrückhaltebecken bzw. kombinierte Absetz- und Rückhaltebecken sowie der dazu gehörigen Vorflut- und Einleitungsmengen auf.

Auf die hydrotechnische Untersuchung in Unterlage 18 wird Bezug genommen.

**Tabelle 9 10: Entwässerungsabschnitte und Bauwerke**

lfd.Nr.	Entwässerungsabschnitt	Absetzbecken	Rückhaltebecken	Vorfluter	Drosselabfluss l/s
1	0+000 – 0+832	-	RRB 1 1650 m <sup>3</sup>	Judengraben	70 l/s
2	0+832 – 1+300	-	RRB 2 <del>1.300 m<sup>3</sup></del> 190 m <sup>3</sup>	<del>Pleichach</del> Straßenmulde zum RRB 3	<del>130 l/s</del> 8,4 l/s
3	1+300 – <del>1+905</del> 1+899	<del>110 m<sup>2</sup></del> 132 m <sup>2</sup>	RRB 3 <del>1.300 m<sup>3</sup></del> 130 m <sup>3</sup>	Pleichach	<del>165 l/s</del> 15 l/s

### 4.12.3 Vorgesehene Entwässerungsmaßnahmen

Das auf den Einzugsflächen anfallende Wasser wird über die Bankette und Böschungen in Mulden gesammelt, in die Rückhaltebecken geleitet und gedrosselt den Vorflutern zugeführt.

Die Straßenentwässerung der Entwässerungsabschnitte E2 und E3 wird von den Außeneinzugsflächen getrennt und in den Regenrückhaltebecken RRB 2 und RRB 3 zurückgehalten und gereinigt zur Pleichach abgeleitet.

Die Oberflächenwässer der Ausseneinzugsflächen werden in den Entwässerungsabschnitten E2 und E3 in Entwässerungsmulden/-gräben gesammelt und zu einem Einlaufbauwerk am Kreisverkehr Westumfahrung/St 2294 geleitet. Von dort aus läuft das Oberflächenwasser, wie im Bestand, unter der St 2294 hindurch und über einen Graben auf dem Gelände Fl.Nr. 5271 zur Pleichach.

Getrennt von diesem Oberflächenwasser wird die Straßenentwässerung der Westumfahrung in einer getrennten Mulde zu den Becken RRB 2 und RRB 3 geführt und gedrosselt (RRB 2) bzw. gedrosselt und gereinigt (RRB 3) zur Pleichach abgeleitet.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Es ist unter anderem folgende Straßenausstattung vorgesehen:

- Beschilderung
- Markierung
- Schutzplanken
- Beleuchtung der Kreisverkehrsplätze und Gehwege

## **5 Angaben zu den Umweltauswirkungen**

### **5.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit**

#### **Bestand**

##### Wohnfunktion

Die geplante Umgehungsstraße befindet sich am westlichen Siedlungsrand von Rimpar. Bestehende Wohngebiete befinden sich in einem Abstand von bis zu 150 m zur geplanten Trasse, das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohnbaugebiet ‚Wasserleiten‘ reicht bis direkt an das Straßenbauwerk. Bei den Aussiedlerhöfen wird der geringste Abstand von ca. 50 m nördlich des Kreisverkehrs an der Burgstraße erreicht. Die Siedlungen im Norden und im Süden des Untersuchungsraums unterliegen bereits einer Vorbelastung durch die Wü 3 und die St 2294.

##### Naherholung

Die Wirtschaftswege westlich von Rimpar werden rege von Erholungssuchenden genutzt. Es gibt ausgewiesene Wander- und Radwege zu Ortschaften und Zielen in der Umgebung.

Am Südhang des Kobersbergs wurde 2015 mit dem ‚Kobel‘ eine weithin sichtbare Landmarke errichtet, welche auch als Unterstand dient und Ausgangs- und Endpunkt eines Erlebnisrundwanderwegs zum Thema Wein und Ökologie darstellt.

## **Umweltauswirkungen**

### Wohnfunktion

Während der Bauarbeiten kann es durch Lärm, Abgase, Erschütterungen, optische Wirkungen, etc. zu vorübergehenden Beeinträchtigungen der Wohnfunktion kommen.

Gemäß den Ergebnissen der schallschutztechnischen Berechnungen (Ing. GmbH Georg Maier 06/2016) gibt es durch die zusätzliche betriebsbedingte Lärmbelastung keine Überschreitung der Grenzwerte, es werden keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Nach den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchung (Ing. GmbH Georg Maier, 06/2016) ist der geplante Bau der Westumfahrung unkritisch, da die aktuellen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden. Durch die erwartete Verlagerung eines Großteils des Durchgangsverkehrs aus der Ortsmitte auf die Ortsumgehung kann von einer Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung im Ortskern ausgegangen werden.

### Naherholung

Einige Weganbindungen aus dem Ort in die Landschaft gehen durch das Straßenbauwerk verloren. Als wichtige Wegeverbindungen, welche auch von Erholungssuchenden genutzt wird, bleibt der Weidleinsweg erhalten und wird durch ein Brückenbauwerk kreuzungsfrei ausgebaut. Am Kreisverkehr Burgstraße entsteht eine Grünfläche mit Aufenthaltsqualität.

## **5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt**

### **Bestand**

Die geplante Umgehungsstraße verläuft entlang des westlichen Ortsrands von Rimpar und Teile des Siedlungsbereichs befinden sich im Untersuchungsraum. Typischer Bestandteil dieser Landschaft sind die Aussiedlerhöfe, weitere versiegelte Flächen in Form von Straßen und befestigten Wirtschaftswegen sind vorhanden. Geprägt ist die Landschaft durch den hohen Anteil intensiv ackerbaulich genutzten Flächen und wenigen Grünlandflächen.

Es sind alle Biotope innerhalb des Wirkraums berücksichtigt. Am Bauende ist teilweise eine Vorbelastung durch vorhandene Straßen (Niederhoferstraße/ St 2294) gegeben.

Etwaige weitere Biotope befinden sich außerhalb des Wirkraums bzw. im Bereich des Wirkraums bestehender Straßen.

Wertvollere, kleinteilige Bestände von Hecken, Gebüsch, Streuobst,

Kleingärten und extensivem Grünland befinden sich hauptsächlich im Norden am Südhang des Kobersbergs und im Süden an den Osthängen der Pleichach. Weiterhin entlang des topographischen Einschnitts des Judengrabens und dessen südlichen Abzweig am Weidleinsweg. Hier ist auch eine Quelle mit oberirdischem Abfluss in einem Graben vorhanden.

Der größte Anteil der im Rahmen der Biotopkartierung Flachland aufgenommenen Biotope befinden sich in den strukturreichen Bereichen, vereinzelt nur im Offenland der Ackerflächen. Die strukturreichen Bereiche sind in ihrer **Biotopfunktion** von mittlerem bis hohem Wert, die Ackerflächen von geringem Wert.

Im Rahmen der Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durch das Büro Fabion wurden relevante Tierarten im Gebiet untersucht. An den trockenwarmen Bereichen des Osthangs der Pleichach wurde die Zauneidechse nachgewiesen. Das ackerbaulich genutzte Offenland ist hinsichtlich seiner **Habitatfunktion** für die typischen Arten dieses Lebensraumes, wie Feldvögel, Feldhamster und Greifvögel von Bedeutung. Die Gehölzstrukturen, welche aus dem Ort in die Landschaft verlaufen (z.B. Judengraben) sind bedeutende Flugrouten für Fledermäuse, welche im Siedlungsbereich ihre Quartiere haben und stellen potentielle Fledermausquartiere dar. Weitere Angaben sind dem Kap. 5.2 ‚Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt‘, sowie den Naturschutzfachlichen Angaben zur Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, s. Unterlage 19.1.3) und zu entnehmen.

### **Umweltauswirkungen**

In **Tabelle 10 11** sind alle Umweltauswirkungen auf das Schutzgut „Tiere, Pflanzen, Natürliche Vielfalt“ zusammengefasst. Erhebliche Umweltauswirkungen, die im Rahmen der Kompensation zu berücksichtigen sind, erwachsen aus dem Verlust von Biotopfunktionen am Judengraben und von Offenlandlebensräumen. Von dem Vorhaben sind Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie Vogelarten nach Artikel 1 der Vogelschutz-Richtlinie tatsächlich oder potenziell betroffen.

**Tabelle 10 11: Schutzgut Tiere, Pflanzen, Natürliche Vielfalt - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)**

Schutzgut Tiere, Pflanzen, Natürliche Vielfalt			
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/-zone	Umfang der Wirkung/ Betroffenheit
Bau- und anlagebedingte Wirkungen			
Gesamtverlust an Lebensraum	alle nicht versiegelten Flächen	Neuversiegelung	3 ha
Verlust von bedeutsamen Biotoptypen ohne Schutz nach §30 BNatSchG i.V.m. Art 23 BayNatSchG, jedoch	erfasst in der amtl. Biotopkartierung	Überbauung (Versiegelung und Überschüttung)	0,2 ha
Lebensraumverlust planungsrelevanter Tierarten	Fledermäuse	Verlust potentieller Quartierbäume	2 Stck
	Feldhamster	Verlust von Lebensraum (Ackerfläche)	5,88 ha
	Feldlerche (als Leitart für Feldvögel)	Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten	8 Reviere
	Rebhuhn	Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten	2 Reviere
Störwirkung während der Bauphase	Feldvögel	Störungsanfällige Vögel können möglicherweise vertrieben werden, verbleibende Arten können im Fortpflanzungserfolg gefährdet sein	n.q.
	Feldhamster	Baubedingte potentielle Schädigung von Lebensstätten und/ oder Tötung von Individuen	n.q.
Zerschneidung von Lebensräumen planungsrelevanter Tierarten	Fledermäuse	Zerschneidung und Störung von Flugrouten entlang landschaftlicher Leitlinien	3 Stellen
	Feldhamster	Isolation eines möglichen Feldhamster-Vorkommens zwischen der neuen Trasse und der Ortslage Rimpar (Burgstraße und Weidleinsweg).	n.q.
Betriebsbedingte Wirkungen			
Schadstoffimmissionen		Neubeeinträchtigung (50m-Zone)	23,7 ha
Habitatminderung planungsrelevanter Tierarten durch Kollisionsgefahr	Fledermäuse	Straßenraum, besonders Querung der Flugrouten entlang landschaftlicher Leitlinien	3 Stellen
	Vögel, insbesondere Beutegreife	Straßenraum	
	Waldohreule	Straßenraum	1 Brutpaar
	Feldhamster	Straßenraum	

n.q. =nicht quantifizierbar

Die ausführliche Beschreibung der Biotope und die Erläuterung der Auswirkungen auf die Biotope sind in Unterlage 19 erfolgt.

Bei der Gehölzstruktur am **Judengraben** (Bezugsraum 1) handelt es sich um eine Hecke mit einer Breite 5 bis 15 m und einer Länge von ca. 500 m. Durch Querung der Trasse entsteht ein Flächenverlust des Biotops durch Versiegelung und Überbauung. Am Weidleinsweg, welcher im Graben südlich des Judengrabens verläuft, befindet sich eine künstlich gefasste Quelle und deren Abfluss, sowie eine kleine, strukturreiche Kleingartenanlage. Die Biotopfunktion im Eingriffsbereich ist durch Verlust, Überbauung und betriebsbedingte Wirkung betroffen.

Die Gehölzstruktur dient als Quartier von Fledermäusen und Ausflugsroute von den Quartieren im Ort in Richtung Landschaft. Es ist potentieller Lebensraum und Brutstätte für Höhlen- und Gehölzbrüter und Nahrungshabitat für Greifvögel. Durch den Eingriff entsteht ein Verlust an Lebensraum durch Versiegelung und Überbauung, sowie Beeinträchtigung durch die Barrierewirkung des Dammbauwerks der Straße. Das Anbringen von Fledermauskästen in unmittelbarer Nähe dient der Wahrung der Habitatfunktion. Ein Durchlass für die Fledermäuse am Judengraben und die Anpflanzung eines Hop-Over, sowie die Brücke am Weidleinsweg vermindern die Beeinträchtigung der Austauschfunktion an diesen Stellen. Die Habitatfunktion und die Austauschfunktion stellen eine planungsrelevante Funktion dar. Einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen kann aufgrund der geringen Anzahl betroffener Habitatbäume und der Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Bei den Gehölzstrukturen an den **Osthängen der Pleichach** (Bezugsraum 2) handelt es sich überwiegend um Streuobstbestände und deren bereits verbuschten Brachestadien, niedrige Gebüsche, strukturreiche Kleingärten, Grünland und Krautfluren. Die Strukturen bleiben erhalten. Sie befinden sich zum Teil im Bereich der betriebsbedingten Wirkung der Straße. Die Biotopfunktion ist somit im Bezugsraum beeinträchtigt.

Im Bereich der südexponierten Hänge wurde die Zauneidechse nachgewiesen. Die Flächen sind nicht von Verlust betroffen. Durch die Vermeidung von Eingriffen in den Lebensraum der Zauneidechse kann eine Betroffenheit der Art ausgeschlossen werden.

Die **Feldflur** (Bezugsraum 4) wird großflächig als intensive Ackerfläche bewirtschaftet mit wenigen Grünlandflächen dazwischen. Abgesehen von den asphaltierten Wegen zwischen dem Ort und den Aussiedlerhöfen sind die Ackerflächen durch ein Netz von Wirtschaftswegen erschlossen und gegliedert, welche überwiegend unbefestigt und bewachsen sind.

Bei den wenigen naturnahen Elementen handelt es sich größtenteils um Streuobstbestände unterschiedlicher Nutzungsintensität, sowie wenigen Gebüschen/Hecken und Kleingärten. Die hochwertigen Biotope befinden sich außerhalb der betriebsbedingten Wirkung der Straße. Die wenigen Biotope mittleren Wertes sind in ihrer Biotopfunktion durch Verlust und Beeinträchtigung betroffen. Die intensiv genutzten Flächen werden aufgrund ihrer Geringwertigkeit in ihrer Biotopfunktion nicht berücksichtigt.

Die Feldfluren dienen jedoch als Lebensraum für den Feldhamster, Feldvögeln und weiteren Vogelarten. Die Habitatfunktion ist somit als planungsrelevant einzustufen.

Für den Feldhamster sind die artenschutzfachlichen Voraussetzungen zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung erfüllt, da keine Verschlechterung des

Erhaltungszustands zu erwarten ist, wenn die Regelungen zur Baufelddräumung und die Maßnahmen zur Wahrung des Erhaltungszustands (FCS-Maßnahmen) umgesetzt werden.

Die Waldohreule brütete im Jahr 2015 in ca. 140 m Entfernung zum Straßenverlauf. Durch Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung kann jedoch das Auslösen von Verbotstatbeständen verhindert werden. Gleiches gilt für die ökologischen Gilden der Beutegreife (Tag- und Nachtgreife), der Vogelarten mit dauerhaften Niststätten und der gehölzbrütenden Vogelarten.

Es gehen acht Reviere der Feldlerche (bodenbrütende Wiesen- und Ackervogel und Arten vegetationsarmer Lebensräume) verloren. ~~Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-FCS Maßnahmen)~~ Durch Artenschutzrechtliche Maßnahmen zur Wahrung eines günstigen Erhaltungszustandes (FCS Maßnahmen) können Beeinträchtigungen der lokalen Population vermieden werden.

Der artenreiche Bestand an Fledermäusen hat seine Quartiere überwiegend im Ort. Neben der Ausflugsroute im Bereich des Judengrabens befindet sich eine weitere Ausflugsroute an der Burgstraße, entlang der wegbegleitenden Gehölzstrukturen am Ortsrand. Durch die Anlage von zwei ‚Hop-Over‘ im Bereich Kreisverkehr Burgstraße und 150 m nördlich davon kann die Barrierewirkung und das Kollisionsrisiko vermindert werden.

Die Funktions- und Austauschbeziehungen sind als planungsrelevant einzustufen.

Die Ermittlung des Kompensationsumfanges erfolgt gemäß der Bayerischen Kompensations-Verordnung (BayKompV, 2014): Für den Ausgleichsbedarf von ~~170.453~~ 167.653 Wertpunkten (siehe Unterlage 9.4) werden ~~4,6 ha~~ 2,6 ha Ausgleichsflächen, sowie 11ha Ausgleichsflächen auf Ackerflächen (davon zwei Drittel = 7,33 ha anrechenbar), vorgesehen. Es ist eine Aufwertung um ~~197.657~~ 303.637 Wertpunkte unter Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen möglich (siehe Unterlage 9.4), so dass der Eingriff ausgeglichen werden kann.

Zusätzlich können Flächen in ein Ökokonto überführt werden (z.B. Flächenanteile aus Maßnahme 8A).

~~Einschließlich der~~ Die bisher vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität („CEF“) ~~und der entfallen bzw. werden in~~ die Maßnahmen zur Wahrung eines günstigen Erhaltungszustandes (FCS) integriert. ~~sowie der weiteren Flächen~~ Zur Kompensation entsteht eine Gesamtfläche von ~~6,76~~ 9,93 ha (=11ha x 2/3 = 7,33ha + 2,6ha) für den Ausgleich. Ein Ausgleichsdefizit verbleibt nicht.

## 5.3 Schutzgut Boden

### Bestand

Im Baugrundgutachten wurde entlang der geplanten Trasse die Bodenschichtung untersucht und dargestellt. Einer Mutterbodenschicht in einer Stärke von ca. 0,1 bis 0,35 m schließen sich unterschiedlich dicke Lößlehmschichten bis in Tiefen von 3 bis 4,3 m an, z.T. mit Kalksteinen durchsetzt. Darunter folgen im Wesentlichen halb feste bis feste Tonsteine die übergehen in anstehende Schichten des Tonsteins, bzw. Mergelsteins.

Die Ackerzahlen bewegen sich im Wesentlichen zwischen 40 und 75. Die landwirtschaftliche Ertragsfähigkeit liegt somit im mittleren bis hohen Bereich.

Die von Verlust und Beeinträchtigung betroffenen Böden bieten keine Standortvoraussetzungen für die Entwicklung seltener Vegetation.

Die Speicher-, Filter- und Pufferfunktion ist von mittlerer Bedeutung.

Eine Vorbelastung des Bodens durch die intensive Landwirtschaft ist anzunehmen.

## Umweltauswirkungen

Im Zuge des Vorhabens kommt es durch die Netto-Neuversiegelung von ca. 3 ha zu einem dauerhaften Verlust von Bodenfunktionen. Da die Versiegelung von Böden zum vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen führt, stellt sie grundsätzlich einen erheblichen Eingriff dar.

Ebenso stellen die geplanten Dammschüttungen und Einschnittslagen des Bauwerks erhebliche Veränderungen und Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen dar.

Schadstoffeinträge in den Boden werden durch die Anlage eines Absetzbeckens und drei Regenrückhaltebecken in der Fläche auf diese Entwässerungseinrichtungen begrenzt.

Tabelle 44 12: Schutzgut Boden - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)

Schutzgut Boden			
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/-zone	Umfang der Wirkung/ Betroffenheit
<b>Bau- und anlagebedingte Wirkungen</b>			
Funktionsverluste durch Überbauung	Böden mit besonderen Funktionen (Regler- und Speicherfunktion, Grundwasserschutz-, Filter- und Pufferfunktion)	Neuversiegelung und Teilversiegelung	0 ha
		Überschüttung, Umlagerung, Auf- und Abtrag	0 ha
		Verdichtung (vorübergehende Inanspruchnahme)	0 ha
	Böden mit besonderer biotischer Standortfunktion	Neuversiegelung und Teilversiegelung	0 ha
		Überschüttung, Umlagerung, Auf- und Abtrag	0 ha
		Verdichtung (vorübergehende Inanspruchnahme)	0 ha
	Böden mit allgemeinen Funktionen	Neuversiegelung und Teilversiegelung	3 ha
		Überschüttung, Umlagerung, Auf- und Abtrag	4,9 4,76 ha
		Verdichtung (vorübergehende Inanspruchnahme)	0 ha
Funktionsgewinn durch Entsiegelung	Versiegelte Böden	Entsiegelung	0,29 ha
<b>Betriebsbedingte Wirkungen</b>			
Schadstoffimmissionen	Böden mit besonderer Bedeutung	Betriebsbedingte Wirkungen 50m, durch Anlage RRB und Absetzbecken Eintrag flächenmäßig begrenzt	0 ha

## 5.4 Schutzgut Wasser

### Bestand

In Bezug auf das Schutzgut Wasser sind keine Flächen mit Funktionen besonderer Bedeutung (Grundwasserverfügbarkeit für Mensch und Natur, Retentionsfunktion, Abflussregulation, Lebensraumfunktion) betroffen.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich keine **natürlichen Stillgewässer**. Die im Untersuchungsraum vorhandenen **Quellen und Fließgewässer** (am Weidleinsweg und an der Alten Würzburger Str.) sind naturfern ausgebaut. Eine direkte Betroffenheit durch den Eingriff ist nur bei der Quelle an der Alten Würzburger Str. gegeben.

Die Bedeutung der Böden im Untersuchungsgebiet für die Grundwasserneubildung wird als gering bis mittel eingeschätzt. Das Grundwasser wurde am Weidleinsweg in einer Tiefe von ca. 4 m in Form von Sickerwasser angetroffen. Weiter südlich ist ein Grundwasserstand von 9m festgestellt worden. In den anderen Bereichen lag der Grundwasserstand tiefer als die im Baugrundgutachten genommenen Proben. Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag wird deshalb als gering angesehen. Das gesamte Oberflächenwasser der Straße wird über seitliche Mulden den Regenrückhaltebecken, bzw. Absetzbecken und Regenrückhaltebecken zugeführt und von dort gedrosselt dem Judengraben und der Pleichach zugeführt.

Eine Vorbelastung des Grundwassers durch die intensive Landwirtschaft ist anzunehmen.

### Umweltauswirkungen

Aufgrund der großen Tiefe des Grundwasserstands ist auch in der Einschnittslage des Straßenbauwerks nicht mit Beeinträchtigungen des Grundwassers zu rechnen. Eine [Erlaubnis zur](#) Ableitung von anfallendem Schichtenwasser während der Bauzeit wird beantragt.

Analog zum Verlust von Bodenfunktionen kommt es durch die Netto-Neuversiegelung von ca. 3 ha zu einem dauerhaften Verlust von Grundwasserfunktionen, die aber nicht über die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen hinausgehen und somit nicht separat behandelt werden.

**Tabelle 42 13: Schutzgut Wasser - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)**

Schutzgut Wasser			
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich/-zone	Umfang der Wirkung/ Betroffenheit
<b>Bau- und anlagebedingte Wirkungen</b>			
Funktionsverluste durch Versiegelung	Verlust von Flächen zur Grundwasserneubildung	Neuversiegelung und Teilversiegelung	Bereits bei der Betrachtung der Bodenfunktionen abgehandelt
Querung grundwassernaher Bereiche	Grundwassernahe Bereiche	Durchfahrungs-länge	--
Beeinträchtigung des Grundwassers durch Absenkung/ Stau	Einschnittslagen	Durchfahrungs-länge	--
Verrohrung, Verlegung, Überbauung von Gewässern	Fließgewässer/ Quellen/ Stillgewässer	Baukörper, Baumaßnahme	1 künstl. gefasste Quelle
Bauzeitliche Einträge von Trüb- und Schadstoffen in Gewässer	Fließgewässer/ Gräben	Von Einleitung betroffene Gewässer	Judengraben/ Pleichach
<b>Betriebsbedingte Wirkungen</b>			
Grundwasserbeeinträchtigung durch Schadstoffimmissionen	Bereich mit hoher Verschmutzungsempfindlichkeit	Betriebsbedingte Wirkungen 50m, durch Anlage RRB und Absetzbecken Eintrag flächenmäßig begrenzt	Bereits bei der Betrachtung der Bodenfunktionen abgehandelt
Gewässerbeeinträchtigung durch Schadstoffimmissionen	Fließgewässer/ Quellen/ Stillgewässer	Betriebsbedingte Wirkungen 50m	--
Stoffliche Belastung von Regenwasserabfluß	Fließgewässer/ Quellen/ Stillgewässer	Von Einleitung betroffene Gewässer, durch Anlage RRB und Absetzbecken Eintrag begrenzt	Judengraben/ Pleichach

## 5.5 Schutzgut Luft und Klima

### Bestand

Nach Deutschem Wetterdienst (DWD) ist für Rimpar das langjährige Jahresmittel (1961 bis 1990 1981 bis 2010) mit ~~613~~ 637 mm Niederschlag angegeben, die Temperatur im langjährigen Mittel liegt für Würzburg bei 9,1 °C.

Die ausgedehnte ackerbaulich genutzte Offenlandfläche fällt Richtung Osten, ins Pleichachtal ab. Innerhalb dieser Geländebewegung befinden sich Grabeneinschnitte in West- Ost Richtung.

Der Boden von Ackerland und Grünland, und damit die darüber liegende Luft, kühlt nachts stärker ab als über Wald- und Siedlungsflächen. In wolkenarmen Nächten, bei windschwachen Wetterlagen und geneigtem Gelände setzt sich diese Kaltluft in Form von Kaltluftströmungen hangabwärts in Bewegung. Als Auswirkung kann die Kaltluft in Siedlungsgebieten einen Ausgleich hoher Wärmebelastung bringen. Durch den Stau von Kaltluft kann temperatursensible landwirtschaftliche Nutzung beeinflusst werden.

Da der geplante Straßenverlauf quer zum Kaltluftabfluß geplant ist, wurde das Büro iMA Richter & Röckle, Stuttgart mit der Untersuchung der Auswirkungen beauftragt. Durch ein Simulationsmodell wurde die Verteilung der Kaltluftmächtigkeit und die Kaltluftfließgeschwindigkeit im Untersuchungsgebiet errechnet.

Danach ist die berechnete Kaltluft im Untersuchungsgebiet insgesamt eher schwach ausgeprägt und wird durch das regional übergeordnete Strömungssystem noch abgeschwächt.

### Umweltauswirkungen

Der Verlust von Gehölzflächen am Judengraben führt zu einer Verminderung der Frischluftproduktion. Der Verlust erfolgt in kleinflächigem Maß. Demgegenüber stehen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen großflächige Bepflanzungen der Straßenböschungen.

Die Auswirkungen des geplanten Straßendamms auf den Kaltluftabfluß aus den Offenlandflächen westlich von Rimpar wurden durch das Büro iMA Richter & Röckle, Stuttgart untersucht. Durch ein Simulationsmodell wurde die Verteilung der Kaltluftmächtigkeit und die Kaltluftfließgeschwindigkeit im Untersuchungsgebiet nach Errichtung des geplanten Straßenbauwerks errechnet. Aufgrund der insgesamt eher schwach ausgeprägten Kaltluft und den geringen Unterschieden von der Bestands- zur Planfallsituation sind negative Auswirkungen weder für die Landwirtschaft im Staubereich des Straßendamms noch für die Durchlüftung der Wohnbebauung zu erwarten. Durch das geplante Brückenbauwerk am Weidleinsweg kann der Kaltluftabfluß in ausreichendem Maße erfolgen (Untersuchung des Einflusses der Umgehungsstraße ‚Ortsumgehung West‘ auf den Kaltluftabfluß in Rimpar (3/2016), iMA Richter & Röckle, Stuttgart).

Nach der Luftschadstoffuntersuchung ist der geplante Bau der Westumfahrung unkritisch, da die aktuellen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden. Die straßennahen Siedlungsbereiche befinden sich in den Anschlußbereichen und sind bereits von einer Schadstoffbelastung betroffen. Durch die erwartete Verlagerung eines Großteils des Durchgangsverkehrs aus der Ortsmitte auf die Ortsumgehung kann von einer Verbesserung der Schadstoffbelastung im Ortskern ausgegangen werden (Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung (06/2016), Ing. GmbH Georg Maier). Somit sind für das Schutzgut Luft und Klima keine Flächen mit planungsrelevanten Funktionen vorhanden.

**Tabelle 43 14: Schutzgut Klima/Luft - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)**

<b>Schutzgut Klima/ Luft</b>			
<b>Wirkfaktor</b>	<b>Parameter</b>	<b>Wirkbereich/-zone</b>	<b>Umfang der Wirkung/ Betroffenheit</b>
<b>Bau- und anlagebedingte Wirkungen</b>			
Funktionsminderung durch Zerschneidung von Kaltluftleitbahnen und Überbauung von Kalt-/ Frischluftentstehungsgebieten	Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet mit Siedlungsbezug	Baukörper/ -maßnahme	1,9 ha
	Frisch- und Kaltluftleitbahnen mit Siedlungsbezug	Baukörper (Dammbereich westl. des Ortes)	480 m
Funktionsminderung durch Überbauung	Beeinträchtigung lufthygienisch relevanter Gehölzstrukturen mit Siedlungsbezug	Baukörper/ -maßnahme	0 ha
<b>Betriebsbedingte Wirkungen</b>			
Anreicherung von Schadstoffemissionen	Straßennahe Siedlungsbereiche	Betriebsbedingte Wirkungen 50m	0 ha

## 5.6

### Schutzgut Landschaft

#### **Bestand**

Die Gemeinde Rimpar befindet sich nördlich der Stadt Würzburg im Landkreis Würzburg, Regierungsbezirk Unterfranken. Der Untersuchungsraum gehört zur Naturraum-Haupteinheit (Ssymank) ‚Mainfränkische Platte‘, sowie zur Naturraum-Untereinheit (ABSP) ‚Wern-Lauer-Hochfläche‘. Topographisch handelt es sich um ein bewegtes Gelände mit Höhen im Bereich von 227m NHN im Pleichachtal am südlichen Anschluß an die St 2294 und 292 m NHN am nördlichen Anschluß an die WÜ 3.

Die Landschaft ist geprägt durch den Offenlandcharakter auf der Hochfläche, die einen weiten Blick in Richtung Süden und Westen über das Maintal hinweg erlaubt und Richtung Osten über den Ort mit seinem markanten Schloß. Im Norden schließt sich das ausgedehnte FFH-Gebiet ‚Gramschatzer Wald‘ an. Unterbrochen wird dieser offene Charakter von Aussiedlerhöfen und wenigen Gehölzstrukturen, welche vornehmlich in Senken und entlang von Wegen zu finden sind. Die Wirtschaftswege westlich von Rimpar werden rege von Erholungssuchenden genutzt. Es gibt ausgewiesene Wander- und Radwege zu Ortschaften und Zielen in der Umgebung.

Am Südhang des Kobersbergs wurde 2015 mit dem ‚Kobel‘ eine weithin sichtbare Landmarke errichtet, welche auch als Unterstand dient und Ausgangs- und Endpunkt eines Erlebnisrundwanderwegs zum Thema Wein und Ökologie darstellt.

#### **Umweltauswirkungen**

Durch die intensive Nutzung der Ackerlandschaft ist das Landschaftsbild von eher niedriger Wertigkeit. Der Eingriff durch das Straßenbauwerk mit bis zu 12m hohen Dämmen und einem bis 7 m tiefen Einschnitt stellt jedoch eine einschneidende Veränderung des Landschaftsbildes und eine Barriere zwischen Ort und Umgebung dar. Der Verlust von Hecken, Kleingärten und Streuobstwiesen am Judengraben stellt in der umgebenden Ackerlandschaft einen Verlust wichtiger Strukturen zur Gliederung der Landschaft dar. Durch dichte Bepflanzung der Straßenböschung mit gebietstypischen Gehölzen, soweit dies möglich ist, kann die visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, welche vor allem in den Dammlagen vorhanden ist, vermindert werden.

Der Kobersberg steigt an bis zu einer Höhe von 350 m NHN und an seinem süd-exponierten Hang eröffnet sich ein Ausblick Richtung Norden über den Ort, die Landschaft weithin bis zu den Gebäuden am Heuchelhof südlich von Würzburg. Über die Wirtschaftswege ist die kleinteilig strukturierte Kulturlandschaft für Erholungssuchende nutzbar und stellt eine Verbindung zum FFH- Gebiet Gramschatzer Wald im Norden her. Durch die Blickbeziehung dieses Naherholungsgebiets am Kobersberg mit dem ‚Kobel‘ und seinen Wanderwegen zum Untersuchungsraum ergibt sich eine Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion.

Die Wirtschaftswege sind z.T. als regionale und überregionale Wegeverbindungen für Radfahrer und Wanderer ausgewiesen. Einige Wegenbindungen aus dem Ort gehen verloren. Als wichtige Wegeverbindungen, welche auch von Erholungssuchenden genutzt wird, bleibt der Weidleinsweg kreuzungsfrei durch ein Brückenbauwerk erhalten.

Die Landschaftsbild- und Erholungsfunktion im Eingriffsbereich ist als planungsrelevant einzustufen.

## 5.7 **Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

### **Bestand**

Folgende Informationen für das Untersuchungsgebiet wurden vom Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege über den Bayern-Atlas abgerufen:

1. Baudenkmal D-6-79-180-54 Alte Würzburger Straße Bildstock, von Säulen getragener, ornamentierter Nischenaufsatz, darin Kreuzschlepperrelief, Sandstein, um 1910.
2. Bodendenkmal D-6-6125-0002 Südlich Burgstraße Freilandstation des Mesolithikums, Siedlung der Linearbandkeramik und des Jungneolithikums und Körpergräber des Neolithikums.
3. Bodendenkmal D-6-6125-0083 westlich Niederhoferstraße Siedlung der Linearbandkeramik.

### **Umweltauswirkungen**

Durch den Straßenverlauf betroffen ist der Bildstock (Nr.1 Baudenkmal). Dieser wird an anderer Stelle in nächster Umgebung [in Abstimmung mit dem Bayr. Landesamt für Denkmalpflege](#) wieder aufgebaut.

## 5.8 **Wechselwirkungen**

Aufgrund der Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern des Naturhaushalts wirken sich die Eingriffe in den Boden- und/oder Wasserhaushalt sowie das Klima grundsätzlich auch mittelbar auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt oder auf den Menschen aus.

Im Fall dieser Straßenbaumaßnahme sind keine weiteren, nicht bereits beschriebenen Projektwirkungen zu erwarten.

## 5.9 **Artenschutz**

Im Rahmen der Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durch das Büro Fabion wurden relevante Tierarten im Gebiet untersucht. An den trockenwarmen Bereichen des Osthangs der Pleichach wurde die Zauneidechse nachgewiesen. Das ackerbaulich genutzte Offenland ist hinsichtlich seiner Habitatfunktion für die typischen Arten dieses Lebensraumes, wie Feldvögel, Feldhamster und Greifvögel von Bedeutung. Die Gehölzstrukturen, welche aus dem Ort in

die Landschaft verlaufen (z.B. Judengraben) sind bedeutende Flugrouten für Fledermäuse, welche im Siedlungsbereich ihre Quartiere haben. Weitere Angaben sind dem Kap. 5.2 ‚Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt‘, sowie den Naturschutzfachliche Angaben zur Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, s. Unterlage 19.1.3) und zu entnehmen.

#### **5.10 Natura 2000 - Gebiete**

Nördlich des Untersuchungsgebiets in ca. 500m Entfernung beginnt das FFH-Gebiet Nr. 6025-371.01 ‚Gramschatzer Wald‘, welches sich in Richtung Norden 10 km über die angrenzenden Gemarkungen erstreckt.

#### **5.11 Weitere Schutzgebiete**

Im Untersuchungsgebiet liegen keine Schutzgebiete nach § 23-29 BNatSchG. Im Norden des Untersuchungsgebiets, ca. 400 m entfernt befindet sich das Naturdenkmal ‚Am Kobersberg‘ in der Biotopkartierung mit der Nr. 6125.228.01 erfasst. Es handelt sich um Wärmeliebende Gebüsche und Säume, sowie basenreiche Magerrasen.

Am nördlichen Ende des Untersuchungsgebiets ist durch die amtliche Biotopkartierung ein nach §30 BNatSchG geschützter Bestand an wärmeliebenden Säumen ausgewiesen. Es ist Teil des Biotops mit der Nr. 6125-117-01. In der näheren Umgebung an den Hängen des Kobersbergs befinden sich weitere nach §30 geschützte Flächen, u.a. das zuvor genannte Naturdenkmal.

### **6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen**

#### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Eine Lärmberechnung nach RLS 90 mit Bewertung nach der 16. BImSchV wurde durchgeführt.

Hierzu Unterlage 17.1.

Lärmschutzmaßnahmen sind durch den Bau der Westumfahrung mit den zugehörigen Anpassungsmaßnahmen nicht veranlasst.

#### **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

##### **6.2.1 Luft**

Für den Planungsbereich wurde eine Vorabschätzung zur Belastung durch Luftschadstoffe erstellt.

Es wurden Berechnungen mit dem PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen mit und ohne lockere Randbebauung RLuS 2012 durchgeführt.

Die Berechnung ist in Unterlage 17.2 beigefügt.

Es ergeben sich keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte.

### **6.2.2 Klima**

Es wurde untersucht, ob durch die Dammschüttung der Kaltluftstrom behindert wird.

Der Bericht der IMA Richter + Röckle GmbH vom 04.01.2016 ist in Unterlage 17.3 beigefügt.

Es zeigt sich, dass nur geringfügige Unterschiede in den Kenngrößen Kaltluftströme, Strömungsgeschwindigkeit und Volumenstromdichte berechnet wurden. Die Bildung eines Kaltluftsees im LuV des Straßendamms ist nicht zu erwarten.

### **6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz**

Wasserschutzgebiete sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

In den Hochwasserabflussquerschnitt der Pleichach wird nicht eingegriffen.

### **6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in Unterlage 9 und 19 erläutert.

## **7 Kostenträger**

Kostenträger ist **grundsätzlich** der Landkreis Würzburg.

Eine Kostenbeteiligung Dritter regelt sich nach dem BayStrWG, nach den bestehenden Rahmen- bzw. Gestattungsverträgen sowie den gesetzlichen Bestimmungen.

## **8 Verfahren**

### **8.1 Angabe der gesetzlichen Grundlagen zur Erlangung des Baurechts**

Für den Bau der Westumfahrung wird ein Planfeststellungsverfahren nach Art. 36 BayStrWG durchgeführt.

Das Planfeststellungsverfahren dient als Rechtsgrundlage für die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen.

Durch das Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

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

### **8.2 Flurbereinigungsverfahren**

Für die Maßnahme wird eine Unternehmensflurbereinigung nach § 87 FlurBG durchgeführt.

Eine entsprechende Abstimmung mit dem Amt für ländliche Entwicklung hat bereits stattgefunden.

Ein Antrag des Landkreises Würzburg zur Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurBG wurde vom Landkreis Würzburg beim Amt für Ländliche Entwicklung Würzburg gestellt.

### **8.3 Hinweise auf abgeschlossene Vereinbarungen**

Zwischen dem Landkreis Würzburg und dem Markt Rimpar wurde am 30.09.2008/02.10.2008 eine Vereinbarung über die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Verlegung der Kreisstraße Wü 3 und Wü 8 im Rahmen der Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt Rimpar abgeschlossen.

## **9 Durchführung der Maßnahme**

### **9.1 Bauzeit**

Für die Maßnahme ist mit einer Bauzeit von 1 ½ Jahren zu rechnen.

Mit der Maßnahme soll 2018 begonnen werden, sobald das Baurecht vorliegt.

### **9.2 Verkehrsführung**

Die Westumfahrung liegt überwiegend außerhalb bestehender Verkehrsflächen.

Die Arbeiten im Bereich der Anschlüsse an die Wü 3 und die St 2294 erfolgen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs.

### **9.3 Altlasten**

Der Baugrund wurde erkundet, Altlasten wurden nicht angetroffen.

### **9.4 Kampfmittel**

Eine Kampfmitteluntersuchung wird vor Baubeginn durchgeführt.

### **9.5 Vereinbarungen**

#### **9.5.1 Bestehende Vereinbarung**

Zwischen dem Landkreis Würzburg und dem Markt Rimpar wurde am 30.09./02.10.2008 eine Vereinbarung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens getroffen.

#### **9.5.2 Kreuzungsvereinbarungen**

Für den Bau/Umbau der Knotenpunkte sind Kreuzungsvereinbarungen zwischen dem Landkreis Würzburg und dem Markt Rimpar bzw. dem Freistaat Bayern abzuschließen.

### **9.6 Grunderwerb**

Für die mit dem Bau der Westumfahrung zusammenhängende Maßnahmen wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Die davon betroffenen

Grundstücke und der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen sind den Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen (Unterlage 10).

Für die Inanspruchnahme der erforderlichen Flächen wird ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurBG durchgeführt.

## **9.7 Entschädigungen**

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen, bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Hier kann lediglich festgestellt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung besteht.

Würzburg, November 2016 mit Ergänzung vom November 2017 [mit Ergänzungen November 2019](#)

Ing. GmbH Georg Maier